CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Canadian Aviation Regulations

Règlement de l'aviation canadien

SOR/96-433

DORS/96-433

Current to October 27, 2015

À jour au 27 octobre 2015

Last amended on August 31, 2015

Dernière modification le 31 août 2015

Published by the Minister of Justice at the following address:
http://laws-lois.justice.gc.ca

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
http://lois-laws.justice.gc.ca

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31. (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

NOTE

This consolidation is current to October 27, 2015. The last amendments came into force on August 31, 2015. Any amendments that were not in force as of October 27, 2015 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1er juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31. (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

NOTE

Cette codification est à jour au 27 octobre 2015. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 31 août 2015. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 27 octobre 2015 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Section		Page
	Regulations Respecting Aviation and Activities Relating to Aeronautics	
100.01	PART I	
	GENERAL PROVISIONS	1
100.01	Short Title	1
101.01	Subpart 1 — Interpretation	1
101.01	*Interpretation*	1
102.01	Subpart 2 — Application	36
102.01	*Application*	36
103.01	Subpart 3 — Administration and Compliance	37
103.01	*Division I — Administration*	37
103.01	Requirements for Standards Incorporated by Reference	37
103.02	*Division II — Compliance*	37
103.02	Inspection of Aircraft, Requests for Production of Documents and Prohibitions	37
103.03	Return of Canadian Aviation Documents	38
103.04	Record Keeping	38
103.06	*Division III — Canadian Aviation Documents*	39
103.06	Notices of Refusal to Issue, Amend or Renew and Notices of Suspension or Cancellation	39
103.07	Administrative Grounds for Suspension, Cancellation or Refusal to Renew	40
103.08	*Division IV — Designated Provisions*	41
103.08	Designated Provisions	41
103.09	*Division V — Preservation and Return of Evidence or Aircraft*	42
103.09	Preservation and Return of Evidence	42
103.10	Preservation and Return of Aircraft	42

TABLE ANALYTIQUE

Article		Page
	Règlement concernant l'aviation et les activités liées à l'aéronautique	
100.01	PARTIE I	
	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
100.01	Titre abrégé	1
101.01	Sous-partie 1 — Définitions	1
101.01	*Définitions*	1
102.01	Sous-partie 2 — Application	36
102.01	*Application*	36
103.01	Sous-partie 3 — Administration et application	37
103.01	*Section I — Administration*	37
103.01	Exigences relatives aux normes incorporées par renvoi	37
103.02	*Section II — Application*	37
103.02	Inspection de l'aéronef, demande de documents et interdictions	37
103.03	Retour d'un document d'aviation canadien	38
103.04	Tenue des dossiers	38
103.06	*Section III — Documents d'aviation canadiens*	39
103.06	Avis de refus de délivrance, de modification ou de renouvellement et avis de suspension ou d'annulation	39
103.07	Motifs administratifs de suspension, d'annulation ou de refus de renouveler	40
103.08	*Section IV — Textes désignés*	41
103.08	Textes désignés	41
103.09	*Section V — Préservation et restitution des éléments de preuve ou des aéronefs*	42
103.09	Préservation et restitution des éléments de preuve	42
103.10	Préservation et restitution d'un aéronef	42

Section		Page
103.11	Interpretation	43
103.12	*Division VI — Definition of Principal*	43
103.12	Definition of Principal	43
	SCHEDULE I	45
	SCHEDULE II	47
104.01	Subpart 4 — Charges	129
104.01	*General*	129
104.03	*Aeronautical Product Approvals*	129
104.04	*Processing of Applications outside Canada*	130
104.05	*Payment*	130
104.07	*Transitional Provisions*	131
	SCHEDULE I	132
	SCHEDULE II	132
	SCHEDULE III	133
	SCHEDULE IV	134
	SCHEDULE V	137
	SCHEDULE VI	146
	SCHEDULE VII	149
105.01	Subpart 5 — Aerial Sightseeing Flights	153
106.01	Subpart 6 — Accountable Executive	153
106.01	*Application*	153
106.02	*Appointment and Acceptance*	154
106.03	*Accountability*	154
106.04	*More Than One Certificate*	155
107.01	Subpart 7 – Safety Management System Requirements	155
107.01	*Application*	155
107.02	*Establishing a Safety Management System*	156
107.03	*Safety Management System*	156

Article		Page
103.11	Interprétation	43
103.12	*Section VI — Définition de dirigeant*	43
103.12	Définition de dirigeant	43
	ANNEXE I	45
	ANNEXE II	88
104.01	Sous-partie 4 —Redevances	129
104.01	*Généralités*	129
104.03	*Approbation de produits aéronautiques*	129
104.04	*Traitement d'une demande à l'extérieur du Canada*	130
104.05	*Paiement*	130
104.07	*Dispositions transitoires*	131
	ANNEXE I	132
	ANNEXE II	133
	ANNEXE III	134
	ANNEXE IV	136
	ANNEXE V	142
	ANNEXE VI	148
	ANNEXE VII	151
105.01	Sous-partie 5 — Vols touristiques	153
106.01	Sous-partie 6 — Gestionnaire supérieur responsable	153
106.01	*Application*	153
106.02	*Nomination et acceptation*	154
106.03	*Obligation de rendre compte*	154
106.04	*Pluralité de certificats*	155
107.01	Sous-partie 7 — Exigences relatives au système de gestion de la sécurité	155
107.01	*Application*	155
107.02	*Établissement du système de gestion de la sécurité*	156
107.03	*Système de gestion de la sécurité*	156

Section		Page
107.04	*Size*	157
109.01	Subpart 8 — [Reserved]	157
109.01	Subpart 9 — Aircraft under an Agreement for Transfer of Functions and Duties in Accordance with Article 83 bis of the Convention	157
109.01	*Canada as the State of the Operator*	157
109.02	*Canada as the State of Registry*	157
109.03	*Surrender of Certificate of Airworthiness*	158
109.04	*Reinstatement of the Certificate of Airworthiness*	158
109.05	*Notice of Termination of Agreement*	158
109.06	*Third Party Operation in Canada*	159
109.07	*Conflicting Provisions*	159
200.01	PART II — AIRCRAFT IDENTIFICATION AND REGISTRATION AND OPERATION OF A LEASED AIRCRAFT BY A NON-REGISTERED OWNER	159
200.01	Interpretation	159
200.02	Application	160
201.01	Subpart 1 — Identification of Aircraft and Other Aeronautical Products	161
201.01	*Aircraft Identification Plates*	161
201.02	*Modifications*	162
201.03	*Removal, Replacement and Attachment of, and Alteration of Information on, Aircraft Identification Plates*	163
201.04	*Loss or Theft of or Damage to an Aircraft Identification Plate*	164
201.05	*Identification of Engines, Propellers, Life-limited Components, Appliances,*	164

Article		Page
107.04	*Ampleur*	157
109.01	Sous-partie 8 — [Réservée]	157
109.01	Sous-partie 9 — Aéronefs visés par un accord de transfert de fonctions et d'obligations conformément à l'article 83 bis de la Convention	157
109.01	*Le Canada est l'État de l'exploitant*	157
109.02	*Le Canada est l'État d'immatriculation*	157
109.03	*Remise d'un certificat de navigabilité*	158
109.04	*Rétablissement du certificat de navigabilité*	158
109.05	*Avis de résiliation d'un accord*	158
109.06	*Exploitation au Canada par une tierce partie*	159
109.07	*Incompatibilité*	159
200.01	PARTIE II — IDENTIFICATION ET IMMATRICULATION DES AÉRONEFS ET UTILISATION D'AÉRONEFS LOUÉS PAR DES PERSONNES QUI NE SONT PAS PROPRIÉTAIRES ENREGISTRÉS	159
200.01	Définitions	159
200.02	Application	160
201.01	Sous-partie 1— Identification des aéronefs et autres produits aéronautiques	161
201.01	*Plaques d'identification d'aéronef*	161
201.02	*Modifications*	162
201.03	*Enlèvement, remplacement et fixation d'une plaque d'identification d'aéronef et modification des renseignements gravés ou estampés sur une plaque d'identification d'aéronef*	163
201.04	*Vol, endommagement ou perte d'une plaque d'identification d'aéronef*	164
201.05	*Identification des moteurs, des hélices, des composants à vie limitée,*	164

Section		Page
	Parts, Balloon Baskets and Burner Assemblies	
201.06	*Engine Identification*	165
201.07	*Propeller Identification*	165
201.08	*Information Relating to Aircraft Engines and Propellers*	165
201.09	*Life-limited Component Identification*	166
201.10	*Appliance and Part Identification*	166
201.11	*Balloon Basket and Burner Assembly Identification*	168
201.12	*Removal and Replacement of Identification Plates and Alteration of Identification Information on Aeronautical Products Other Than Aircraft*	168
202.01	SUBPART 2 — AIRCRAFT MARKING AND REGISTRATION	170
202.01	*Division I — Aircraft Marks*	170
202.01	Requirements for Marks on Aircraft	170
202.02	Application for Issuance or Reservation of a Registration Mark	170
202.03	Aircraft Marks	171
202.04	Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration	172
202.05	Variance from the Specifications for Marks for Former Military Aircraft and Replicas	173
202.06	Alternative Mark Size or Location	173
202.07	Use of Marks Assigned to a Manufacturer	173
202.13	*Division II — Aircraft Registration*	174
202.13	Registration of Aircraft — General	174

Article		Page
	des appareillages, des pièces, des nacelles et des brûleurs de ballon	
201.06	*Identification des moteurs*	165
201.07	*Identification des hélices*	165
201.08	*Renseignements requis à l'égard des moteurs et hélices d'aéronefs*	165
201.09	*Identification des composants à vie limitée*	166
201.10	*Identification des appareillages et des pièces*	166
201.11	*Identification des nacelles et des brûleurs de ballon*	168
201.12	*Enlèvement et remplacement d'une plaque d'identification et modification des renseignements d'identification apposés sur un produit aéronautique autre qu'un aéronef*	168
202.01	SOUS-PARTIE 2 — MARQUAGE ET IMMATRICULATION DES AÉRONEFS	170
202.01	*Section I — Marquage des aéronefs*	170
202.01	Exigences relatives au marquage des aéronefs	170
202.02	Demande d'attribution ou de réservation d'une marque d'immatriculation	170
202.03	Marques d'aéronefs	171
202.04	Enlèvement ou modification des marques d'aéronefs après une immatriculation permanente	172
202.05	Variantes dans les modalités de marquage pour les anciens aéronefs militaires et les répliques de ceux-ci	173
202.06	Variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement des marques d'aéronef	173
202.07	Marques d'aéronef attribuées au constructeur	173
202.13	*Section II — Immatriculation des aéronefs*	174
202.13	Immatriculation des aéronefs — Généralités	174

Section		Page
202.14	Aircraft Manufacturers	175
202.15	Qualifications to Be Registered Owner of a Canadian Aircraft	175
202.16	Registration Requirements	177
202.17	Types of Registration	177
202.18	Identity for Registration Purposes — Aircraft	178
202.19	Identity for Registration Purposes — Balloons	178
202.25	*Division III — Certificates of Registration*	178
202.25	Issuance of a Certificate of Registration	178
202.26	Carrying Certificate of Registration on Board the Aircraft	180
202.27	Certificate of Registration Lost or Destroyed	180
202.28	Amendment or Replacement of Certificate of Registration	180
202.35	*Division IV — Transfer of Legal Custody and Control*	180
202.35	General	180
202.36	Interim Registration	181
202.37	Provisional Registration of an Aircraft	182
202.38	Exporting an Aircraft	183
202.42	*Division V — Operation of Foreign Aircraft*	183
202.42	Period of Time Present in Canada	183
202.43	Aircraft Registered in a Foreign State	184
202.46	*Division VI — Aircraft Information*	185
202.46	Location of an Aircraft	185
202.51	*Division VII — Registered Owners*	185
202.51	Change of Name or Address	185

Article		Page
202.14	Constructeurs d'aéronefs	175
202.15	Qualifications pour être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien	175
202.16	Exigences relatives à l'immatriculation	177
202.17	Types d'immatriculation	177
202.18	Identité aux fins d'immatriculation — Aéronefs	178
202.19	Identité aux fins d'immatriculation — Ballons	178
202.25	*Section III — Certificat d'immatriculation*	178
202.25	Délivrance d'un certificat d'immatriculation	178
202.26	Certificat d'immatriculation à bord de l'aéronef	180
202.27	Certificat d'immatriculation perdu ou détruit	180
202.28	Modification ou remplacement d'un certificat d'immatriculation	180
202.35	*Section IV — Transfert de la garde et de la responsabilité légales*	180
202.35	Généralités	180
202.36	Immatriculation intérimaire	181
202.37	Immatriculation provisoire de l'aéronef	182
202.38	Exportation d'un aéronef	183
202.42	*Section V — Utilisation d'un aéronef étranger*	183
202.42	Période durant laquelle l'aéronef se trouve au Canada	183
202.43	Aéronef immatriculé dans un État étranger	184
202.46	*Section VI — Renseignements sur l'aéronef*	185
202.46	Emplacement d'un aéronef	185
202.51	*Section VII — Propriétaire enregistré*	185
202.51	Changement de nom ou d'adresse	185

Section		Page
202.52	Loss of Qualification to Be Registered Owner	185
202.57	*Division VIII — Cancellation of Certificate of Registration*	186
202.57	Conditions Where Certificate of Registration Is Cancelled	186
202.58	Notification Regarding Destroyed or Missing Aircraft	187
202.59	Ultra-light Aeroplanes	187
202.60	Misrepresentation or Fraudulent Documentation	187
202.61	Removal of Marks	188
202.62	Notification That Marks Are Removed	188
202.63	Removal of Name and Address from the Canadian Civil Aircraft Register	188
202.64	Removal of Aircraft Particulars from the Canadian Civil Aircraft Register	188
202.69	*Division IX — Canadian Civil Aircraft Register*	189
202.69	Publication of Register	189
202.73	*Division X — Notice to Owners*	189
202.73	Two or More Persons As Owners	189
203.01	SUBPART 3 — OPERATION OF A LEASED AIRCRAFT BY A NON-REGISTERED OWNER	189
203.01	*Interpretation*	189
203.02	*Application*	190
203.03	*Leasing Operations — General*	191
203.04	*Leasing Operations — International*	193
203.05	*Registration of Leased Aircraft*	193
203.06	*Forwarding of Airworthiness Directives*	193
203.07	*Maximum Number of Leased Aircraft*	194

Article		Page
202.52	Perte des qualifications du propriétaire enregistré	185
202.57	*Section VIII — Annulation du certificat d'immatriculation*	186
202.57	Circonstances d'annulation du certificat d'immatriculation	186
202.58	Avis de destruction ou de disparition de l'aéronef	187
202.59	Avion ultra-léger	187
202.60	Documents frauduleux ou fausses déclarations	187
202.61	Enlèvement des marques	188
202.62	Avis de l'enlèvement des marques	188
202.63	Enlèvement de noms et d'adresses du Registre des aéronefs civils canadiens	188
202.64	Enlèvement des renseignements relatifs à l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens	188
202.69	*Section IX — Registre des aéronefs civils canadiens*	189
202.69	Publication du registre	189
202.73	*Section X — Avis aux propriétaires*	189
202.73	Plus d'un propriétaire	189
203.01	SOUS-PARTIE 3 — UTILISATION D'AÉRONEFS LOUÉS PAR DES PERSONNES QUI NE SONT PAS PROPRIÉTAIRES ENREGISTRÉS	189
203.01	*Définitions*	189
203.02	*Application*	190
203.03	*Utilisation d'aéronefs loués — Généralités*	191
203.04	*Utilisation d'aéronefs loués — Échelle internationale*	193
203.05	*Immatriculation d'un aéronef loué*	193
203.06	*Envoi de consignes de navigabilité*	193
203.07	*Nombre maximal d'aéronefs loués*	194

Section		Page
203.08	*Limits on Period of Operation under Authorization*	194
203.09	*Submission of Signed Lease*	194
300.01	PART III — AERODROMES, AIRPORTS AND HELIPORTS	195
300.01	INTERPRETATION	195
301.01	SUBPART 1 — AERODROMES	197
301.01	*Application*	197
301.02	*Inspection*	197
301.03	*Registration*	197
301.04	*Markers and Markings*	198
301.05	*Warning Notices*	199
301.06	*Wind Direction Indicator*	200
301.07	*Lighting*	200
301.08	*Prohibitions*	203
301.09	*Fire Prevention*	204
	SCHEDULE I	206
	SCHEDULE II	207
302.01	SUBPART 2 — AIRPORTS	209
302.01	*Division I — General*	209
302.01	Application	209
302.02	Application for Airport Certificate	210
302.03	Issuance of Airport Certificate	210
302.04	Transfer of Airport Certificate	211
302.05	Interim Airport Certificate	212
302.06	Amendment and Cancellation of Airport Certificate	212
302.07	Obligations of Operator	213
302.08	Airport Operations Manual	215
302.09	Warning Notices	218
302.10	Prohibitions	218
302.11	Fire Prevention	220
302.201	*Division II — Airport Emergency Planning*	220
302.201	Interpretation	220

Article		Page
203.08	*Restrictions relatives à la période d'utilisation aux termes de l'autorisation*	194
203.09	*Présentation de la location signée*	194
300.01	PARTIE III — AÉRODROMES, AÉROPORTS ET HÉLIPORTS	195
300.01	DÉFINITIONS	195
301.01	SOUS-PARTIE 1 — AÉRODROMES	197
301.01	*Application*	197
301.02	*Inspection*	197
301.03	*Enregistrement*	197
301.04	*Balises et marques*	198
301.05	*Signalisation des dangers*	199
301.06	*Indicateur de direction du vent*	200
301.07	*Balisage lumineux*	200
301.08	*Interdictions*	203
301.09	*Prévention des incendies*	204
	ANNEXE I	207
	ANNEXE II	208
302.01	SOUS-PARTIE 2 — AÉROPORTS	209
302.01	*Section I — Généralités*	209
302.01	Application	209
302.02	Demande de certificat d'aéroport	210
302.03	Délivrance du certificat d'aéroport	210
302.04	Cession du certificat d'aéroport	211
302.05	Certificat d'aéroport provisoire	212
302.06	Modification et annulation du certificat d'aéroport	212
302.07	Obligations de l'exploitant	213
302.08	Manuel d'exploitation d'aéroport	215
302.09	Signalisation des dangers	218
302.10	Interdictions	218
302.11	Prévention des incendies	220
302.201	*Section II — Planification d'urgence aux aéroports*	220
302.201	Définitions	220

Section		Page
302.202	Airport Emergency Plan	221
302.202	General	221
302.203	Content	222
302.204	On-scene Controller	227
302.206	Aircraft Crash Charts and Airport Grid Maps	227
302.207	Personnel and Training	228
302.208	Testing of the Emergency Plan	229
302.209	Authorization	231
302.301	*Division III — Airport Wildlife Planning and Management*	231
302.301	Interpretation	231
302.302	Application	232
302.303	Wildlife Strikes	232
302.304	Risk Analysis	233
302.305	Airport Wildlife Management Plan	234
302.305	General	234
302.306	Content	235
302.307	Training	236
302.308	Communication and Alerting Procedure	236
302.500	*Division IV — Reserved*	236
302.500	*Division V — Safety Management System*	237
302.500	Application	237
302.501	Requirements	237
302.502	Components of the Safety Management System	237
302.503	Quality Assurance Program	239
302.504	Duties of the Certificate Holder	241
302.505	Person Managing the Safety Management System	241
303.01	SUBPART 3 — AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING AT AIRPORTS AND AERODROMES	242
303.01	*Division I — General*	243
303.01	Interpretation	243

Article		Page
302.202	Plan d'urgence de l'aéroport	221
302.202	Généralités	221
302.203	Contenu	222
302.204	Coordonnateur sur place	227
302.206	Diagrammes d'urgence d'aéronefs et cartes quadrillées de l'aéroport	227
302.207	Personnel et formation	228
302.208	Mise à l'essai du plan d'urgence	229
302.209	Autorisation	231
302.301	*Section III — Planification et gestion de la faune aux aéroports*	231
302.301	Définitions	231
302.302	Application	232
302.303	Impacts fauniques	232
302.304	Analyse de risques	233
302.305	Plan de gestion de la faune à l'aéroport	234
302.305	Généralités	234
302.306	Contenu	235
302.307	Formation	236
302.308	Procédure de communication et d'alarme	236
302.500	*Section IV — Réservée*	236
302.500	*Section V — Système de gestion de la sécurité*	237
302.500	Application	237
302.501	Exigences	237
302.502	Éléments du système de gestion de la sécurité	237
302.503	Programme d'assurance de la qualité	239
302.504	Fonctions du titulaire d'un certificat	241
302.505	Gestionnaire du système de gestion de la sécurité	241
303.01	SOUS-PARTIE 3 — SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AÉRONEFS AUX AÉROPORTS ET AÉRODROMES	242
303.01	*Section I — Généralités*	243
303.01	Définitions et interprétation	243

Section		Page
303.02	Application	244
303.03	General Requirements	244
303.04	Hours of Operation of an Aircraft Fire-fighting Service	245
303.05	Aircraft Category for Fire Fighting	246
303.06	Statistics on the Number of Passengers and Aircraft Movements	247
303.07	Critical Category for Fire Fighting	249
303.08	*Division II — Extinguishing Agents and Aircraft Fire-Fighting Vehicles*	250
303.08	Extinguishing Agents and Equipment	250
303.09	Extinguishing Agent and Aircraft Fire-fighting Vehicle Requirements	250
303.10	Temporary Exemption	251
303.11	Authorization Respecting Reduced Requirements	252
303.12	Adjustment to Higher Requirements	253
303.13	*Division III — Personnel Requirements*	253
303.13	Minimum Personnel	253
303.14	Training of Personnel	254
303.15	Equipment and Protective Clothing	254
303.16	Firefighter Qualifications	254
303.17	*Division IV — Response Readiness*	255
303.17	Personnel Readiness	255
303.18	Response Test	255
303.19	*Division V — Communication and Alerting System*	257
303.19	Requirement	257
303.20	Transitional Provisions	257
	SCHEDULE	257
305.01	SUBPART 4 – [RESERVED]	258

Article		Page
303.02	Application	244
303.03	Exigences générales	244
303.04	Heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs	245
303.05	Catégorie d'aéronefs — SLIA	246
303.06	Statistiques sur le nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs	247
303.07	Catégorie critique — SLIA	249
303.08	*Section II — Agents extincteurs et véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs*	250
303.08	Agents extincteurs et matériel	250
303.09	Exigences relatives aux agents extincteurs et aux véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs	250
303.10	Exemption temporaire	251
303.11	Autorisation relative à des exigences réduites	252
303.12	Rajustement à la hausse des exigences	253
303.13	*Section III — Exigences relatives au personnel*	253
303.13	Effectif minimal de service	253
303.14	Formation du personnel	254
303.15	Vêtements de protection et équipement	254
303.16	Qualifications de pompier	254
303.17	*Section IV — Intervention immédiate*	255
303.17	Intervention immédiate du personnel	255
303.18	Test d'intervention	255
303.19	*Section V — Système de communication et d'alarme*	257
303.19	Exigence	257
303.20	Dispositions transitoires	257
	ANNEXE	257
305.01	SOUS-PARTIE 4 — [RÉSERVÉE]	258

Section		Page
305.01	SUBPART 5 – HELIPORTS	258
305.01	*Division I — General*	258
305.01	Interpretation	258
305.02	Application	259
305.03	Requirement to Hold a Heliport Certificate	259
305.04	Eligibility to Hold a Heliport Certificate	259
305.05	Management Agreement	260
305.08	*Division II — Certification*	260
305.08	Application and Issuance of a Heliport Certificate	260
305.09	Contents of a Heliport Certificate	261
305.10	General Conditions of a Heliport Certificate	261
305.11	Transfer of a Heliport Certificate	262
305.12	Interim Heliport Certificate	262
305.17	*Division III — Operator of a Heliport*	263
305.17	Obligations of an Operator	263
305.18	Heliport Operations Manual	266
305.19	*Division IV — General Certification Requirements*	266
305.19	Heliport Classification	266
305.20	Operational Limits	266
305.21	Units of Measurement	267
305.25	*Division V — Physical Characteristics*	267
305.29	*Division VI — Obstacle Limitation Surfaces*	269
305.31	*Division VII — Visual Aids for Air Navigation*	270
305.33	*Division VIII — Lights*	272
305.35	*Division IX — Markers*	274
305.37	*Division X — Visual Aids for Denoting Obstacles*	275
305.37	Requirements for Marking or Lighting Obstacles	275

Article		Page
305.01	SOUS-PARTIE 5 — HÉLIPORTS	258
305.01	*Section I — Généralités*	258
305.01	Définitions	258
305.02	Application	259
305.03	Obligation d'être titulaire d'un certificat d'héliport	259
305.04	Admissibilité au certificat d'héliport	259
305.05	Accord de gestion	260
305.08	*Section II — Certification*	260
305.08	Demande et délivrance d'un certificat d'héliport	260
305.09	Contenu du certificat d'héliport	261
305.10	Conditions générales du certificat d'héliport	261
305.11	Cession ou transfert d'un certificat d'héliport	262
305.12	Certificat d'héliport provisoire	262
305.17	*Section III — Exploitant d'un héliport*	263
305.17	Obligations de l'exploitant	263
305.18	Manuel d'exploitation d'héliport	266
305.19	*Section IV — Exigences générales de certification*	266
305.19	Classification de l'héliport	266
305.20	Limites opérationnelles	266
305.21	Unités de mesure	267
305.25	*Section V — Caractéristiques physiques*	267
305.29	*Section VI — Surfaces de limitation d'obstacles*	269
305.31	*Section VII — Aides visuelles à la navigation*	270
305.33	*Section VIII — Feux*	272
305.35	*Section IX — Balises*	274
305.37	*Section X — Aides visuelles à l'identification des obstacles*	275
305.37	Exigences relatives aux marques ou au balisage lumineux des obstacles	275

Section		Page
305.38	Marking Obstacles	277
305.39	Lighting Obstacles	277
305.41	*Division XI — Visual Aids for Denoting Restricted Use Areas*	278
305.43	*Division XII — Equipment and Installations*	279
305.45	*Division XIII — Emergency and Other Services*	280
305.45	Emergency Response Plan	280
305.46	Fire Protection Services	281
305.47	Extinguishing Agents and Equipment	281
305.48	Safety Personnel for Rooftop Heliport	282
305.49	Training for Safety Personnel	282
305.53	*Division XIV — Heliport Operations Manual*	282
305.53	General	282
305.54	Heliport Data	283
305.55	Administration	284
308.01	SUBPART 6 – [RESERVED]	286
308.01	SUBPART 7 – [RESERVED]	286
308.01	SUBPART 8	
	[REPEALED, SOR/2006-86, S. 9]	286
400.01	PART IV — PERSONNEL LICENSING AND TRAINING	287
400.01	DIVISION I — GENERAL	287
400.01	*Interpretation*	287
400.02	DIVISION II — EXAMINATIONS	291
400.02	*Examination Rules*	291
400.03	*Time Limits*	292
400.04	*Rewriting of Examinations*	293
400.05	DIVISION III — FLIGHT TRAINING SERVICE	294

Article		Page
305.38	Marques indiquant les obstacles	277
305.39	Balisage lumineux des obstacles	277
305.41	*Section XI — Aides visuelles pour indiquer les aires d'utilisation restreinte*	278
305.43	*Section XII — Équipement et installations*	279
305.45	*Section XIII — Services d'urgence et autres services*	280
305.45	Plan d'intervention d'urgence	280
305.46	Services de protection contre l'incendie	281
305.47	Équipement et agents extincteurs	281
305.48	Personnel de sécurité pour un héliport qui se trouve sur un toit	282
305.49	Formation du personnel de sécurité	282
305.53	*Section XIV — Manuel d'exploitation d'héliport*	282
305.53	Généralités	282
305.54	Données sur l'héliport	283
305.55	Administration	284
308.01	SOUS-PARTIE 6 — [RÉSERVÉE]	286
308.01	SOUS-PARTIE 7 — [RÉSERVÉE]	286
308.01	SOUS-PARTIE 8	
	[ABROGÉE, DORS/2006-86, ART. 9]	286
400.01	PARTIE IV — DÉLIVRANCE DES LICENCES ET FORMATION DU PERSONNEL	287
400.01	SECTION I — GÉNÉRALITÉS	287
400.01	*Définitions et interprétation*	287
400.02	SECTION II — EXAMENS	291
400.02	*Règles relatives aux examens*	291
400.03	*Délais*	292
400.04	*Reprise d'un examen*	293
400.05	SECTION III — SERVICE D'ENTRAÎNEMENT EN VOL	294

Section		Page
400.05	*Authorization to Operate Flight Training Service under NAFTA*	294
400.06	Division IV — [Reserved]	295
400.07	Division V — Change of Information	295
400.07	*Change of Address*	295
401.01	Subpart 1 — Flight Crew Permits, Licences and Ratings	295
401.01	*Division I — General*	295
401.01	Interpretation	295
401.03	Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating or a Foreign Licence Validation Certificate	295
401.04	Flight Crew Members of Aircraft Registered in Contracting States Other Than Canada	296
401.05	Recency Requirements	297
401.06	Issuance and Endorsement of Flight Crew Permits, Licences and Ratings	302
401.07	Validation of Foreign Licences	303
401.08	Personal Logs	304
401.09	Credits towards Requirements for a Flight Crew Permit, Licence or Rating	305
401.11	Airline Transport Licence — Training Program and Recording of Time	305
401.12	Validity of Flight Crew Permits and Licences	305
401.13	*Division II — Testing*	307
401.13	Examination Prerequisites	307
401.14	Flight Test Prerequisites	308
401.15	Conduct of a Flight Test	308
401.16	Failure of a Flight Test	309

Article		Page
400.05	*Autorisation d'exploiter un service d'entraînement en vol en vertu de l'ALÉNA*	294
400.06	Section IV — [Réservée]	295
400.07	Section V — Modification de renseignements	295
400.07	*Changement d'adresse*	295
401.01	Sous-partie 1 — Permis, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite	295
401.01	*Section I — Généralités*	295
401.01	Interprétation	295
401.03	Obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite ou d'un certificat de validation de licence étrangère	295
401.04	Membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé dans un État contractant autre que le Canada	296
401.05	Mise à jour des connaissances	297
401.06	Délivrance et annotation d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite	302
401.07	Validation d'une licence étrangère	303
401.08	Carnets personnels	304
401.09	Reconnaissance du temps exigé en vue de la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite	305
401.11	Licence de pilote de ligne — Programme de formation et inscription du temps de vol	305
401.12	Validité d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite	305
401.13	*Section II — Tests*	307
401.13	Conditions préalables aux examens	307
401.14	Conditions préalables aux tests en vol	308
401.15	Tenue d'un test en vol	308
401.16	Échec à un test en vol	309

Section		Page
401.17	Failure of a Flight Test for a Rating Renewal	309
401.18	Examiner's Endorsement of Personal Log — Gliders and Balloons	309
401.19	*Division III — Student Pilot Permits*	310
401.19	Privileges	310
401.20	*Division IV — Pilot Permits*	311
401.20	Gyroplanes — Privileges	311
401.21	Ultra-light Aeroplanes — Privileges	311
401.22	Recreational — Aeroplanes — Privileges	312
401.23	Recreational — Helicopters — Privileges	313
401.24	*Division V — Pilot Licence*	314
401.24	Gliders — Privileges	314
401.25	Balloons — Privileges	315
401.26	*Division VI — Private Pilot Licence*	316
401.26	Aeroplanes — Privileges	316
401.27	Helicopters — Privileges	316
401.28	Aeroplanes and Helicopters — Reimbursement of Costs Incurred in respect of a Flight	317
401.30	*Division VII — Commercial Pilot Licence*	319
401.30	Aeroplanes — Privileges and Requirements	319
401.31	Helicopters — Privileges and Requirements	320
401.32	*Division VII.1 — Multi-crew Pilot Licence*	321
401.32	Aeroplanes — Privileges	321
401.34	*Division VIII — Airline Transport Pilot Licence*	322
401.34	Aeroplanes — Privileges	322
401.35	Helicopters — Privileges	323
401.37	*Division IX — Flight Engineer Licence*	323
401.37	Privileges	323

Article		Page
401.17	Échec à un test en vol en vue du renouvellement d'une qualification	309
401.18	Attestation de l'examinateur dans le carnet personnel — Planeurs et ballons	309
401.19	*Section III — Permis d'élève-pilote*	310
401.19	Avantages	310
401.20	*Section IV — Permis de pilote*	311
401.20	Autogire — Avantages	311
401.21	Avion ultra-léger — Avantages	311
401.22	De loisir — Avion — Avantages	312
401.23	De loisir — Hélicoptère — Avantages	313
401.24	*Section V — Licence de pilote*	314
401.24	Planeur — Avantages	314
401.25	Ballon — Avantages	315
401.26	*Section VI — Licence de pilote privé*	316
401.26	Avion — Avantages	316
401.27	Hélicoptère — Avantages	316
401.28	Avion et hélicoptère — Remboursement des frais occasionnés par un vol	317
401.30	*Section VII — Licence de pilote professionnel*	319
401.30	Avion — Avantages et exigences	319
401.31	Hélicoptère — Avantages et exigences	320
401.32	*Section VII.1 — Licence de pilote en équipage multiple*	321
401.32	Avion — Avantages	321
401.34	*Section VIII — Licence de pilote de ligne*	322
401.34	Avion — Avantages	322
401.35	Hélicoptère — Avantages	323
401.37	*Section IX — Licence de mécanicien navigant*	323
401.37	Avantages	323

Section		Page
401.38	*Division X — Aeroplane Class Ratings*	324
401.38	Rating	324
401.39	Privileges	324
401.40	*Division XI — Aircraft Type Ratings*	325
401.40	Blanket and Individual Type Ratings	325
401.41	Privileges	325
401.42	*Division XII — Night Rating*	325
401.42	Rating	325
401.43	Privileges	325
401.44	*Division XIII — VFR Over-the-Top Rating*	325
401.44	Rating	325
401.45	Privileges	326
401.46	*Division XIV — Instrument Rating*	326
401.46	Rating	326
401.47	Privileges	326
401.48	Period of Validity	326
401.49	Renewal of Instrument Rating	327
401.52	*Division XV — Second Officer Rating*	327
401.52	Rating	327
401.53	Privileges	327
401.55	*Division XVI — Passenger-Carrying Rating — Ultra-Light Aeroplane*	328
401.55	Rating	328
401.56	Privileges	328
401.61	*Division XVII — Flight Instructor Ratings — Aeroplane and Helicopter*	329
401.61	Rating	329
401.62	Class 4 Supervision Requirement	329

Article		Page
401.38	*Section X — Qualification de classe avion*	324
401.38	Qualification	324
401.39	Avantages	324
401.40	*Section XI — Qualification de type d'aéronef*	325
401.40	Qualification de type général ou particulier	325
401.41	Avantages	325
401.42	*Section XII — Qualification de vol de nuit*	325
401.42	Qualification	325
401.43	Avantages	325
401.44	*Section XIII — Qualification de vol VFR OTT*	325
401.44	Qualification	325
401.45	Avantages	326
401.46	*Section XIV — Qualification de vol aux instruments*	326
401.46	Qualification	326
401.47	Avantages	326
401.48	Période de validité	326
401.49	Renouvellement d'une qualification de vol aux instruments	327
401.52	*Section XV — Qualification de second officier*	327
401.52	Qualification	327
401.53	Avantages	327
401.55	*Section XVI — Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger*	328
401.55	Qualification	328
401.56	Avantages	328
401.61	*Section XVII — Qualifications d'instructeur de vol — avion et hélicoptère*	329
401.61	Qualification	329
401.62	Surveillance obligatoire en classe 4	329

Section		Page
401.63	Class 1 or 2 — Supervision of the Holder of a Class 4 Flight Instructor Rating — Aeroplane and Helicopter	329
401.64	Class 4 — Record Keeping	330
401.65	Period of Validity	330
401.66	Renewal of Flight Instructor Rating	330
401.67	Flight Test Records	330
401.69	*Division XVIII — Flight Instructor Rating — Aeroplane*	331
401.69	Class 4 — Privileges	331
401.70	Class 3 — Privileges	331
401.71	Class 2 — Privileges	332
401.72	Class 1 — Privileges	332
401.77	*Division XIX — Flight Instructor Rating — Helicopter*	332
401.77	Class 4 — Privileges	332
401.78	Class 3 — Privileges	333
401.79	Class 2 — Privileges	333
401.80	Class 1 — Privileges	333
401.81	*Division XX — Flight Instructor Ratings — Glider, Balloon and Gyroplane*	333
401.81	Rating	333
401.82	Gliders — Privileges	334
401.83	Balloons — Privileges	334
401.84	Gyroplanes — Privileges	335
401.85	Period of Validity	336
401.86	Renewal of Flight Instructor Ratings — Glider, Balloon and Gyroplane	337
401.87	*Division XXI — Flight Instructor Rating — Ultra-Light Aeroplane*	337
401.87	Rating	337
401.88	Privileges	337
401.89	Period of Validity	338

Article		Page
401.63	Classe 1 ou 2 — Surveillance du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — Avion et hélicoptère	329
401.64	Classe 4 — Tenue des dossiers	330
401.65	Période de validité	330
401.66	Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol	330
401.67	Dossier des tests en vol	330
401.69	*Section XVIII — Qualification d'instructeur de vol — avion*	331
401.69	Classe 4 — Avantages	331
401.70	Classe 3 — Avantages	331
401.71	Classe 2 — Avantages	332
401.72	Classe 1 — Avantages	332
401.77	*Section XIX — Qualification d'instructeur de vol — hélicoptère*	332
401.77	Classe 4 — Avantages	332
401.78	Classe 3 — Avantages	333
401.79	Classe 2 — Avantages	333
401.80	Classe 1 — Avantages	333
401.81	*Section XX — Qualifications d'instructeur de vol — planeur, ballon et autogire*	333
401.81	Qualification	333
401.82	Planeur — Avantages	334
401.83	Ballon — Avantages	334
401.84	Autogire — Avantages	335
401.85	Période de validité	336
401.86	Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol — Planeur, ballon et autogire	337
401.87	*Section XXI — Qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger*	337
401.87	Qualification	337
401.88	Avantages	337
401.89	Période de validité	338

Section		Page
401.90	Renewal of Flight Instructor Rating — Ultra-light Aeroplane	338
401.91	*Division XXII — Flight Instructor Rating — Aeroplane — Aerobatic*	339
401.91	Rating	339
401.92	Class 2 Rating — Privileges	339
401.93	Class 1 Rating — Privileges	339
401.94	*Division XXIII — Flight Instructor Rating — Glider — Aerobatic*	339
401.94	Rating	339
401.95	Privileges	340
402.01	Subpart 2 — Air Traffic Controller Licences and Ratings	340
402.01	*Division I — General*	340
402.01	Interpretation	340
402.02	Application	341
402.03	Issuance and Endorsement of Air Traffic Controller Licences and Ratings	341
402.04	Prohibitions	342
402.05	Recency Requirements	343
402.06	Provisional Licences and Ratings	343
402.07	Privileges	344
402.08	Validity of Air Traffic Controller Licences	345
402.09	Language Proficiency Evaluations	346
402.16	*Division II — Training Records*	346
402.16	Training Records	346
403.01	Subpart 3 — Aircraft Maintenance Engineer Licences and Ratings	347
403.01	*Division I — General*	347

Article		Page
401.90	Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger	338
401.91	*Section XXII — Qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — avion*	339
401.91	Qualification	339
401.92	Qualification de classe 2 — Avantages	339
401.93	Qualification de classe 1 — Avantages	339
401.94	*Section XXIII — Qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — planeur*	339
401.94	Qualification	339
401.95	Avantages	340
402.01	Sous-partie 2 — Licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne	340
402.01	*Section I — Généralités*	340
402.01	Définition et interprétation	340
402.02	Application	341
402.03	Délivrance et annotation des licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne	341
402.04	Interdictions	342
402.05	Exigences relatives à la mise à jour des connaissances	343
402.06	Licences et qualifications provisoires	343
402.07	Avantages	344
402.08	Validité d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne	345
402.09	Évaluation de la compétence linguistique	346
402.16	*Section II — Dossiers de formation*	346
402.16	Dossiers de formation	346
403.01	Sous-partie 3 — Licences et qualifications de technicien d'entretien d'aéronefs	347
403.01	*Section I — Généralités*	347

Section		Page
403.01	Application	347
403.02	Requirement to Hold AME Licence	347
403.03	Issuance and Endorsement of AME Licence	347
403.04	Validity Period of AME Licence	348
403.05	Recency Requirements	348
403.08	*Division II — Approved Training Organizations*	349
403.08	Approved Training Organizations	349
404.01	Subpart 4 — Medical Requirements	349
404.01	*Division I — General*	349
404.01	Interpretation	349
404.02	Application	350
404.03	*Division II — Medical Certificate*	350
404.03	Requirement to Hold a Medical Certificate	350
404.04	Issuance, Renewal, Validity Period and Extension of a Medical Certificate	350
404.05	Medical Standards Flexibility — Limitations and Restrictions	355
404.06	Prohibition Regarding Exercise of Privileges	356
404.10	*Division III — Medical Certificate Requirements*	357
404.10	Medical Certificate Requirements for Personnel Licences	357
404.11	*Division IV — Medical Fitness*	358
404.11	Minister's Assessment	358
404.12	Reconsideration of Assessment	359
404.16	*Division V — Medical Examiners*	359
404.16	Authority to Conduct Medical Examinations	359

Article		Page
403.01	Application	347
403.02	Obligation d'être titulaire d'une licence TEA	347
403.03	Délivrance et annotation d'une licence TEA	347
403.04	Période de validité de la licence TEA	348
403.05	Exigences relatives à la mise à jour des connaissances	348
403.08	*Section II — Organismes de formation agréés*	349
403.08	Organismes de formation agréés	349
404.01	Sous-partie 4 — Exigences médicales	349
404.01	*Section I — Généralités*	349
404.01	Définition et interprétation	349
404.02	Application	350
404.03	*Section II — Certificat médical*	350
404.03	Obligation d'être titulaire d'un certificat médical	350
404.04	Délivrance, renouvellement, période de validité et prolongation du certificat médical	350
404.05	Assouplissement des normes médicales — Restrictions	355
404.06	Interdiction concernant l'exercice des avantages	356
404.10	*Section III — Exigences relatives au certificat médical*	357
404.10	Exigences relatives au certificat médical pour les licences du personnel	357
404.11	*Section IV — Aptitude physique et mentale*	358
404.11	Évaluation par le ministre	358
404.12	Révision de l'évaluation	359
404.16	*Section V — Médecins-examinateurs*	359
404.16	Autorisation d'effectuer un examen médical	359

Section		Page
404.17	Responsibilities of Medical Examiner	360
404.18	Examination for Renewal of a Medical Certificate or for Permission to Continue to Exercise the Privileges of a Permit, Licence or Rating	360
405.01	Subpart 5 — Flight Training	361
405.01	*Division I — General*	361
405.01	Interpretation	361
405.02	Application	361
405.11	*Division II — Flight Training Program*	361
405.11	Flight Training Program	361
405.12	Flight Training Program Approval	361
405.13	Flight Training Program Outline	362
405.14	Flight Training Program Requirements	362
405.21	*Division III — Personnel and Aircraft*	362
405.21	Qualifications of Flight Instructors	362
405.22	Aircraft Familiarization	363
405.23	Training Aircraft Requirements	363
405.24	Flight Training at Aerodrome	363
405.31	*Division IV — Flight Training Operations*	364
405.31	Training Flight Briefings	364
405.32	Authorization of Training Flight	364
405.33	Pilot Training Record	364
406.01	Subpart 6 — Flight Training Units	365
406.01	*Division I — General*	365
406.01	Interpretation	365
406.02	Application	365

Article		Page
404.17	Responsabilités du médecin-examinateur	360
404.18	Examen en vue de faire renouveler un certificat médical ou d'obtenir la permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification	360
405.01	Sous-partie 5 — Entraînement en vol	361
405.01	*Section I — Généralités*	361
405.01	Définition et interprétation	361
405.02	Application	361
405.11	*Section II — Programme d'entraînement en vol*	361
405.11	Programme d'entraînement en vol	361
405.12	Approbation du programme d'entraînement en vol	361
405.13	Aperçu du programme d'entraînement en vol	362
405.14	Exigences relatives au programme d'entraînement en vol	362
405.21	*Section III — Personnel et aéronefs*	362
405.21	Qualifications des instructeurs de vol	362
405.22	Connaissance de l'aéronef	363
405.23	Exigences relatives aux aéronefs d'entraînement	363
405.24	Entraînement en vol aux aérodromes	363
405.31	*Section IV — Opérations d'entraînement en vol*	364
405.31	Exposés relatifs au vol d'entraînement	364
405.32	Autorisation du vol d'entraînement	364
405.33	Dossier d'entraînement — pilote	364
406.01	Sous-partie 6 — Unités de formation au pilotage	365
406.01	*Section I — Généralités*	365
406.01	Définition et interprétation	365
406.02	Application	365

Section		Page
406.03	Requirement to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate	367
406.04	Eligibility to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate	368
406.05	Notification Requirement	369
406.11	*Division II — Certification*	369
406.11	Issuance or Amendment of a Flight Training Unit Operator Certificate	369
406.12	Contents of a Flight Training Unit Operator Certificate	371
406.13	General Conditions of a Flight Training Unit Operator Certificate	372
406.14	Quality Assurance Program — Integrated Course	373
406.19	*Division III — Personnel*	373
406.19	Duties of Certificate Holder in Respect of Maintenance	373
406.21	Appointment of Chief Flight Instructor	375
406.22	Requirements for Chief Flight Instructor	375
406.22.1	Requirements for Assistant Chief Flight Instructor	376
406.22.2	Appointment of Check Instructor	376
406.22.3	Requirements for Check Instructor	376
406.23	Appointment of Flight Instructors	377
406.24	Requirements for Ground Instructors	377
406.25	Operational Personnel Records	377
406.26	Aircraft Familiarization	377
406.31	*Division IV — Aircraft*	378
406.31	Aircraft Registration Requirements	378

Article		Page
406.03	Obligation d'être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage	367
406.04	Admissibilité au certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage	368
406.05	Exigence relative à un avis	369
406.11	*Section II — Agrément*	369
406.11	Délivrance ou modification du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage	369
406.12	Contenu du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage	371
406.13	Conditions générales relatives au certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage	372
406.14	Programme d'assurance de la qualité — Cours intégré	373
406.19	*Section III — Personnel*	373
406.19	Fonctions du titulaire d'un certificat liées à la maintenance	373
406.21	Nomination du chef-instructeur de vol	375
406.22	Exigences relatives au chef-instructeur de vol	375
406.22.1	Exigences relatives au chef-instructeur de vol adjoint	376
406.22.2	Nomination d'un instructeur-vérificateur	376
406.22.3	Exigences relatives à l'instructeur-vérificateur	376
406.23	Nomination des instructeurs de vol	377
406.24	Exigences relatives aux instructeurs au sol	377
406.25	Dossiers des membres du personnel d'exploitation	377
406.26	Connaissance de l'aéronef	377
406.31	*Section IV — Aéronefs*	378
406.31	Exigences relatives à l'immatriculation des aéronefs	378

Section		Page
406.32	Aircraft Flight Authority	378
406.33	Safety Belt and Shoulder Harness Requirements	378
406.34	Checklists	379
406.35	Maintenance Control System	379
406.36	Person Responsible for Maintenance Control System	379
406.37	Maintenance Personnel and Facilities	381
406.38	Maintenance Control Manual	381
406.39	Maintenance Arrangements	382
406.40	Technical Dispatch Procedures	384
406.41	Defect Recording, Rectification and Control Procedures	384
406.42	Service Difficulty Reporting	385
406.43	Elementary Work	385
406.44	Servicing	385
406.45	Training Program	385
406.46	Maintenance Personnel Records	386
406.47	Quality Assurance Program	386
406.50	*Division V — Flight Training Operations*	388
406.50	Operational Control System	388
406.51	Aircraft Operations Requirements	388
406.52	Facilities at Base of Operations	388
406.53	Dispatch of Aircraft	389
406.54	Aircraft Operating over Water	389
406.55	Solo Cross-country Routes	389
406.56	Daily Flight Record	389
406.57	Journey Log Entries	389
406.58	Flight Training at a Satellite Base	390

Article		Page
406.32	Autorité de vol relative à un aéronef	378
406.33	Exigences relatives à la ceinture de sécurité et à la ceinture-baudrier	378
406.34	Liste de vérifications	379
406.35	Système de contrôle de la maintenance	379
406.36	Responsable du système de contrôle de la maintenance	379
406.37	Personnel et installations de maintenance	381
406.38	Manuel de contrôle de la maintenance	381
406.39	Ententes de maintenance	382
406.40	Procédures de remise en service technique	384
406.41	Méthodes d’inscription et de correction des défectuosités et de contrôle des mesures correctives	384
406.42	Rapport de difficultés en service	385
406.43	Travaux élémentaires	385
406.44	Entretien courant	385
406.45	Programme de formation	385
406.46	Dossiers du personnel de maintenance	386
406.47	Programme d’assurance de la qualité	386
406.50	*Section V — Opérations d’entraînement en vol*	388
406.50	Système de contrôle d’exploitation	388
406.51	Exigences relatives à l’utilisation d’un aéronef	388
406.52	Installations à une base d’exploitation	388
406.53	Régulation d’un aéronef	389
406.54	Utilisation d’un aéronef au-dessus d’un plan d’eau	389
406.55	Trajet du vol-voyage en solo	389
406.56	Dossier des vols quotidiens	389
406.57	Entrées au carnet de route	389
406.58	Entraînement en vol dans une base satellite	390

Section		Page
406.61	*Division VI — Manuals and Course Certificates*	390
406.61	Flight Training Operations Manual	390
406.62	Training Manual	392
406.63	Certificate of Enrolment	392
406.64	Course Completion Certificate	392
406.71	*Division VII — Training*	393
406.71	Operational Personnel Training Program	393
406.75	*Division VIII — Integrated Course*	395
406.75	Requirements	395
406.76	Prerequisite	395
406.77	Transfer	395
408.01	Subpart 7 — [Reserved]	395
408.01	Subpart 8 — Conduct of Flight Tests	395
408.01	*Interpretation*	395
408.02	*Application*	396
408.11	*Record of Flight Test*	396
408.12	*Prerequisite for Flight Test*	396
408.13	*Aircraft and Equipment Required for a Flight Test*	397
408.14	*Flight Test*	397
408.15	*Conduct of a Flight Test*	398
408.17	*Incomplete Flight Test*	399
408.18	*Failure and Re-test — Schedules 1 to 8 to Flight Testing Standards*	399
408.19	*Failure of a Flight Test — Schedules 9 to 18 to Flight Testing Standards*	401
500.01	PART V — AIRWORTHINESS	402
500.01	Interpretation	402
501.01	Subpart 1 — Annual Airworthiness Information Report	402
501.01	*Requirement to Report*	402
501.02	*Information to Be Reported*	403

Article		Page
406.61	*Section VI — Manuels et certificats de cours*	390
406.61	Manuel d'exploitation de formation au pilotage	390
406.62	Manuel de formation	392
406.63	Certificat d'inscription	392
406.64	Certificat de réussite au cours	392
406.71	*Section VII — Formation*	393
406.71	Programme de formation des membres du personnel d'exploitation	393
406.75	*Section VIII — Cours intégré*	395
406.75	Exigences	395
406.76	Condition préalable	395
406.77	Transfert	395
408.01	Sous-partie 7 — [Réservée]	395
408.01	Sous-partie 8 — Conduite de tests en vol	395
408.01	*Définitions*	395
408.02	*Application*	396
408.11	*Dossiers des tests en vol*	396
408.12	*Condition préalable au test en vol*	396
408.13	*Aéronef et équipement exigés pour le test en vol*	397
408.14	*Tests en vol*	397
408.15	*Tenue du test en vol*	398
408.17	*Test en vol incomplet*	399
408.18	*Échec et reprise — Annexes 1 à 8 des normes de tests en vol*	399
408.19	*Échec au test en vol — Annexes 9 à 18 des normes de tests en vol*	401
500.01	PARTIE V — NAVIGABILITÉ	402
500.01	Définition	402
501.01	Sous-partie 1 — Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne	402
501.01	*Obligation de rendre compte*	402
501.02	*Renseignements à fournir*	403

Section		Page
501.03	*Reporting Schedule*	403
507.01	Subpart 7 — Flight Authority and Certificate of Noise Compliance	403
507.01	*Application*	403
507.02	*Certificate of Airworthiness*	403
507.03	*Special Certificate of Airworthiness*	404
507.04	*Flight Permit*	404
507.05	*Validation of Foreign Flight Authority*	404
507.06	*Application for Flight Authority*	404
507.07	*Flight Authority for an Imported Aircraft*	405
507.08	*Issuance of Additional Flight Authority*	405
507.09	*Operating Conditions*	406
507.10	*Persons Who May Attest to Condition and Conformity*	406
507.11	*Duration of a Flight Authority*	407
507.12	*Alteration of Document*	407
507.13	*Replacing a Lost or Destroyed Flight Authority*	407
507.20	*Certificate of Noise Compliance*	407
507.21	*Application for a Certificate of Noise Compliance*	408
507.22	*Suspension of a Certificate of Noise Compliance*	408
507.23	*Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance*	408
509.01	Subpart 9 — Export Airworthiness Certificates	408
509.01	*Application*	408
509.02	*Application for an Export Airworthiness Certificate*	409
509.03	*Authority for Export*	409
509.04	*Persons Who May Attest to Condition and Conformity*	410
509.05	*Responsibilities of the Exporter*	410

Article		Page
501.03	*Calendrier de présentation du rapport*	403
507.01	Sous-partie 7 — Autorité de vol et certificat de conformité acoustique	403
507.01	*Application*	403
507.02	*Certificat de navigabilité*	403
507.03	*Certificat spécial de navigabilité*	404
507.04	*Permis de vol*	404
507.05	*Validation d'une autorité de vol étrangère*	404
507.06	*Demande d'autorité de vol*	404
507.07	*Autorité de vol d'un aéronef importé*	405
507.08	*Délivrance d'une autorité de vol supplémentaire*	405
507.09	*Conditions d'exploitation*	406
507.10	*Personnes autorisées à attester l'état et la conformité*	406
507.11	*Durée de l'autorité de vol*	407
507.12	*Modification du document*	407
507.13	*Remplacement d'une autorité de vol perdue ou détruite*	407
507.20	*Certificat de conformité acoustique*	407
507.21	*Demande de certificat de conformité acoustique*	408
507.22	*Suspension de certificat de conformité acoustique*	408
507.23	*Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger*	408
509.01	Sous-partie 9 — Certificats de navigabilité pour exportation	408
509.01	*Application*	408
509.02	*Demande de certificat de navigabilité pour exportation*	409
509.03	*Autorité d'exportation*	409
509.04	*Personnes autorisées à attester l'état et la conformité*	410
509.05	*Responsabilités de l'exportateur*	410

Section		Page
511.01	SUBPART 11	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	410
513.01	SUBPART 13	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	411
516.01	SUBPART 16	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	412
521.01	SUBPART 21 — APPROVAL OF THE TYPE DESIGN OR A CHANGE TO THE TYPE DESIGN OF AN AERONAUTICAL PRODUCT	412
521.01	*Division I — General*	412
521.01	Interpretation	412
521.02	Application	413
521.03	Appliances and Parts	414
521.25	*Division II — Type Certificates*	414
521.25	Application	414
521.26	Eligibility Requirements	414
521.27	Aircraft Categories	415
521.28	Application for a Type Certificate	415
521.29	Effective Period of an Application	416
521.30	Certification Basis	417
521.31	Standards of Airworthiness	418
521.32	Aircraft Emissions Standards	419
521.33	Conformity with Certification Basis	420
521.44	Inspections and Tests	420
521.45	Test Flights	421
521.46	Test Flight Operations	422
521.47	Function and Reliability Test Flights	423
521.57	Issuance of a Type Certificate	424
521.58	Change to the Type Design Approved in a Type Certificate	425
521.101	*Division III — Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approvals*	426
521.101	Application	426
521.102	Eligibility Requirements	426

Article		Page
511.01	SOUS-PARTIE 11	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	410
513.01	SOUS-PARTIE 13	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	411
516.01	SOUS-PARTIE 16	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	412
521.01	SOUS-PARTIE 21 — APPROBATION DE LA DÉFINITION DE TYPE D'UN PRODUIT AÉRONAUTIQUE OU D'UNE MODIFICATION DE CELLE-CI	412
521.01	*Section I — Généralités*	412
521.01	Définitions	412
521.02	Application	413
521.03	Appareillages et pièces	414
521.25	*Section II — Certificats de type*	414
521.25	Application	414
521.26	Exigences d'admissibilité	414
521.27	Catégories d'aéronefs	415
521.28	Demande d'un certificat de type	415
521.29	Période de validité d'une demande	416
521.30	Base de certification	417
521.31	Normes de navigabilité	418
521.32	Normes d'émissions des aéronefs	419
521.33	Conformité à la base de certification	420
521.44	Inspections et essais	420
521.45	Vols d'essai	421
521.46	Conduite de vols d'essai	422
521.47	Vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité	423
521.57	Délivrance d'un certificat de type	424
521.58	Modification de la définition de type approuvée dans un certificat de type	425
521.101	*Section III — Approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)*	426
521.101	Application	426
521.102	Exigences d'admissibilité	426

Section		Page
521.103	Application for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval	426
521.104	Effective Period of an Application	427
521.105	Certification Basis	428
521.106	Standards of Airworthiness	428
521.107	Conformity with Certification Basis	429
521.108	Inspections and Tests	430
521.109	Issuance of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval	430
521.110	Change to a Type Design Approved in a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval	431
521.151	*Division IV — Changes to a Type Design*	432
521.151	Application	432
521.152	Change to a Type Design	432
521.153	Change to a Type Design Requiring a New Type Certificate	432
521.154	Change Other than a Change to the Type Design	433
521.155	Application for Approval of a Change to the Type Design	433
521.156	Effective Period of an Application	434
521.157	Certification Basis	435
521.158	Standards of Airworthiness	435
521.159	Aircraft Emissions Standards	438
521.160	Conformity with Certification Basis	439
521.161	Issuance of Approval of a Change to the Type Design	440
521.201	*Division V — Supplemental Type Certificates*	440
521.201	Application	440
521.202	Eligibility Requirements	441
521.203	Application for a Supplemental Type Certificate	441
521.204	Certification Basis	441

Article		Page
521.103	Demande d’une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)	426
521.104	Période de validité d’une demande	427
521.105	Base de certification	428
521.106	Normes de navigabilité	428
521.107	Conformité à la base de certification	429
521.108	Inspections et essais	430
521.109	Délivrance d’une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)	430
521.110	Modification de la définition de type approuvée dans une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)	431
521.151	*Section IV — Modifications de la définition de type*	432
521.151	Application	432
521.152	Modification de la définition de type	432
521.153	Modification de la définition de type exigeant un nouveau certificat de type	432
521.154	Modification autre qu’une modification de la définition de type	433
521.155	Demande d’approbation de modification de la définition de type	433
521.156	Période de validité d’une demande	434
521.157	Base de certification	435
521.158	Normes de navigabilité	435
521.159	Normes d’émissions des aéronefs	438
521.160	Conformité à la base de certification	439
521.161	Délivrance d’une approbation de modification de la définition de type	440
521.201	*Section V — Certificats de type supplémentaires*	440
521.201	Application	440
521.202	Exigences d’admissibilité	441
521.203	Demande de certificat de type supplémentaire	441
521.204	Base de certification	441

Section		Page
521.205	Conformity with Certification Basis	441
521.206	Issuance of a Supplemental Type Certificate	442
521.207	Change to a Type Design Approved in a Supplemental Type Certificate	442
521.251	*Division VI — Repair Design Approvals*	442
521.251	Application	442
521.252	Eligibility Requirements	442
521.253	Application for a Repair Design Approval	443
521.254	Certification Basis	443
521.255	Conformity with Certification Basis	443
521.256	Issuance of a Repair Design Approval	443
521.257	Change to a Repair Design Approved in a Repair Design Approval	444
521.301	*Division VII — Part Design Approvals*	444
521.301	Application	444
521.302	Eligibility Requirements	444
521.303	Application for a Part Design Approval	444
521.304	Certification Basis	445
521.305	Conformity with Certification Basis	445
521.306	Issuance of a Part Design Approval	445
521.307	Change to a Part Design Approved in a Part Design Approval	445
521.351	*Division VIII — Responsibilities of a Design Approval Document Holder*	446
521.351	Application	446
521.352	Technical Capability	446
521.353	Service Difficulty Reporting	446

Article		Page
521.205	Conformité à la base de certification	441
521.206	Délivrance d’un certificat de type supplémentaire	442
521.207	Modification de la définition de type approuvée dans un certificat de type supplémentaire	442
521.251	*Section VI — Approbation de la conception de réparation*	442
521.251	Application	442
521.252	Exigences d’admissibilité	442
521.253	Demande d’une approbation de la conception de réparation	443
521.254	Base de certification	443
521.255	Conformité à la base de certification	443
521.256	Délivrance d’une approbation de la conception de réparation	443
521.257	Modification de la conception de réparation approuvée dans une approbation de la conception de réparation	444
521.301	*Section VII — Approbation de la conception de pièce*	444
521.301	Application	444
521.302	Exigences d’admissibilité	444
521.303	Demande d’une approbation de la conception de pièce	444
521.304	Base de certification	445
521.305	Conformité à la base de certification	445
521.306	Délivrance d’une approbation de la conception de pièce	445
521.307	Modification de la conception de pièce approuvée dans une approbation de la conception de pièce	445
521.351	*Section VIII — Responsabilités du titulaire d’un document d’approbation de la conception*	446
521.351	Application	446
521.352	Moyens techniques	446
521.353	Rapport de difficultés en service	446

Section		Page
521.354	Establishing a Service Difficulty Reporting System	446
521.355	Investigation of Service Difficulty Reports	447
521.356	Mandatory Changes	447
521.357	Transfer	448
521.365	Record Keeping	449
521.366	Loss or Disposal of Records	449
521.367	Manuals	450
521.368	Instructions for Continued Airworthiness	451
521.369	Supplemental Integrity Instructions	452
521.401	*Division IX — Service Difficulty Reporting*	454
521.401	Form and Submission	454
521.402	Time Limits	455
521.403	Service Difficulty Report Not Required	455
521.426	*Division X — Airworthiness Directives*	456
521.426	Application	456
521.427	Conditions for Issuance	456
521.428	Distribution	457
521.451	*Division XI — Foreign Aeronautical Products*	457
521.451	Application	457
521.452	Eligibility Requirements	457
521.453	Application for a Design Approval Document	458
521.454	Exceptions	458
521.455	Issuance of a Design Approval Document	458
521.456	Changes to a Type Design	460
522.01	SUBPART 22	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	460
523.01	SUBPART 23	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	460

Article		Page
521.354	Établissement d'un système de rapport de difficultés en service	446
521.355	Enquête sur les rapports de difficultés en service	447
521.356	Modifications obligatoires	447
521.357	Transfert	448
521.365	Tenue de dossiers	449
521.366	Perte ou disposition de dossiers	449
521.367	Manuels	450
521.368	Instructions relatives au maintien de la navigabilité	451
521.369	Instructions supplémentaires en matière d'intégrité	452
521.401	*Section IX — Rapport de difficultés en service*	454
521.401	Formulaire et transmission	454
521.402	Délais	455
521.403	Rapport de difficultés en service non exigé	455
521.426	*Section X — Consignes de navigabilité*	456
521.426	Application	456
521.427	Conditions de délivrance	456
521.428	Distribution	457
521.451	*Section XI — Produits aéronautiques étrangers*	457
521.451	Application	457
521.452	Exigences d'admissibilité	457
521.453	Demande d'un document d'approbation de la conception	458
521.454	Exceptions	458
521.455	Délivrance d'un document d'approbation de la conception	458
521.456	Modifications de la définition de type	460
522.01	SOUS-PARTIE 22	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	460
523.01	SOUS-PARTIE 23	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	460

Section		Page
525.01	SUBPART 25	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	460
527.01	SUBPART 27	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	460
529.01	SUBPART 29	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	461
531.01	SUBPART 31	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	461
533.01	SUBPART 33	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	461
535.01	SUBPART 35	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	461
537.01	SUBPART 37	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	461
541.01	SUBPART 41	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]	461
549.01	SUBPART 49 — AMATEUR-BUILT AIRCRAFT	461
549.01	*Requirements*	461
551.01	SUBPART 51	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 27]	462
561.01	SUBPART 61 — MANUFACTURE OF AERONAUTICAL PRODUCTS	462
561.01	*Interpretation*	462
561.02	*Application*	462
561.03	*Manufacturer Certificate — Application, Issuance and Amendment*	463
561.04	*Management Personnel*	464
561.05	*Resources*	465
561.06	*Facilities Located in a Foreign State*	466
561.07	*Manual*	466
561.08	*Production Control System*	468
561.09	*Quality Assurance Program*	468
561.10	*Statement of Conformity*	470

Article		Page
525.01	SOUS-PARTIE 25	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	460
527.01	SOUS-PARTIE 27	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	460
529.01	SOUS-PARTIE 29	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	461
531.01	SOUS-PARTIE 31	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	461
533.01	SOUS-PARTIE 33	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	461
535.01	SOUS-PARTIE 35	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	461
537.01	SOUS-PARTIE 37	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	461
541.01	SOUS-PARTIE 41	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]	461
549.01	SOUS-PARTIE 49 — AÉRONEFS DE CONSTRUCTION AMATEUR	461
549.01	*Exigences*	461
551.01	SOUS-PARTIE 51	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 27]	462
561.01	SOUS-PARTIE 61 — CONSTRUCTION DE PRODUITS AÉRONAUTIQUES	462
561.01	*Définitions*	462
561.02	*Application*	462
561.03	*Demande, délivrance et modification d'un certificat de constructeur*	463
561.04	*Personnel de gestion*	464
561.05	*Ressources*	465
561.06	*Installations situées dans un État étranger*	466
561.07	*Manuel*	466
561.08	*Système de contrôle de la production*	468
561.09	*Programme d'assurance de la qualité*	468
561.10	*Déclaration de conformité*	470

Section		Page
561.11	*Training Program*	470
561.12	*Personnel Records*	470
561.13	*Control of Suppliers*	471
561.14	*Aeronautical Product Records*	472
561.15	*Service Difficulty Reporting*	472
561.16	*Cessation of Manufacturing*	472
571.01	SUBPART 71 — AIRCRAFT MAINTENANCE REQUIREMENTS	473
571.01	*Application*	473
571.02	*Maintenance and Elementary Work Performance Rules*	473
571.03	*Recording of Maintenance and Elementary Work*	474
571.04	*Specialized Maintenance*	475
571.05	*Maintenance of Aircraft Operated under Part IV or VII*	475
571.06	*Repairs and Modifications*	476
571.07	*Installation of New Parts*	477
571.08	*Installation of Used Parts*	478
571.09	*Installation and Disposal of Life-limited Parts*	479
571.10	*Maintenance Release*	480
571.11	*Persons Who May Sign a Maintenance Release*	481
571.12	*Reporting Major Repairs and Major Modifications*	484
571.13	*Installation of Parts (General)*	484
	SCHEDULE I	485
	SCHEDULE II	
	SPECIALIZED MAINTENANCE	486
	SCHEDULE III	
	TYPES OF WORK	491

Article		Page
561.11	*Programme de formation*	470
561.12	*Dossiers du personnel*	470
561.13	*Contrôle des fournisseurs*	471
561.14	*Dossiers relatifs aux produits aéronautiques*	472
561.15	*Rapport de difficultés en service*	472
561.16	*Cessation de construction*	472
571.01	SOUS-PARTIE 71 — EXIGENCES RELATIVES À LA MAINTENANCE DES AÉRONEFS	473
571.01	*Application*	473
571.02	*Règles d'exécution des travaux de maintenance et des travaux élémentaires*	473
571.03	*Consignation des travaux de maintenance et des travaux élémentaires*	474
571.04	*Maintenance spécialisée*	475
571.05	*Maintenance des aéronefs exploités en vertu des parties IV ou VII*	475
571.06	*Réparations et modifications*	476
571.07	*Montage de pièces neuves*	477
571.08	*Montage de pièces usagées*	478
571.09	*Montage et élimination de pièces à vie limitée*	479
571.10	*Certification après maintenance*	480
571.11	*Personnes habilitées à signer une certification après maintenance*	481
571.12	*Consignation des réparations majeures et des modifications majeures*	484
571.13	*Montage de pièces (Généralités)*	484
	ANNEXE I	485
	ANNEXE II	
	MAINTENANCE SPÉCIALISÉE	486
	ANNEXE III	
	TYPES DE TRAVAUX	492

Section		Page
573.01	SUBPART 73 — APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATIONS	493
573.01	*Division I — General*	493
573.01	Application for Approval	493
573.02	Entitlement to and Scope of Certificate	493
573.03	Duties of Certificate Holder	494
573.04	Person Responsible for Maintenance	496
573.05	Authorization to Sign a Maintenance Release	497
573.06	Training Program	498
573.07	Personnel Records	498
573.08	Facilities, Equipment, Standards and Procedures	499
573.09	Quality Assurance Program	499
573.10	Maintenance Policy Manual	501
573.11	Maintenance Arrangements	502
573.12	Service Difficulty Reporting	504
573.13	Foreign Approvals	504
573.14	Identification of an AMO	505
573.15	Technical Records	505
573.30	*Division II — Safety Management System*	506
573.30	Requirements	506
573.31	Components of the Safety Management System	506
573.32	Person Managing the Safety Management System	507
591.01	SUBPART 91	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 33]	508
593.01	SUBPART 93	
	[REPEALED, SOR/2009-280, S. 33]	508
600.01	PART VI — GENERAL OPERATING AND FLIGHT RULES	508
600.01	INTERPRETATION	508
601.01	SUBPART 1 — AIRSPACE	509

Article		Page
573.01	SOUS-PARTIE 73 — ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS	493
573.01	*Section I — Généralités*	493
573.01	Demande d'agrément	493
573.02	Admissibilité au certificat et portée de ce dernier	493
573.03	Fonctions du titulaire d'un certificat	494
573.04	Responsable de la maintenance	496
573.05	Autorisation de signer une certification après maintenance	497
573.06	Programme de formation	498
573.07	Dossiers du personnel	498
573.08	Installations, équipement, normes et procédures	499
573.09	Programme d'assurance de la qualité	499
573.10	Manuel de politiques de maintenance	501
573.11	Ententes de maintenance	502
573.12	Rapport de difficultés en service	504
573.13	Agréments étrangers	504
573.14	Identité comme OMA	505
573.15	Dossiers techniques	505
573.30	*Section II — Système de gestion de la sécurité*	506
573.30	Exigences	506
573.31	Éléments du système de gestion de la sécurité	506
573.32	Gestionnaire du système de gestion de la sécurité	507
591.01	SOUS-PARTIE 91	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 33]	508
593.01	SOUS-PARTIE 93	
	[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 33]	508
600.01	PARTIE VI — RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION ET DE VOL DES AÉRONEFS	508
600.01	DÉFINITIONS	508
601.01	SOUS-PARTIE 1 — L'ESPACE AÉRIEN	509

Section		Page
601.01	*Division I — Airspace Structure, Classification and Use*	509
601.01	Airspace Structure	509
601.02	Airspace Classification	511
601.03	Transponder Airspace	512
601.04	IFR or VFR Flight in Class F Special Use Restricted Airspace or Class F Special Use Advisory Airspace	512
601.05	IFR Flight in Class A, B, C, D or E Airspace or Class F Special Use Restricted or Class F Special Use Advisory Controlled Airspace	512
601.06	VFR Flight in Class A Airspace	513
601.07	VFR Flight in Class B Airspace	513
601.08	VFR Flight in Class C Airspace	514
601.09	VFR Flight in Class D Airspace	514
601.14	*Division II — Aircraft Operating Restrictions and Hazards to Aviation Safety*	515
601.14	Interpretation	515
601.15	Forest Fire Aircraft Operating Restrictions	515
601.16	Issuance of NOTAM for Forest Fire Aircraft Operating Restrictions	516
601.17	Exceptions	516
601.18	Orders Prohibiting or Restricting Aircraft Operation	516
601.20	Projection of Directed Bright Light Source at an Aircraft	516
601.21	Requirement for Notification	517
601.22	Requirement for Pilot-in-command	517

Article		Page
601.01	*Section I — Structure, classification et utilisation de l'espace aérien*	509
601.01	Structure de l'espace aérien	509
601.02	Classification de l'espace aérien	511
601.03	Espace aérien à utilisation de transpondeur	512
601.04	Vols IFR et VFR dans l'espace aérien de classe F à statut spécial réglementé ou à statut spécial à service consultatif	512
601.05	Vol IFR dans l'espace aérien de classe A, B, C, D ou E, ou dans l'espace aérien contrôlé de classe F à statut spécial réglementé ou à statut spécial à service consultatif	512
601.06	Vol VFR dans l'espace aérien de classe A	513
601.07	Vol VFR dans l'espace aérien de classe B	513
601.08	Vol VFR dans l'espace aérien de classe C	514
601.09	Vol VFR dans l'espace aérien de classe D	514
601.14	*Section II — Restrictions relatives à l'utilisation d'aéronefs et dangers pour la sécurité aérienne*	515
601.14	Définitions	515
601.15	Restrictions relatives à l'utilisation d'aéronefs lors des feux de forêts	515
601.16	Délivrance d'un NOTAM visant des restrictions relatives à l'utilisation des aéronefs lors des feux de forêts	516
601.17	Exceptions	516
601.18	Arrêté interdisant ou restreignant l'utilisation des aéronefs	516
601.20	Projection d'une source lumineuse dirigée de forte intensité vers un aéronef	516
601.21	Exigence relative aux avis	517
601.22	Obligation du commandant de bord	517

Section		Page
601.23	*Division III — Marking and Lighting of Obstacles to Air Navigation*	518
601.23	Obstacles to Air Navigation	518
601.24	Marking and Lighting of Obstacles to Air Navigation	518
601.25	Other Obstacles to Air Navigation	519
601.26	Upgrading of Marking and Lighting	519
601.27	Equivalent Marking and Lighting	520
601.28	Notification of Deterioration, Failure or Malfunction	520
601.29	Prohibition	521
602.01	SUBPART 2 — OPERATING AND FLIGHT RULES	521
602.01	*Division I — General*	521
602.01	Reckless or Negligent Operation of Aircraft	521
602.02	Fitness of Flight Crew Members	521
602.03	Alcohol or Drugs — Crew Members	521
602.04	Alcohol or Drugs — Passengers	522
602.05	Compliance with Instructions	522
602.06	Smoking	523
602.07	Aircraft Operating Limitations	523
602.08	Portable Electronic Devices	523
602.09	Fuelling with Engines Running	524
602.10	Starting and Ground Running of Aircraft Engines	524
602.11	Aircraft Icing	524
602.12	Overflight of Built-up Areas or Open-air Assemblies of Persons during Take-offs, Approaches and Landings	526

Article		Page
601.23	*Section III — balisage et éclairage des obstacles à la navigation aérienne*	518
601.23	Obstacles à la navigation aérienne	518
601.24	Balisage et éclairage des obstacles à la navigation aérienne	518
601.25	Autres obstacles à la navigation aérienne	519
601.26	Mise à niveau du balisage et de l'éclairage	519
601.27	Balisage et éclairage équivalents	520
601.28	Avis de détérioration, de défaillance ou de mauvais fonctionnement	520
601.29	Interdiction	521
602.01	SOUS-PARTIE 2 — RÈGLES D'UTILISATION ET DE VOL	521
602.01	*Section I — Généralités*	521
602.01	Utilisation imprudente ou négligente des aéronefs	521
602.02	État des membres d'équipage de conduite	521
602.03	Alcool ou drogues — Membres d'équipage	521
602.04	Alcool ou drogues — Passagers	522
602.05	Conformité aux instructions	522
602.06	Usage du tabac	523
602.07	Limites d'utilisation des aéronefs	523
602.08	Appareils électroniques portatifs	523
602.09	Avitaillement en carburant avec moteur en marche	524
602.10	Démarrage des moteurs d'un aéronef et moteurs en marche d'un aéronef au sol	524
602.11	Givrage d'un aéronef	524
602.12	Vol au-dessus de zones bâties ou d'un rassemblement de personnes en plein air pendant le décollage, l'approche et l'atterrissage	526

Section		Page
602.13	Take-offs, Approaches and Landings within Built-up Areas of Cities and Towns	527
602.14	Minimum Altitudes and Distances	529
602.15	Permissible Low Altitude Flight	529
602.16	Flights over Open-Air Assemblies of Persons or Built-up Areas — Helicopters with External Loads	531
602.17	Carriage of Persons during Low Altitude Flight	531
602.18	Flights over Built-up Areas — Balloons	531
602.19	Right of Way — General	532
602.20	Right of Way — Aircraft Manoeuvring on Water	533
602.21	Avoidance of Collision	534
602.22	Towing	534
602.23	Dropping of Objects	534
602.24	Formation Flight	534
602.25	Entering or Leaving an Aircraft in Flight	534
602.26	Parachute Descents	535
602.27	Aerobatic Manoeuvres — Prohibited Areas and Flight Conditions	535
602.28	Aerobatic Manoeuvres with Passengers	536
602.29	Hang Glider and Ultra-light Aeroplane Operation	536
602.30	Fuel Dumping	538
602.31	Compliance with Air Traffic Control Instructions and Clearances	539
602.32	Airspeed Limitations	540
602.33	Supersonic Flight	541
602.34	Cruising Altitudes and Cruising Flight Levels	541

Article		Page
602.13	Décollage, approche et atterrissage à l’intérieur de zones bâties d’une ville ou d’un village	527
602.14	Altitudes et distances minimales	529
602.15	Vol à basse altitude — Autorisation	529
602.16	Vols au-dessus de rassemblements de personnes en plein air ou de zones bâties — Hélicoptères avec charge externe	531
602.17	Personnes à bord pendant un vol à basse altitude	531
602.18	Vols au-dessus de zones bâties — Ballons	531
602.19	Priorité de passage — Généralités	532
602.20	Priorité de passage — Aéronefs manoeuvrant à la surface de l’eau	533
602.21	Évitement d’abordage	534
602.22	Remorquage	534
602.23	Chute d’objets	534
602.24	Vol en formation	534
602.25	Monter à bord d’un aéronef ou quitter un aéronef en vol	534
602.26	Sauts en parachute	535
602.27	Acrobaties aériennes — Interdictions relatives aux endroits et aux conditions de vol	535
602.28	Acrobaties aériennes avec passagers à bord	536
602.29	Ailes libres et avions ultra-légers	536
602.30	Vidange de carburant	538
602.31	Conformité aux instructions et autorisations du contrôle de la circulation aérienne	539
602.32	Limite de vitesse	540
602.33	Vol supersonique	541
602.34	Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière	541

Section		Page
602.35	Altimeter-setting and Operating Procedures in the Altimeter-setting Region	544
602.36	Altimeter-setting and Operating Procedures in the Standard Pressure Region	545
602.37	Altimeter-setting and Operating Procedures in Transition between Regions	546
602.38	Flight over the High Seas	546
602.39	Transoceanic Flight	546
602.40	Landing at or Take-off from an Aerodrome at Night	547
602.41	Unmanned Air Vehicles	548
602.42	Large Unoccupied Free Balloons	548
602.43	Rockets	548
602.44	Authorization by the Minister	548
602.45	Model Aircraft, Kites and Model Rockets	548
602.46	Refusal to Transport	548
602.57	*Division II — Operational and Emergency Equipment Requirements*	549
602.57	Application	549
602.58	Prohibition	549
602.59	Equipment Standards	549
602.60	Requirements for Power-driven Aircraft	550
602.61	Survival Equipment — Flights over Land	552
602.62	Life Preservers and Flotation Devices	552
602.63	Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water	553
602.64	Offshore Operations Flight	555
602.65	Emergency Exception	556
602.66	Emergency Underwater Breathing Apparatus (EUBA)	556

Article		Page
602.35	Procédures de calage et d'utilisation des altimètres — Région de calage altimétrique	544
602.36	Procédures de calage et d'utilisation des altimètres — Région d'utilisation de la pression standard	545
602.37	Procédures de calage et d'utilisation des altimètres — Transition entre les régions	546
602.38	Vol au-dessus de la haute mer	546
602.39	Vols transocéaniques	546
602.40	Décollage ou atterrissage à un aérodrome la nuit	547
602.41	Véhicule aérien non habité	548
602.42	Gros ballons libres non habités	548
602.43	Fusées	548
602.44	Autorisation du ministre	548
602.45	Modèles réduits d'aéronefs, cerfs-volants et modèles réduits de fusées	548
602.46	Refus de transporter	548
602.57	*Section II — Exigences relatives à l'équipement opérationnel et à l'équipement de secours*	549
602.57	Application	549
602.58	Interdiction	549
602.59	Normes relatives à l'équipement	549
602.60	Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur	550
602.61	Équipement de survie — Vols au-dessus de la surface de la terre	552
602.62	Gilets de sauvetage, dispositifs et vêtements de flottaison individuels	552
602.63	Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d'un plan d'eau	553
602.64	Vol d'exploitation extracôtière	555
602.65	Exception — urgences	556
602.66	Dispositif respiratoire submersible de secours (EUBA)	556

Section		Page
602.70	*Division III — Flight Preparation, Flight Plans and Flight Itineraries*	558
602.70	Interpretation	558
602.71	Pre-flight Information	559
602.72	Weather Information	559
602.73	Requirement to File a Flight Plan or a Flight Itinerary	559
602.74	Contents of a Flight Plan or a Flight Itinerary	560
602.75	Filing of a Flight Plan or a Flight Itinerary	560
602.76	Changes in the Flight Plan	560
602.77	Requirement to File an Arrival Report	561
602.78	Contents of an Arrival Report	563
602.79	Overdue Aircraft Report	563
602.86	*Division IV — Pre-Flight and Fuel Requirements*	563
602.86	Carry-on Baggage, Equipment and Cargo	563
602.87	Crew Member Instructions	565
602.88	Fuel Requirements	565
602.89	Passenger Briefings	567
602.96	*Division V — Operations at or in the Vicinity of an Aerodrome*	568
602.96	General	568
602.97	VFR and IFR Aircraft Operations at Uncontrolled Aerodromes within an MF Area	571
602.98	General MF Reporting Requirements	572
602.99	MF Reporting Procedures before Entering Manoeuvring Area	572
602.100	MF Reporting Procedures on Departure	572
602.101	MF Reporting Procedures on Arrival	573

Article		Page
602.70	*Section III — Préparation du vol, plans de vol et itinéraires de vol*	558
602.70	Définitions	558
602.71	Renseignements avant vol	559
602.72	Renseignements météorologiques	559
602.73	Exigences relatives au dépôt du plan de vol ou de l'itinéraire de vol	559
602.74	Contenu du plan de vol ou de l'itinéraire de vol	560
602.75	Dépôt du plan de vol ou de l'itinéraire de vol	560
602.76	Modifications du plan de vol	560
602.77	Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée	561
602.78	Contenu du compte rendu d'arrivée	563
602.79	Rapports sur les aéronefs en retard	563
602.86	*Section IV — Exigences avant vol et exigences relatives au carburant*	563
602.86	Bagages de cabine, équipement et fret	563
602.87	Instructions aux membres d'équipage	565
602.88	Exigences relatives au carburant	565
602.89	Exposé donné aux passagers	567
602.96	*Section V — Utilisation d'un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage*	568
602.96	Généralités	568
602.97	Utilisation des aéronefs VFR et des aéronefs IFR aux aérodromes non contrôlés à l'intérieur d'une zone MF	571
602.98	Exigences générales pour les comptes rendus MF	572
602.99	Procédures de compte rendu MF avant de circuler sur l'aire de manoeuvre	572
602.100	Procédures de compte rendu MF au départ	572
602.101	Procédures de compte rendu MF à l'arrivée	573

Section		Page
602.102	MF Reporting Procedures When Flying Continuous Circuits	573
602.103	Reporting Procedures When Flying through an MF Area	573
602.104	Reporting Procedures for IFR Aircraft When Approaching or Landing at an Uncontrolled Aerodrome	574
602.105	Noise Operating Criteria	574
602.106	Noise-restricted Runways	575
602.114	*Division VI — Visual Flight Rules*	577
602.114	Minimum Visual Meteorological Conditions for VFR Flight in Controlled Airspace	577
602.115	Minimum Visual Meteorological Conditions for VFR Flight in Uncontrolled Airspace	577
602.116	VFR Over-the-Top	578
602.117	Special VFR Flight	579
602.121	*Division VII — Instrument Flight Rules*	580
602.121	General Requirements	580
602.122	Alternate Aerodrome Requirements	580
602.123	Alternate Aerodrome Weather Minima	581
602.124	Minimum Altitudes to Ensure Obstacle Clearance	581
602.125	Enroute IFR Position Reports	582
602.126	Take-off Minima	582
602.127	Instrument Approaches	583
602.128	Landing Minima	584
602.129	Approach Ban — General	585
602.130	Approach Ban — CAT III Precision	586
602.131	Runway Visibility	586

Article		Page
602.102	Procédures de compte rendu MF au cours des circuits continus	573
602.103	Procédures de compte rendu en traversant une zone MF	573
602.104	Procédures de comptes rendus d'un aéronef IFR avant d'effectuer une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé	574
602.105	Critères acoustiques d'utilisation	574
602.106	Pistes soumises aux critères acoustiques	575
602.114	*Section VI — Règles de vol à vue*	577
602.114	Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR dans l'espace aérien contrôlé	577
602.115	Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR dans l'espace aérien non contrôlé	577
602.116	Vol VFR OTT	578
602.117	Vol VFR spécial	579
602.121	*Section VII — Règles de vol aux instruments*	580
602.121	Exigences générales	580
602.122	Exigences relatives aux aérodromes de dégagement	580
602.123	Minimums météorologiques à l'aérodrome de dégagement	581
602.124	Altitudes minimales à respecter pour le franchissement d'obstacles	581
602.125	Compte rendu de position IFR en route	582
602.126	Minimums de décollage	582
602.127	Approche aux instruments	583
602.128	Minimums d'atterrissage	584
602.129	Interdiction d'approche — Généralités	585
602.130	Interdiction d'approche — précision CAT III	586
602.131	Visibilité sur la piste	586

Section		Page
602.133	*Division VIII — Radiocommunications*	587
602.133	Language Used in Aeronautical Radiocommunications	587
602.134	Locations Where Services Are Available in English and French	587
602.135	Locations Where Services Are Available in English	589
602.136	Continuous Listening Watch	589
602.137	Two-way Radiocommunication Failure in IFR Flight	590
602.138	Two-way Radiocommunication Failure in VFR Flight	590
602.143	*Division IX — Emergency Communications and Security*	591
602.143	Emergency Radio Frequency Capability	591
602.144	Interception Signals, Interception of Aircraft and Instructions to Land	591
602.145	ADIZ	592
602.146	ESCAT Plan	593
602.150	*Division X — Noise Emission Levels for Subsonic Turbo-Jet Aeroplanes*	594
602.150	Requirements	594
603.01	Subpart 3 — Special Flight Operations	595
603.01	*Division I — Special Aviation Events*	595
603.01	Certification Requirements for Special Aviation Events	595
603.02	Issuance of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event	595
603.03	Contents of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event	596
603.04	General Conditions of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event	596

Article		Page
602.133	*Section VIII — Radiocommunications*	587
602.133	Langues utilisées dans les radiocommunications aéronautiques	587
602.134	Endroits qui offrent les services en français et en anglais	587
602.135	Endroits qui offrent les services en anglais	589
602.136	Écoute permanente	589
602.137	Panne de radiocommunications bilatérales en vol IFR	590
602.138	Panne de radiocommunications bilatérales en vol VFR	590
602.143	*Section IX — Communications d'urgence et sûreté*	591
602.143	Capacité de la radiofréquence de secours	591
602.144	Signaux d'interception, interception d'aéronefs et instructions d'atterrir	591
602.145	ADIZ	592
602.146	Plan ESCAT	593
602.150	*Section X — Niveaux d'émission de bruit des avions subsoniques à turboréacteurs*	594
602.150	Exigences	594
603.01	Sous-partie 3 — Opérations aériennes spécialisées	595
603.01	*Section I — Manifestations aéronautiques spéciales*	595
603.01	Exigences d'agrément pour les manifestations aéronautiques spéciales	595
603.02	Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale	595
603.03	Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale	596
603.04	Conditions générales relatives au certificat d'opérations aériennes	596

Section		Page
603.05	Event Management	597
603.06	Participant and Aircraft Eligibility	597
603.07	Minimum Safety Distances and Altitudes	598
603.08	Weather Conditions	598
603.09	Participant Briefing	598
603.16	*Division II — Balloons with Fare-paying Passengers*	598
603.16	Application	598
603.17	Certification Requirements for Balloon Operations	598
603.18	Issuance of Special Flight Operations Certificate — Balloons	599
603.19	Contents of Special Flight Operations Certificate — Balloons	599
603.20	General Conditions of Special Flight Operations Certificate — Balloons	599
603.21	Crew Member Qualifications	600
603.22	Briefing of Passengers	600
603.23	Operations at Night	600
603.24	Tethered Flight	600
603.25	Carriage of Passengers	601
603.36	*Division III — Parachuting*	601
603.36	Application	601
603.37	Certification Requirements for Parachute Operations	601
603.38	Issuance of Special Flight Operations Certificate — Parachuting	601
603.39	Contents of Special Flight Operations Certificate — Parachuting	602
603.65	*Division IV — Miscellaneous Special Flight Operations*	602

Article		Page
	spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale	
603.05	Gestion des manifestations	597
603.06	Admissibilité des participants et des aéronefs	597
603.07	Distances et altitudes de sécurité minimales	598
603.08	Conditions météorologiques	598
603.09	Exposé aux participants	598
603.16	*Section II — Ballons avec passagers payants*	598
603.16	Application	598
603.17	Exigences d'agrément pour l'utilisation de ballons	598
603.18	Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Ballons	599
603.19	Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Ballons	599
603.20	Conditions générales relatives au certificat d'opérations aériennes spécialisées — Ballons	599
603.21	Qualifications des membres d'équipage	600
603.22	Exposé donné aux passagers	600
603.23	Vol de nuit	600
603.24	Ballon en vol captif	600
603.25	Transport de passagers	601
603.36	*Section III — Parachutisme*	601
603.36	Application	601
603.37	Exigences d'agrément pour l'utilisation de parachutes	601
603.38	Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Parachutisme	601
603.39	Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Parachutisme	602
603.65	*Section IV — Opérations aériennes spécialisées diverses*	602

Section		Page
603.65	Application	602
603.66	Certification Requirements	603
603.67	Issuance of Special Flight Operations Certificate	603
603.68	Contents of Special Flight Operations Certificate	603
604.01	SUBPART 4 — PRIVATE OPERATORS	604
604.01	*Division I — General Provisions*	604
604.01	Interpretation	604
604.02	Application	605
604.03	Prohibition	605
604.04	Issuance of a Private Operator Registration Document	605
604.05	Issuance of Special Authorization	606
604.06	Notice to the Minister	607
604.07	Amendment of Private Operator's Operations Manual	607
604.08	Duties of a Private Operator	607
604.09	Accountability	608
604.25	*Division II — Flight Operations*	609
604.25	Operational Control System	609
604.26	Designation of Pilot-in-command and Second-in-command	610
604.27	Flight Dispatchers and Flight Followers	611
604.28	Instrument Approaches — Landing	611
604.36	*Division III — Flight Operations — Documents*	611
604.36	Checklist	611
604.37	Aircraft Operating Manual	612
604.38	Operational Flight Data Sheet	612
604.46	*Division IV — Flight Operations — Special Authorizations*	613
604.46	Minimum Performance Capability of Long-range Navigation Systems	613

Article		Page
603.65	Application	602
603.66	Exigences d'agrément	603
603.67	Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées	603
603.68	Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées	603
604.01	SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITANTS PRIVÉS	604
604.01	*Section I — dispositions générales*	604
604.01	Définitions et interprétation	604
604.02	Application	605
604.03	Interdiction	605
604.04	Délivrance d'un document d'enregistrement d'exploitant privé	605
604.05	Délivrance d'une autorisation spéciale	606
604.06	Avis au ministre	607
604.07	Modification du manuel d'exploitation de l'exploitant privé	607
604.08	Fonctions de l'exploitant privé	607
604.09	Obligation de rendre compte	608
604.25	*Section II — opérations aériennes*	609
604.25	Système de contrôle d'exploitation	609
604.26	Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second	610
604.27	Régulateurs de vol et préposés au suivi des vols	611
604.28	Approches aux instruments — atterrissage	611
604.36	*Section III — opérations aériennes — documents*	611
604.36	Liste de vérifications	611
604.37	Manuel d'utilisation de l'aéronef	612
604.38	Fiche de données de vol exploitation	612
604.46	*Section IV — opérations aériennes — autorisations spéciales*	613
604.46	Performances minimales d'un système de navigation à longue portée	613

Section		Page
604.47	General Prohibition — Special Authorizations	614
604.48	No Alternate Aerodrome — IFR Flight	614
604.49	Take-off Minima	616
604.50	Instrument Procedures — GNSS	620
604.51	Precision Approaches — CAT II and CAT III	623
604.52	Instrument Procedures — Restricted Canada Air Pilot	626
604.53	CMNPS and RNPC Requirements	626
604.54	RNPC Requirements — High Level Fixed RNAV Routes	628
604.55	NAT-MNPS Requirements	629
604.56	RVSM Requirements	631
604.57	RNP 10 Requirements	632
604.58	RNP 4 Requirements	633
604.59	RNAV 5 Requirements	635
604.60	RNAV 1 and RNAV 2 Requirements	636
604.74	Other Activities Approved by the Minister	638
604.81	*Division V — Flight Operations — Passengers*	639
604.82	Cabin Safety	639
604.83	Fuelling with Passengers on Board	641
604.84	Fuelling with Passengers on Board and an Engine Running	644
604.85	Briefing of Passengers	645
604.86	Safety Features Card	650
604.98	*Division VI — Flight Time and Flight Duty Time*	652
604.98	Flight Time Limits	652
604.99	Flight Duty Time Limits and Rest Periods	652
604.100	Split Flight Duty Time	653
604.101	Extension of Flight Duty Time	654

Article		Page
604.47	Interdiction générale — autorisations spéciales	614
604.48	Aucun aérodrome de dégagement — vol IFR	614
604.49	Minimums de décollage	616
604.50	Procédures aux instruments — GNSS	620
604.51	Approches de précision — CAT II et CAT III	623
604.52	Procédures aux instruments — Canada Air Pilot restreint	626
604.53	Exigences CMNPS et RNPC	626
604.54	Exigences RNPC — routes RNAV supérieures fixes	628
604.55	Exigences NAT-MNPS	629
604.56	Exigences RVSM	631
604.57	Exigences RNP 10	632
604.58	Exigences RNP 4	633
604.59	Exigences RNAV 5	635
604.60	Exigences RNAV 1 et RNAV 2	636
604.74	Autres activités approuvées par le ministre	638
604.81	*Section V — opérations aériennes — passagers*	639
604.82	Sécurité dans la cabine	639
604.83	Avitaillement en carburant avec des passagers à bord	641
604.84	Avitaillement en carburant avec des passagers à bord et un moteur en marche	644
604.85	Exposé donné aux passagers	645
604.86	Carte des mesures de sécurité	650
604.98	*Section VI — temps de vol et temps de service de vol*	652
604.98	Limites de temps de vol	652
604.99	Limites de temps de service de vol et périodes de repos	652
604.100	Temps de service de vol fractionné	653
604.101	Prolongation du temps de service de vol	654

Section		Page
604.102	Unforeseen Operational Circumstances	654
604.103	Delayed Reporting Time	655
604.104	Time with no Assigned Duties	655
604.105	Rest Period — Flight Crew Member Positioning	655
604.106	Controlled Rest on the Flight Deck	655
604.116	*Division VII — Emergency Equipment*	658
604.116	Survival Equipment	658
604.117	First Aid Kits	659
604.118	Protective Breathing Equipment	659
604.119	Hand-held Fire Extinguishers	660
604.126	*Division VIII — Maintenance*	661
604.126	Maintenance Manager	661
604.127	Maintenance Control System	661
604.128	Maintenance, Elementary Work and Servicing	663
604.129	Defect Reporting and Control Procedures	664
604.130	Service Difficulty Reporting	664
604.131	Aircraft Service Information Review	664
604.132	Personnel Records	665
604.139	*Division IX — Personnel Requirements*	665
604.139	Validity Periods	665
604.140	Equivalencies	666
604.141	Operations Manager Qualifications and Responsibilities	668
604.142	Chief Pilot Qualifications, Training and Responsibilities	669
604.143	Flight Crew Member Qualifications and Training	670

Article		Page
604.102	Circonstances opérationnelles imprévues	654
604.103	Report de l'heure de présentation au travail	655
604.104	Période sans aucune fonction attribuée	655
604.105	Période de repos — mise en place d'un membre d'équipage de conduite	655
604.106	Repos aux commandes au poste de pilotage	655
604.116	*Section VII — équipement de secours*	658
604.116	Équipement de survie	658
604.117	Trousses de premiers soins	659
604.118	Inhalateur protecteur	659
604.119	Extincteurs portatifs	660
604.126	*Section VIII — maintenance*	661
604.126	Gestionnaire de la maintenance	661
604.127	Système de contrôle de la maintenance	661
604.128	Maintenance, travaux élémentaires et d'entretien courant	663
604.129	Procédure de contrôle et de rapport des défectuosités	664
604.130	Rapport de difficultés en service	664
604.131	Revue de l'information sur le service des aéronefs	664
604.132	Dossiers du personnel	665
604.139	*Section IX — exigences relatives au personnel*	665
604.139	Périodes de validité	665
604.140	Équivalences	666
604.141	Qualifications et responsabilités — gestionnaire des opérations	668
604.142	Qualifications, formation et responsabilités — pilote en chef	669
604.143	Qualifications et formation — membres d'équipage de conduite	670

Section		Page
604.144	Instructor Qualifications and Training	675
604.145	Flight Attendant Training	676
604.146	Flight Dispatcher and Flight Follower Training	676
604.147	Ground and Airborne Icing Operations Training	677
604.148	Safety Management System Training	677
604.149	Training and Qualifications Records	677
604.166	*Division X — Training Program*	679
604.166	Training Program	679
604.167	Acquiring and Maintaining Competency	680
604.168	Training Program Content and Training Facilities	680
604.169	Flight Crew Members — Ground Instruction	680
604.170	Flight Crew Members — Aircraft Operation Training	682
604.171	Flight Crew Members — Level B, C or D Flight Simulator	685
604.172	Flight Crew Members — Level C or D Flight Simulator	686
604.173	Flight Crew Members — Level D Flight Simulator	687
604.174	Flight Crew Members — Turbo-jet-powered Aeroplane or Transport Category Aircraft — Level C or D Flight Simulator	688
604.175	Flight Crew Members — Compatibility of Flight Simulators	688
604.176	Flight Crew Members — High Altitude Indoctrination Training	688
604.177	Flight Crew Members — One-engine Inoperative Ferry Flights	689

Article		Page
604.144	Qualifications et formation — instructeurs	675
604.145	Formation — agents de bord	676
604.146	Formation — régulateurs de vol et préposés au suivi des vols	676
604.147	Formation — opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol	677
604.148	Formation — système de gestion de la sécurité	677
604.149	Dossiers de formation et de qualifications	677
604.166	*Section X — programme de formation*	679
604.166	Programme de formation	679
604.167	Acquisition et maintien de la compétence	680
604.168	Contenu du programme de formation et locaux destinés à la formation	680
604.169	Membres d'équipage de conduite — instruction au sol	680
604.170	Membres d'équipage de conduite — formation sur l'utilisation des aéronefs	682
604.171	Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau B, C ou D	685
604.172	Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau C ou D	686
604.173	Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau D	687
604.174	Membres d'équipage de conduite — à turboréacteurs ou aéronef de catégorie transport — simulateur de vol de niveau C ou D	688
604.175	Membres d'équipage de conduite — compatibilité du simulateur de vol	688
604.176	Membres d'équipage de conduite — formation de familiarisation en haute altitude	688
604.177	Membres d'équipage de conduite — vols de convoyage avec un moteur inopérant	689

Section		Page
604.178	Flight Crew Members — Upgrade to Pilot-in-Command	689
604.179	Flight Attendants	690
604.180	Flight Dispatchers and Flight Followers	693
604.181	Ground and Airborne Icing Operations	694
604.182	Maintenance, Elementary Work and Servicing	695
604.183	Safety Management System	696
604.197	*Division XI — Operations Manual*	696
604.197	General Requirement	696
604.198	Distribution	698
604.202	*Division XII — Safety Management System*	698
604.202	Prohibition	698
604.203	Components of the Safety Management System	698
604.204	Duties of Operations Manager	702
604.205	Duties of Personnel	703
604.206	Quality Assurance Program	703
604.207	Review of the Safety Management System	706
604.208	Duties of Private Operator — Review	707
604.220	*Division XIII — Flight Attendants and Emergency Evacuation*	707
604.220	Interpretation	707
604.221	Minimum Number of Flight Attendants	708
604.222	Emergency Features	709
604.223	Demonstration of Emergency Evacuation Procedures	709
604.224	Carrying Out a Demonstration of Emergency Evacuation Procedures	710
604.240	Embarking and Disembarking of Passengers	711

Article		Page
604.178	Membres d’équipage de conduite — passage au rang de commandant de bord	689
604.179	Agents de bord	690
604.180	Régulateurs de vol et préposés au suivi des vols	693
604.181	Opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol	694
604.182	Maintenance, travaux élémentaires et entretien courant	695
604.183	Système de gestion de la sécurité	696
604.197	*Section XI – manuel d’exploitation*	696
604.197	Exigence générale	696
604.198	Diffusion	698
604.202	*Section XII — système de gestion de la sécurité*	698
604.202	Interdiction	698
604.203	Éléments du système de gestion de la sécurité	698
604.204	Fonctions du gestionnaire des opérations	702
604.205	Fonctions du personnel	703
604.206	Programme d’assurance de la qualité	703
604.207	Examen du système de gestion de la sécurité	706
604.208	Fonctions de l’exploitant privé — examen	707
604.220	*Section XIII – agents de bord et évacuation d’urgence*	707
604.220	Interprétation	707
604.221	Nombre minimal d’agents de bord	708
604.222	Dispositifs d’urgence	709
604.223	Démonstration des procédures d’évacuation d’urgence	709
604.224	Démonstration des procédures d’évacuation d’urgence — exécution	710
604.240	Embarquement et débarquement des passagers	711

Section		Page
604.241	Emergency Evacuation — Before and During Surface Movement	713
604.242	Single-aisle Aeroplane	713
605.01	SUBPART 5 — AIRCRAFT REQUIREMENTS	713
605.01	*Application*	713
605.03	*Division I — Aircraft Requirements — General*	714
605.03	Flight Authority	714
605.04	Availability of Aircraft Flight Manual	715
605.05	Markings and Placards	715
605.06	Aircraft Equipment Standards and Serviceability	715
605.07	Minimum Equipment Lists	716
605.08	Unserviceable and Removed Equipment — General	716
605.09	Unserviceable and Removed Equipment — Aircraft with a Minimum Equipment List	717
605.10	Unserviceable and Removed Equipment — Aircraft without a Minimum Equipment List	717
605.14	*Division II — Aircraft Equipment Requirements*	718
605.14	Power-driven Aircraft — Day VFR	718
605.15	Power-driven Aircraft — VFR OTT	720
605.16	Power-driven Aircraft — Night VFR	721
605.17	Use of Position and Anti-collision Lights	722
605.18	Power-driven Aircraft — IFR	722
605.19	Balloons — Day VFR	723
605.20	Balloons — Night VFR	724
605.21	Gliders — Day VFR	724
605.22	Seat and Safety Belt Requirements	725

Article		Page
604.241	Évacuation d'urgence — avant et pendant le mouvement à la surface	713
604.242	Avion à allée simple	713
605.01	SOUS-PARTIE 5 — EXIGENCES RELATIVES AUX AÉRONEFS	713
605.01	*Application*	713
605.03	*Section I — Exigences relatives aux aéronefs — Généralités*	714
605.03	Autorité de vol	714
605.04	Accessibilité du manuel de vol de l'aéronef	715
605.05	Inscriptions et affiches	715
605.06	Normes et état de service de l'équipement d'aéronef	715
605.07	Liste d'équipement minimal	716
605.08	Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé — Généralités	716
605.09	Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé — Aéronef ayant une liste d'équipement minimal	717
605.10	Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé — Aéronef sans liste d'équipement minimal	717
605.14	*Section II — Exigences relatives à l'équipement de l'aéronef*	718
605.14	Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de jour	718
605.15	Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR OTT	720
605.16	Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de nuit	721
605.17	Utilisation des feux de position et des feux anti-collision	722
605.18	Aéronefs entraînés par moteur — Vol IFR	722
605.19	Ballons — Vol VFR de jour	723
605.20	Ballons — Vol VFR de nuit	724
605.21	Planeurs — Vol VFR de jour	724
605.22	Exigences relatives aux sièges et aux ceintures de sécurité	725

Section		Page
605.23	Restraint System Requirements	725
605.24	Shoulder Harness Requirements	725
605.25	General Use of Safety Belts and Restraint Systems	726
605.26	Use of Passenger Safety Belts and Restraint Systems	727
605.27	Use of Crew Member Safety Belts	728
605.28	Child Restraint System	729
605.29	Flight Control Locks	730
605.30	De-icing or Anti-icing Equipment	730
605.31	Oxygen Equipment and Supply	730
605.32	Use of Oxygen	733
605.33	Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder	733
605.34	Use of Flight Data Recorders and Cockpit Voice Recorders	734
605.35	Transponder and Automatic Pressure-Altitude Reporting Equipment	736
605.36	Altitude Alerting System or Device	737
605.37	GPWS	738
605.38	ELT	738
605.39	Use of ELTs	740
605.40	ELT Activation	741
605.41	Third Attitude Indicator	742
605.42	TAWS	743
605.84	*Division III — Aircraft Maintenance Requirements*	744
605.84	Aircraft Maintenance — General	744

Article		Page
605.23	Exigences relatives aux ensembles de retenue	725
605.24	Exigences relatives à la ceinture-baudrier	725
605.25	Ceintures de sécurité et ensembles de retenue — Utilisation générale	726
605.26	Utilisation des ceintures de sécurité et des ensembles de retenue des passagers	727
605.27	Utilisation des ceintures de sécurité des membres d’équipage	728
605.28	Ensembles de retenue d’enfants	729
605.29	Dispositif de blocage des commandes de vol	730
605.30	Système de dégivrage et d’antigivrage	730
605.31	Équipement et réserve d’oxygène	730
605.32	Utilisation d’oxygène	733
605.33	Enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage	733
605.34	Utilisation des enregistreurs de données de vol et des enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage	734
605.35	Transpondeur et équipement de transmission automatique d’altitude-pression	736
605.36	Dispositif ou système d’avertisseur d’altitude	737
605.37	GPWS	738
605.38	ELT	738
605.39	Utilisation des ELT	740
605.40	Déclenchement de l’ELT	741
605.41	Troisième indicateur d’assiette	742
605.42	TAWS	743
605.84	*Section III — Exigences relatives à la maintenance d’aéronefs*	744
605.84	Maintenance d’aéronefs — Généralités	744

Section		Page
605.85	Maintenance Release and Elementary Work	745
605.86	Maintenance Schedule	746
605.87	Transfer of Aeronautical Products between Maintenance Schedules	747
605.88	Inspection after Abnormal Occurrences	747
605.92	*Division IV — Technical Records*	748
605.92	Requirement to Keep Technical Records	748
605.93	Technical Records — General	748
605.94	Journey Log Requirements	749
605.95	Journey Log — Carrying on Board	750
605.96	Requirements for Technical Records Other Than the Journey Log	751
605.97	Transfer of Records	751
	SCHEDULE I	752
	SCHEDULE II	754
606.01	SUBPART 6 — MISCELLANEOUS	755
606.01	*Munitions of War*	755
606.02	*Liability Insurance*	756
606.03	*Synthetic Flight Training Equipment*	759
700.01	PART VII — COMMERCIAL AIR SERVICES	761
700.01	DIVISION I — GENERAL	761
700.01	*Interpretation*	761
700.02	*Requirements for Air Operator Certificate*	762
700.03	*Authorization to Operate Specialty Air Service under NAFTA*	764
700.04	*Eligibility for Air Operator Certificate*	765
700.05	*Aircraft Requirements*	765

Article		Page
605.85	Certification après maintenance et travaux élémentaires	745
605.86	Calendrier de maintenance	746
605.87	Changement de calendrier de maintenance des produits aéronautiques	747
605.88	Inspection suivant des conditions d'utilisation anormales	747
605.92	*Section IV — Dossiers techniques*	748
605.92	Exigences relatives à la tenue des dossiers techniques	748
605.93	Dossiers techniques — Généralités	748
605.94	Exigences relatives aux carnets de route	749
605.95	Carnet de route transporté à bord	750
605.96	Exigences relatives aux dossiers techniques autres que le carnet de route	751
605.97	Transfert des dossiers	751
	ANNEXE I	753
	ANNEXE II	755
606.01	SOUS-PARTIE 6 — DIVERS	755
606.01	*Matériel de guerre*	755
606.02	*Assurance-responsabilité*	756
606.03	*Équipement d'entraînement synthétique de vol*	759
700.01	PARTIE VII — SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX	761
700.01	SECTION I — GÉNÉRALITÉS	761
700.01	*Définitions*	761
700.02	*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*	762
700.03	*Autorisation d'exploiter un service aérien spécialisé en vertu de l'ALÉNA*	764
700.04	*Admissibilité au certificat d'exploitation aérienne*	765
700.05	*Exigences relatives aux aéronefs*	765

Section		Page
700.06	*Extended Charter*	766
700.07	*Management Agreement*	767
700.08	*Operations between Points Abroad*	767
700.09	*Duties of Certificate Holder*	767
700.10	Division II — Approach Bans	769
700.10	*Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision*	769
700.11	*Approach Bans — CAT II and CAT III Precision*	772
700.14	Division III — Flight Time and Flight Duty Time Limitations and Rest Periods	772
700.14	*Monitoring System*	772
700.15	*Flight Time Limitations*	772
700.16	*Flight Duty Time Limitations and Rest Periods*	773
700.17	*Unforeseen Operational Circumstances*	775
700.18	*Delayed Reporting Time*	776
700.19	*Requirements for Time Free from Duty*	776
700.20	*Flight Crew Positioning*	777
700.21	*Flight Crew Members on Reserve*	777
700.22	*Long-range Flights*	777
700.23	*Controlled Rest on the Flight Deck*	777
701.01	Subpart 1 — Foreign Air Operations	778
701.01	*Division I — General*	778
701.01	Application	778
701.02	Requirement for Canadian Foreign Air Operator Certificate	778
701.03	Requirements for Flight Authorization	778

Article		Page
700.06	*Affrètement de durée prolongée*	766
700.07	*Accord de gestion*	767
700.08	*Exploitation entre points à l'étranger*	767
700.09	*Fonctions du titulaire d'un certificat*	767
700.10	Section II — Interdictions d'approche	769
700.10	*Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I*	769
700.11	*Interdictions d'approche — précision CAT II et CAT III*	772
700.14	Section III — Limites de temps de vol et de temps de service de vol et périodes de repos	772
700.14	*Système de contrôle*	772
700.15	*Limites de temps de vol*	772
700.16	*Limites de temps de service de vol et périodes de repos*	773
700.17	*Circonstances opérationnelles imprévues*	775
700.18	*Report de l'heure de présentation au travail*	776
700.19	*Exigences relatives à la période sans service*	776
700.20	*Mise en place d'un membre d'équipage de conduite*	777
700.21	*Membres d'équipage de conduite en réserve*	777
700.22	*Vols à longue distance*	777
700.23	*Repos aux commandes au poste de pilotage*	777
701.01	Sous-partie 1 — Opérations aériennes étrangères	778
701.01	*Section I — Généralités*	778
701.01	Application	778
701.02	Exigence relative au certificat canadien d'exploitant aérien étranger	778
701.03	Exigences relatives à l'autorisation de vol	778

Section		Page
701.07	*Division II — Certification and Authorization*	779
701.07	Issuance or Amendment of Canadian Foreign Air Operator Certificate	779
701.08	Contents of Canadian Foreign Air Operator Certificate	779
701.09	General Conditions of Canadian Foreign Air Operator Certificate	780
701.10	Issuance of Flight Authorization	780
701.11	Contents of Flight Authorization	781
701.16	*Division III — Flight Operations*	781
701.16	Extended Range Twin-engined Operations	781
701.17	Canadian Minimum Navigation Performance Specifications (CMNPS) or North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications (NAT-MNPS) Airspace	782
701.18	Routes in Uncontrolled Airspace	783
701.19	No Alternate Aerodrome — IFR Flight	783
701.20	Take-off Minima	784
701.21	Landing Minima	784
701.22	Transport of Passengers in Single-engined Aircraft	784
701.23	Admission to Flight Deck	785
701.24	Seats for Cabin Safety Inspectors	785
701.25	Aircraft Icing Operations	785
701.26	*Division IV — Flight Deck Security*	787
701.26	Interpretation	787
701.27	Application	787
701.28	Admission to Flight Deck	788

Article		Page
701.07	*Section II — Agrément et autorisation*	779
701.07	Délivrance ou modification du certificat canadien d'exploitant aérien étranger	779
701.08	Contenu du certificat canadien d'exploitant aérien étranger	779
701.09	Conditions générales relatives au certificat canadien d'exploitant aérien étranger	780
701.10	Délivrance de l'autorisation de vol	780
701.11	Contenu de l'autorisation de vol	781
701.16	*Section III — Opérations aériennes*	781
701.16	Opérations avec distance de vol prolongée — Avion bimoteur	781
701.17	Espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)	782
701.18	Routes dans l'espace aérien non contrôlé	783
701.19	Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR	783
701.20	Minimums de décollage	784
701.21	Minimums d'atterrissage	784
701.22	Transport de passagers dans un aéronef monomoteur	784
701.23	Accès au poste de pilotage	785
701.24	Siège des inspecteurs de la sécurité dans la cabine	785
701.25	Givrage d'un aéronef	785
701.26	*Section IV — Sécurité relative au poste de pilotage*	787
701.26	Définition	787
701.27	Application	787
701.28	Accès au poste de pilotage	788

Section		Page
701.29	Closing and Locking of Flight Deck Door	788
701.30	Doors and Locks	788
702.01	SUBPART 2 — AERIAL WORK	790
702.01	*Division I — General*	790
702.01	Application	790
702.02	Aircraft Operation	790
702.07	*Division II — Certification*	791
702.07	Issuance or Amendment of Air Operator Certificate	791
702.08	Contents of Air Operator Certificate	792
702.09	General Conditions of Air Operator Certificate	793
702.11	*Division III — Flight Operations*	794
702.11	Operating Instructions	794
702.12	Operational Control System	795
702.13	Flight Authorization	795
702.14	Operational Flight Plan	795
702.15	Maintenance of Aircraft	795
702.16	Carriage of Persons	795
702.17	VFR Flight Minimum Flight Visibility — Uncontrolled Airspace	796
702.18	Night, VFR OTT and IFR Operations	796
702.19	Entering or Leaving a Helicopter in Flight	797
702.20	Aircraft Operating over Water	798
702.21	Helicopter Class D External Loads	798
702.22	Built-up Area and Aerial Work Zone	799
702.23	Briefing of Persons Other Than Flight Crew Members	800
702.24	Operation of Aircraft in Icing Conditions	800

Article		Page
701.29	Fermeture et verrouillage de la porte du poste de pilotage	788
701.30	Portes et verrous	788
702.01	SOUS-PARTIE 2 — OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN	790
702.01	*Section I — Généralités*	790
702.01	Application	790
702.02	Utilisation des aéronefs	790
702.07	*Section II — Agrément*	791
702.07	Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne	791
702.08	Contenu du certificat d'exploitation aérienne	792
702.09	Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne	793
702.11	*Section III — Opérations aériennes*	794
702.11	Instructions relatives aux opérations	794
702.12	Système de contrôle d'exploitation	795
702.13	Autorisation de vol	795
702.14	Plan de vol exploitation	795
702.15	Maintenance de l'aéronef	795
702.16	Transport des personnes	795
702.17	Visibilité en vol minimale en vol VFR — Espace aérien non contrôlé	796
702.18	Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR	796
702.19	Entrer dans un hélicoptère ou le quitter en vol	797
702.20	Utilisation d'un aéronef au-dessus d'un plan d'eau	798
702.21	Charges externes de classe D pour hélicoptère	798
702.22	Zone bâtie et zone de travail aérien	799
702.23	Exposé donné aux personnes autres que les membres d'équipage de conduite	800
702.24	Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage	800

Section		Page
702.42	*Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations*	800
702.42	*Division V — Aircraft Equipment Requirements*	800
702.42	Night and IMC Flights	800
702.43	Additional Equipment for Single-pilot Operations	801
702.44	Shoulder Harnesses	801
702.45	External Load Equipment	802
702.46	ACAS	802
702.64	*Division VI — Emergency Equipment*	803
702.64	*Division VII — Personnel Requirements*	803
702.64	Designation of Pilot-in-command and Second-in-command	803
702.65	Flight Crew Member Qualifications	803
702.66	Check Authority	804
702.67	Validity Period	804
702.76	*Division VIII — Training*	805
702.76	Training Program	805
702.77	Training and Qualification Records	806
702.81	*Division IX — Manuals*	807
702.81	Requirements relating to Company Operations Manual	807
702.82	Contents of Company Operations Manual	808
702.83	Distribution of Company Operations Manual	808
702.84	Standard Operating Procedures	809
703.01	SUBPART 3 — AIR TAXI OPERATIONS	809
703.01	*Division I — General*	809
703.01	Application	809
703.02	Aircraft Operation	810

Article		Page
702.42	*Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs*	800
702.42	*Section V — Exigences relatives à l'équipement des aéronefs*	800
702.42	Vols de nuit et en IMC	800
702.43	Équipement supplémentaire — Utilisation d'un aéronef par un seul pilote	801
702.44	Ceinture-baudrier	801
702.45	Équipement de charges externes	802
702.46	ACAS	802
702.64	*Section VI — Équipement de secours*	803
702.64	*Section VII — Exigences relatives au personnel*	803
702.64	Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second	803
702.65	Qualifications des membres d'équipage de conduite	803
702.66	Pouvoirs de vérification et de contrôle	804
702.67	Période de validité	804
702.76	*Section VIII — Formation*	805
702.76	Programme de formation	805
702.77	Dossiers de formation et de qualifications	806
702.81	*Section IX — Manuels*	807
702.81	Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie	807
702.82	Contenu du manuel d'exploitation de la compagnie	808
702.83	Diffusion du manuel d'exploitation de la compagnie	808
702.84	Procédures d'utilisation normalisées	809
703.01	SOUS-PARTIE 3 — EXPLOITATION D'UN TAXI AÉRIEN	809
703.01	*Section I — Généralités*	809
703.01	Application	809
703.02	Utilisation des aéronefs	810

Section		Page
703.07	*Division II — Certification*	810
703.07	Issuance or Amendment of Air Operator Certificate	810
703.08	Contents of Air Operator Certificate	811
703.09	General Conditions of Air Operator Certificate	813
703.14	*Division III — Flight Operations*	814
703.14	Operating Instructions	814
703.15	Scheduled Air Service Requirements	814
703.16	Operational Control System	814
703.17	Flight Authorization	814
703.18	Operational Flight Plan	815
703.19	Maintenance of Aircraft	815
703.20	Fuel Requirements	815
703.21	Admission to Pilot's Compartment	816
703.22	Transport of Passengers in Single-engined Aircraft	816
703.23	Aircraft Operating over Water	816
703.24	Number of Passengers in Single-engined Aircraft	817
703.25	Carriage of External Loads	817
703.26	Simulation of Emergency Situations	817
703.27	VFR Flight Obstacle Clearance Requirements	817
703.28	VFR Flight Minimum Flight Visibility — Uncontrolled Airspace	818
703.29	VFR Flight Weather Conditions	818
703.30	Take-off Minima	818
703.31	No Alternate Aerodrome — IFR Flight	819
703.32	Enroute Limitations	820
703.33	VFR OTT Flight	820
703.34	Routes in Uncontrolled Airspace	820

Article		Page
703.07	*Section II — Agrément*	810
703.07	Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne	810
703.08	Contenu du certificat d'exploitation aérienne	811
703.09	Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne	813
703.14	*Section III — Opérations aériennes*	814
703.14	Instructions relatives aux opérations	814
703.15	Exigences relatives à un service aérien régulier	814
703.16	Système de contrôle d'exploitation	814
703.17	Autorisation de vol	814
703.18	Plan de vol exploitation	815
703.19	Maintenance de l'aéronef	815
703.20	Exigences relatives au carburant	815
703.21	Accès à la cabine de pilotage	816
703.22	Transport de passagers dans un aéronef monomoteur	816
703.23	Utilisation d'un aéronef au-dessus d'un plan d'eau	816
703.24	Nombre de passagers à bord d'un aéronef monomoteur	817
703.25	Transport d'une charge externe	817
703.26	Simulation de situations d'urgence	817
703.27	Exigences relatives à la marge de franchissement d'obstacles en vol VFR	817
703.28	Visibilité en vol minimale en vol VFR — Espace aérien non contrôlé	818
703.29	Conditions météorologiques en vol VFR	818
703.30	Minimums de décollage	818
703.31	Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR	819
703.32	Limites en route	820
703.33	Vol VFR OTT	820
703.34	Routes dans l'espace aérien non contrôlé	820

Section		Page
703.36	Minimum Altitudes and Distances	820
703.37	Weight and Balance Control	821
703.38	Passenger and Cabin Safety Procedures	821
703.39	Briefing of Passengers	822
703.40	Instrument Approach Procedures	823
703.41	Approach Bans — Non-precision Approach, APV and CAT I Precision	823
703.42	Operation of Aircraft in Icing Conditions	827
703.64	*Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations*	827
703.64	*Division V — Aircraft Equipment Requirements*	827
703.64	Night and IMC Flight	827
703.65	Airborne Thunderstorm Detection and Weather Radar Equipment	828
703.66	Additional Equipment for Single-pilot Operations	828
703.67	Protective Breathing Equipment	829
703.68	First Aid Oxygen	829
703.69	Shoulder Harnesses	829
703.70	ACAS	829
703.71	TAWS	831
703.82	*Division VI — Emergency Equipment*	832
703.82	Equipment Standards and Inspection	832
703.86	*Division VII — Personnel Requirements*	832
703.86	Minimum Crew	832
703.87	Designation of Pilot-in-command and Second-in-command	832
703.88	Flight Crew Member Qualifications	832
703.89	Qualifications of Operational Control Personnel	835

Article		Page
703.36	Altitudes et distances minimales	820
703.37	Contrôle de la masse et du centrage	821
703.38	Procédures de sécurité dans la cabine et de sécurité des passagers	821
703.39	Exposé donné aux passagers	822
703.40	Procédures d'approche aux instruments	823
703.41	Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I	823
703.42	Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage	827
703.64	*Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs*	827
703.64	*Section V — Exigences relatives à l'équipement des aéronefs*	827
703.64	Vols de nuit et en IMC	827
703.65	Détecteur d'orage et radar météorologique de bord	828
703.66	Équipement supplémentaire — Utilisation d'un aéronef par un seul pilote	828
703.67	Inhalateur protecteur	829
703.68	Oxygène de premiers soins	829
703.69	Ceinture-baudrier	829
703.70	ACAS	829
703.71	TAWS	831
703.82	*Section VI — Équipement de secours*	832
703.82	Normes relatives à l'équipement et inspection	832
703.86	*Section VII — Exigences relatives au personnel*	832
703.86	Équipage minimal	832
703.87	Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second	832
703.88	Qualifications des membres d'équipage de conduite	832
703.89	Qualifications du personnel du contrôle d'exploitation	835

Section		Page
703.90	Check Authority	835
703.91	Validity Period	835
703.98	*Division VIII — Training*	836
703.98	Training Program	836
703.99	Training and Qualification Records	837
703.104	*Division IX — Manuals*	838
703.104	Requirements Relating to Company Operations Manual	838
703.105	Contents of Company Operations Manual	839
703.106	Distribution of Company Operations Manual	839
703.107	Standard Operating Procedures	840
704.01	SUBPART 4 — COMMUTER OPERATIONS	840
704.01	*Division I — General*	840
704.01	Application	840
704.02	Aircraft Operation	841
704.07	*Division II — Certification*	841
704.07	Issuance or Amendment of Air Operator Certificate	841
704.08	Contents of Air Operator Certificate	842
704.09	General Conditions of Air Operator Certificate	844
704.12	*Division III — Flight Operations*	845
704.12	Operating Instructions	845
704.13	General Operational Information	845
704.14	Scheduled Air Service Requirements	845
704.15	Operational Control System	846
704.16	Flight Authorization	846
704.17	Operational Flight Plan	846
704.18	Maintenance of Aircraft	846
704.19	Checklist	846

Article		Page
703.90	Pouvoirs de vérification et de contrôle	835
703.91	Période de validité	835
703.98	*Section VIII — Formation*	836
703.98	Programme de formation	836
703.99	Dossiers de formation et de qualifications	837
703.104	*Section IX — Manuels*	838
703.104	Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie	838
703.105	Contenu du manuel d'exploitation de la compagnie	839
703.106	Diffusion du manuel d'exploitation de la compagnie	839
703.107	Procédures d'utilisation normalisées	840
704.01	SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITATION D'UN SERVICE AÉRIEN DE NAVETTE	840
704.01	*Section I — Généralités*	840
704.01	Application	840
704.02	Utilisation des aéronefs	841
704.07	*Section II — Agrément*	841
704.07	Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne	841
704.08	Contenu du certificat d'exploitation aérienne	842
704.09	Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne	844
704.12	*Section III — Opérations aériennes*	845
704.12	Instructions relatives aux opérations	845
704.13	Renseignements généraux relatifs aux opérations	845
704.14	Exigences relatives à un service aérien régulier	845
704.15	Système de contrôle d'exploitation	846
704.16	Autorisation de vol	846
704.17	Plan de vol exploitation	846
704.18	Maintenance de l'aéronef	846
704.19	Liste de vérifications	846

Section		Page
704.20	Fuel Requirements	847
704.21	Admission to Flight Deck	847
704.22	Simulation of Emergency Situations	848
704.23	VFR Flight Obstacle Clearance Requirements	848
704.24	VFR Flight Minimum Flight Visibility — Uncontrolled Airspace	848
704.25	VFR Flight Weather Conditions	848
704.26	Take-off Minima	849
704.27	No Alternate Aerodrome — IFR Flight	850
704.28	VFR OTT Flight	850
704.29	Routes in Uncontrolled Airspace	850
704.31	Minimum Altitudes and Distances	850
704.32	Weight and Balance Control	851
704.33	Apron and Cabin Safety Procedures	851
704.34	Briefing of Passengers	853
704.35	Safety Features Card	853
704.36	Instrument Approach Procedures	853
704.37	Approach Bans — Non-precision, APV, and CAT I Precision	854
704.44	*Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations*	858
704.44	Exceptions	858
704.45	General Requirements	859
704.46	Take-off Weight Limitations	859
704.47	Net Take-off Flight Path	860
704.48	Enroute Limitations with One Engine Inoperative	861
704.49	Dispatch Limitations: Landing at Destination and Alternate Aerodromes	861

Article		Page
704.20	Exigences relatives au carburant	847
704.21	Accès au poste de pilotage	847
704.22	Simulation de situations d'urgence	848
704.23	Exigences relatives à la marge de franchissement d'obstacles en vol VFR	848
704.24	Visibilité en vol minimale en vol VFR — Espace aérien non contrôlé	848
704.25	Conditions météorologiques en vol VFR	848
704.26	Minimums de décollage	849
704.27	Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR	850
704.28	Vol VFR OTT	850
704.29	Routes dans l'espace aérien non contrôlé	850
704.31	Altitudes et distances minimales	850
704.32	Contrôle de la masse et du centrage	851
704.33	Procédures de sécurité dans la cabine et sur l'aire de trafic	851
704.34	Exposé donné aux passagers	853
704.35	Carte des mesures de sécurité	853
704.36	Procédures d'approche aux instruments	853
704.37	Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I	854
704.44	*Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs*	858
704.44	Exceptions	858
704.45	Exigences générales	859
704.46	Limites de masse au décollage	859
704.47	Trajectoire nette de décollage	860
704.48	Limites en route avec un moteur inopérant	861
704.49	Limites de régulation — Atterrissage à un aérodrome de destination et à un aérodrome de dégagement	861

Section		Page
704.50	Dispatch Limitations: Wet Runway — Turbo-jet-powered Aeroplanes	863
704.62	*Division V — Aircraft Equipment Requirements*	863
704.62	General Requirements	863
704.63	Operation of Aircraft in Icing Conditions	864
704.64	Airborne Thunderstorm Detection and Weather Radar Equipment	864
704.65	Additional Equipment for Single-pilot Operations	864
704.66	Protective Breathing Equipment	865
704.67	First Aid Oxygen	865
704.68	Shoulder Harnesses	865
704.69	Pitot Heat Indication System	866
704.70	ACAS	866
704.71	TAWS	868
704.83	*Division VI — Emergency Equipment*	869
704.83	Hand-held Fire Extinguisher	869
704.84	Equipment Standards and Inspection	869
704.106	*Division VII — Personnel Requirements*	870
704.106	Minimum Crew	870
704.107	Designation of Pilot-in-command and Second-in-command	870
704.108	Flight Crew Member Qualifications	870
704.109	Qualifications of Operational Control Personnel	872
704.110	Check Authority	872
704.111	Validity Period	872
704.115	*Division VIII — Training*	873
704.115	Training Program	873
704.116	Conditional Approval of Training Program	874

Article		Page
704.50	Limites de régulation : piste mouillée — Avions à turboréacteurs	863
704.62	*Section V — Exigences relatives à l'équipement des aéronefs*	863
704.62	Exigences générales	863
704.63	Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage	864
704.64	Détecteur d'orage et radar météorologique de bord	864
704.65	Équipement supplémentaire — Utilisation d'un aéronef par un seul pilote	864
704.66	Inhalateur protecteur	865
704.67	Oxygène de premiers soins	865
704.68	Ceinture-baudrier	865
704.69	Système d'indication de chauffage Pitot	866
704.70	ACAS	866
704.71	TAWS	868
704.83	*Section VI — Équipement de secours*	869
704.83	Extincteurs portatifs	869
704.84	Normes relatives à l'équipement et inspection	869
704.106	*Section VII — Exigences relatives au personnel*	870
704.106	Équipage minimal	870
704.107	Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second	870
704.108	Qualifications des membres d'équipage de conduite	870
704.109	Qualifications du personnel du contrôle d'exploitation	872
704.110	Pouvoirs de vérification et de contrôle	872
704.111	Période de validité	872
704.115	*Section VIII — Formation*	873
704.115	Programme de formation	873
704.116	Approbation conditionnelle du programme de formation	874

Section		Page
704.117	Training and Qualification Records	875
704.120	*Division IX — Manuals*	876
704.120	Requirements relating to Company Operations Manual	876
704.121	Contents of Company Operations Manual	876
704.122	Distribution of Company Operations Manual	877
704.123	Aircraft Operating Manual	877
704.124	Standard Operating Procedures	878
705.01	SUBPART 5 — AIRLINE OPERATIONS	878
705.01	*Division I — General*	878
705.01	Application	878
705.02	Aircraft Operation	879
705.03	Operations Manager	879
705.04	Holder of More Than One Certificate	880
705.07	*Division II — Certification*	880
705.07	Issuance or Amendment of Air Operator Certificate	880
705.08	Contents of Air Operator Certificate	882
705.09	General Conditions of Air Operator Certificate	884
705.16	*Division III — Flight Operations*	885
705.16	Exceptions	885
705.17	Operating Instructions	886
705.18	General Operational Information	886
705.19	Scheduled Air Service Requirements	886
705.20	Operational Control System	887
705.21	Flight Authorization	887
705.22	Operational Flight Plan	887
705.23	Maintenance of Aircraft	888
705.24	Checklist	888
705.25	Fuel Requirements	888

Article		Page
704.117	Dossiers de formation et de qualifications	875
704.120	*Section IX — Manuels*	876
704.120	Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie	876
704.121	Contenu du manuel d'exploitation de la compagnie	876
704.122	Diffusion du manuel d'exploitation de la compagnie	877
704.123	Manuel d'utilisation de l'aéronef	877
704.124	Procédures d'utilisation normalisées	878
705.01	SOUS-PARTIE 5 — EXPLOITATION D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN	878
705.01	*Section I — Généralités*	878
705.01	Application	878
705.02	Utilisation des aéronefs	879
705.03	Gestionnaire des opérations	879
705.04	Titulaire de plus d'un certificat	880
705.07	*Section II — Agrément*	880
705.07	Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne	880
705.08	Contenu du certificat d'exploitation aérienne	882
705.09	Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne	884
705.16	*Section III — Opérations aériennes*	885
705.16	Exceptions	885
705.17	Instructions relatives aux opérations	886
705.18	Renseignements généraux relatifs aux opérations	886
705.19	Exigences relatives à un service aérien régulier	886
705.20	Système de contrôle d'exploitation	887
705.21	Autorisation de vol	887
705.22	Plan de vol exploitation	887
705.23	Maintenance de l'aéronef	888
705.24	Liste de vérifications	888
705.25	Exigences relatives au carburant	888

Section		Page
705.26	Extended Range Twin-engined Operations	889
705.27	Admission to Flight Deck	890
705.28	Seats for Cabin Safety Inspectors	891
705.29	Flight Crew Members at Controls	891
705.30	Simulation of Emergency Situations	892
705.31	Crew Member Briefing	892
705.32	VFR Flight Obstacle Clearance Requirements	892
705.33	VFR Flight Weather Conditions	892
705.34	Take-off Minima	892
705.35	No Alternate Aerodrome — IFR Flight	893
705.36	VFR OTT Flight	894
705.37	Routes in Uncontrolled Airspace	894
705.39	Weight and Balance Control	894
705.40	Passenger and Cabin Safety Procedures	895
705.41	Flight Attendant Stations	896
705.42	Carry-on Baggage	897
705.43	Briefing of Passengers	898
705.44	Safety Features Card and Supplemental Briefing Card	899
705.45	Closing and Locking of Flight Deck Door	900
705.46	Night VFR Flight — Aeroplane	900
705.47	Instrument Approach Procedures	901
705.48	Approach Bans — Non-precision, APV and CAT I Precision	901
705.54	*Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations*	906

Article		Page
705.26	Opération avec distance de vol prolongée — Avion bimoteur	889
705.27	Accès au poste de pilotage	890
705.28	Siège des inspecteurs de la sécurité dans la cabine	891
705.29	Membres d'équipage de conduite aux commandes	891
705.30	Simulation de situations d'urgence	892
705.31	Exposé donné aux membres d'équipage	892
705.32	Exigences relatives à la marge de franchissement d'obstacles en vol VFR	892
705.33	Conditions météorologiques en vol VFR	892
705.34	Minimums de décollage	892
705.35	Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR	893
705.36	Vol VFR OTT	894
705.37	Routes dans l'espace aérien non contrôlé	894
705.39	Contrôle de la masse et du centrage	894
705.40	Procédures de sécurité dans la cabine et de sécurité des passagers	895
705.41	Postes d'agents de bord	896
705.42	Bagages de cabine	897
705.43	Exposé donné aux passagers	898
705.44	Carte des mesures de sécurité et carte de consignes supplémentaires	899
705.45	Fermeture et verrouillage de la porte du poste de pilotage	900
705.46	Vol VFR de nuit — avion	900
705.47	Procédures d'approche aux instruments	901
705.48	Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I	901
705.54	*Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs*	906

Section		Page
705.54	Exceptions	906
705.55	General Requirements	906
705.56	Take-off Weight Limitations	906
705.57	Net Take-off Flight Path	907
705.58	Enroute Limitations with One Engine Inoperative	908
705.59	Enroute Limitations with Two Engines Inoperative	909
705.60	Dispatch Limitations: Landing at Destination and Alternate Aerodromes	909
705.61	Dispatch Limitations: Wet Runway — Turbo-jet-powered Aeroplanes	911
705.67	*Division V — Aircraft Equipment Requirements*	911
705.67	General Requirements	911
705.68	Landing Lights	912
705.69	Operation of Aircraft in Icing Conditions	912
705.70	Weather Radar Equipment	912
705.71	Protective Breathing Equipment	912
705.72	First Aid Oxygen	913
705.73	Interphone System	914
705.74	Public Address System	914
705.75	Crew Member Shoulder Harnesses	914
705.76	Lavatory Fire Protection	914
705.77	Flammability Requirements for Aeroplane Seat Cushions	915
705.78	Floor Proximity Emergency Escape Path Markings	915
705.79	Flashlight Stowage	916
705.80	Doors and Locks	916
705.81	Cargo and Baggage Compartment Fire Protection	917
705.82	Pitot Heat Indication System	917
705.83	ACAS	918

Article		Page
705.54	Exceptions	906
705.55	Exigences générales	906
705.56	Limites de masse au décollage	906
705.57	Trajectoire nette de décollage	907
705.58	Limites en route avec un moteur inopérant	908
705.59	Limites en route avec deux moteurs inopérants	909
705.60	Limites de régulation — Atterrissage à un aérodrome de destination et à un aérodrome de dégagement	909
705.61	Limites de régulation : piste mouillée — Avions à turboréacteurs	911
705.67	*Section V — Exigences relatives à l'équipement des aéronefs*	911
705.67	Exigences générales	911
705.68	Phares d'atterrissage	912
705.69	Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage	912
705.70	Radar météorologique de bord	912
705.71	Inhalateur protecteur	912
705.72	Oxygène de premiers soins	913
705.73	Poste d'interphone	914
705.74	Circuit d'annonces passagers	914
705.75	Ceinture-baudrier des membres d'équipage	914
705.76	Protection incendie dans les toilettes	914
705.77	Exigences d'inflammabilité des coussins de siège d'avion	915
705.78	Marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher	915
705.79	Rangement des lampes de poche	916
705.80	Portes et verrous	916
705.81	Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages	917
705.82	Système d'indication de chauffage Pitot	917
705.83	ACAS	918

Section		Page
705.84	TAWS	919
705.89	*Division VI — Emergency Equipment*	920
705.89	Megaphones	920
705.90	First Aid Kits	921
705.91	Emergency Medical Kit	921
705.92	Crash Axe	921
705.93	Hand-held Fire Extinguishers	922
705.94	Portable Oxygen	923
705.95	Survival Equipment	923
705.96	Inspection Requirements	923
705.97	Flashlights	923
705.103	*Division VII — Personnel Requirements*	924
705.103	Designation of Pilot-in-command and Second-in-command	924
705.106	Pilot Qualifications	924
705.107	Flight Engineer and Second Officer Qualifications	925
705.108	Crew Pairing	926
705.109	Flight Attendant Qualifications	926
705.110	Flight Dispatcher Qualifications	927
705.111	Route and Aerodrome Qualifications	927
705.112	Check Authority	928
705.113	Validity Period	928
705.124	*Division VIII — Training*	929
705.124	Training Program	929
705.125	Conditional Approval of Training Program	931
705.126	Cabin Emergency Evacuation Trainer	932
705.127	Training and Qualification Records	932
705.134	*Division IX — Manuals*	933
705.134	Requirements relating to Company Operations Manual	933

Article		Page
705.84	TAWS	919
705.89	*Section VI — Équipement de secours*	920
705.89	Mégaphone	920
705.90	Trousses de premiers soins	921
705.91	Trousse médicale d'urgence	921
705.92	Hache de secours	921
705.93	Extincteurs portatifs	922
705.94	Équipement d'oxygène	923
705.95	Équipement de survie	923
705.96	Exigences relatives aux inspections	923
705.97	Lampe de poche	923
705.103	*Section VII — Exigences relatives au personnel*	924
705.103	Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second	924
705.106	Qualifications des pilotes	924
705.107	Qualifications des mécaniciens navigants et des seconds officiers	925
705.108	Appariement des membres d'équipage de conduite	926
705.109	Qualifications des agents de bord	926
705.110	Qualifications des régulateurs de vol	927
705.111	Qualifications relatives aux routes et aux aérodromes	927
705.112	Pouvoirs de vérification et de contrôle	928
705.113	Période de validité	928
705.124	*Section VIII — Formation*	929
705.124	Programme de formation	929
705.125	Approbation conditionnelle du programme de formation	931
705.126	Cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence	932
705.127	Dossiers de formation et de qualifications	932
705.134	*Section IX — Manuels*	933
705.134	Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie	933

Section		Page
705.135	Contents of Company Operations Manual	934
705.136	Distribution of Company Operations Manual	934
705.137	Aircraft Operating Manual	935
705.138	Standard Operating Procedures	935
705.139	Flight Attendant Manual	936
705.151	*Division X — Safety Management System*	936
705.151	Requirements	936
705.152	Components of the Safety Management System	937
705.153	Person Managing the Safety Management System	938
705.154	Holder of More Than One Certificate	939
705.171	*Division XI — Interference With a Crew Member*	939
705.171	Interpretation	939
705.172	Preventing and Managing Incidents of Interference with a Crew Member	940
705.173	Training	940
705.174	Reporting Incidents of Interference with a Crew Member	941
705.175	Levels of Interference with a Crew Member	941
705.200	*Division XII — Flight Attendants and Emergency Evacuation*	943
705.200	Interpretation	943
705.201	Minimum Number of Flight Attendants	944
705.202	Notice	946
705.203	Emergency Features	947
705.204	Demonstration of Emergency Evacuation Procedures	947
705.205	Carrying Out a Demonstration of Emergency Evacuation Procedures	949
705.220	In-charge Flight Attendant	949
705.221	Incapacitated Flight Attendant	950

Article		Page
705.135	Contenu du manuel d’exploitation de la compagnie	934
705.136	Diffusion du manuel d’exploitation de la compagnie	934
705.137	Manuel d’utilisation de l’aéronef	935
705.138	Procédures d’utilisation normalisées	935
705.139	Manuel de l’agent de bord	936
705.151	*Section X — Système de gestion de la sécurité*	936
705.151	Exigences	936
705.152	Éléments du système de gestion de la sécurité	937
705.153	Gestionnaire du système de gestion de la sécurité	938
705.154	Titulaire de plus d’un certificat	939
705.171	*Section XI — Entrave au travail d’un membre d’équipage*	939
705.171	Définitions	939
705.172	Prévention et gestion d’incidents d’entrave au travail d’un membre d’équipage	940
705.173	Formation	940
705.174	Signalement des incidents d’entrave au travail d’un membre d’équipage	941
705.175	Niveaux d’entrave au travail d’un membre d’équipage	941
705.200	*Section XII – agents de bord et évacuation d’urgence*	943
705.200	Interprétation	943
705.201	Nombre minimal d’agents de bord	944
705.202	Avis	946
705.203	Dispositifs d’urgence	947
705.204	Démonstration des procédures d’évacuation d’urgence	947
705.205	Démonstration des procédures d’évacuation d’urgence — exécution	949
705.220	Chef de cabine	949
705.221	Agent de bord frappé d’incapacité	950

Section		Page
705.222	Embarking and Disembarking of Passengers	951
705.223	Stops	952
705.224	Emergency Duties	953
705.225	Emergency Evacuation — Before and During Surface Movements	953
705.226	Single-aisle Aeroplane	954
706.01	SUBPART 6 — AIRCRAFT MAINTENANCE REQUIREMENTS FOR AIR OPERATORS	954
706.01	*Application*	954
706.02	*Maintenance Control System*	954
706.03	*Duties of Certificate Holder*	954
706.04	*Maintenance Personnel and Facilities*	956
706.05	*Defect Rectification and Control Procedures*	957
706.06	*Technical Dispatch Procedures*	957
706.07	*Quality Assurance Program*	958
706.08	*Maintenance Control Manual (MCM)*	959
706.09	*Maintenance Arrangements*	961
706.10	*Elementary Work*	962
706.11	*Servicing*	963
706.12	*Training Program*	963
706.13	*Personnel Records*	963
706.14	*Service Difficulty Reporting*	964
706.15	*Safety Management System*	964
800.01	PART VIII — AIR NAVIGATION SERVICES	964
800.01	INTERPRETATION	964
800.02	APPLICATION	965
801.01	SUBPART 1 — AIR TRAFFIC SERVICES	965
801.01	*General*	965

Article		Page
705.222	Embarquement et débarquement des passagers	951
705.223	Escales	952
705.224	Fonctions d'urgence	953
705.225	Évacuation d'urgence — avant et pendant le mouvement à la surface	953
705.226	Avion à allée simple	954
706.01	SOUS-PARTIE 6 — EXIGENCES DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS POUR LES EXPLOITANTS AÉRIENS	954
706.01	*Application*	954
706.02	*Système de contrôle de la maintenance*	954
706.03	*Fonctions du titulaire d'un certificat*	954
706.04	*Personnel et installations de maintenance*	956
706.05	*Méthodes de correction des défectuosités et de contrôle des mesures correctives*	957
706.06	*Procédures de remise en service technique*	957
706.07	*Programme d'assurance de la qualité*	958
706.08	*Manuel de contrôle de la maintenance (MCM)*	959
706.09	*Ententes de maintenance*	961
706.10	*Travaux élémentaires*	962
706.11	*Entretien courant*	963
706.12	*Programme de formation*	963
706.13	*Dossiers du personnel*	963
706.14	*Rapport de difficultés en service*	964
706.15	*Système de gestion de la sécurité*	964
800.01	PARTIE VIII — SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	964
800.01	DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION	964
800.02	APPLICATION	965
801.01	SOUS-PARTIE 1 — SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE	965
801.01	*Généralités*	965

Section		Page
801.02	*Services to Be Provided in Class A, B, C, D and E Airspace*	966
801.03	*Requirement for ATS Operations Certificate*	966
801.04	*Application for ATS Operations Certificate*	967
801.05	*Issuance of ATS Operations Certificate*	967
801.06	*Contents of ATS Operations Certificate*	968
801.07	*Contents of ATS Site Manual*	968
801.08	*Provision of Air Traffic Services in accordance with ATS Site Manual*	970
801.09	*Training and Competency of Flight Service Specialists*	970
801.10	*Provision of Air Traffic Services in Accordance with the ESCAT Plan*	971
802.01	Subpart 2 — Aeronautical Telecommunications	971
802.01	*Interpretation*	971
802.02	*Aeronautical Telecommunications Systems*	971
803.01	Subpart 3 — Aeronautical Information Services	972
803.01	*Provision of Aeronautical Information Services*	972
803.02	*Development and Publication of Instrument Procedures*	973
804.01	Subpart 4 — Aviation Weather Services and Assessment of Runway Visibility	973
804.01	*Division I — Aviation Weather Services*	973
804.01	Provision of Aviation Weather Services	973
804.22	*Division II — Meteorological Observations Measured By Automatic*	974

Article		Page
801.02	*Fourniture de services dans l'espace aérien de classe A, B, C, D et E*	966
801.03	*Exigence relative au certificat d'exploitation des ATS*	966
801.04	*Demande de certificat d'exploitation des ATS*	967
801.05	*Délivrance du certificat d'exploitation des ATS*	967
801.06	*Contenu du certificat d'exploitation des ATS*	968
801.07	*Contenu du manuel de l'emplacement des ATS*	968
801.08	*Fourniture de services de la circulation aérienne conformément au manuel de l'emplacement des ATS*	970
801.09	*Formation et compétence des spécialistes de l'information de vol*	970
801.10	*Prestation des services de la circulation aérienne conformément au plan ESCAT*	971
802.01	Sous-partie 2 — Télécommunications aéronautiques	971
802.01	*Définition*	971
802.02	*Systèmes de télécommunications aéronautiques*	971
803.01	Sous-partie 3 — Services d'information aéronautique	972
803.01	*Fourniture de services d'information aéronautique*	972
803.02	*Élaboration et publication des procédures de vol aux instruments*	973
804.01	Sous-partie 4 — Services de météorologie aéronautique et évaluation de la visibilité sur la piste	973
804.01	*Section I — Services de météorologie aéronautique*	973
804.01	Fourniture des services de météorologie aéronautique	973
804.22	*Section II — Observations météorologiques automatisées du*	974

Section		Page
	Instrumentation Of Wind, Temperature, Humidity Or Atmospheric Pressure	
804.22	*Division III — Runway Visibility*	974
804.22	Application	974
804.23	Visibility Markers and Visibility Markers Charts	974
804.24	Person Qualified to Assess and Report Runway Visibility	974
804.25	Assessment and Reporting of Runway Visibility	975
804.26	Qualifications and Training	975
805.01	*Requirements*	975
805.02	*Components of the Safety Management System*	976
805.03	*Quality Assurance Program*	977
805.04	*Duties of the Certificate Holder*	979
805.05	*Management of the Safety Management System*	980
806.01	Subpart 6 — Levels of Service	981
806.01	*Interpretation*	981
806.02	*Maintenance of Level of Service*	981
806.03	*Increase in Level of Service*	982
807.01	Subpart 7 — Aviation Occurrences	982
807.01	*Reporting of Aviation Occurrences*	982
900.01	PART IX — REPEALS AND COMING INTO FORCE	983
900.01	Repeals	983
900.03	Coming into Force	983
	RELATED PROVISIONS	984
	AMENDMENTS NOT IN FORCE	985

Article		Page
	vent, de la température, de l'humidité ou de la pression atmosphérique	
804.22	*Section III — Visibilité sur la piste*	974
804.22	Application	974
804.23	Balises de visibilité et cartes des balises de visibilité	974
804.24	Personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation	974
804.25	Évaluation et communication de la visibilité sur la piste	975
804.26	Qualifications et formation	975
805.01	*Exigences*	975
805.02	*Éléments du système de gestion de la sécurité*	976
805.03	*Programme d'assurance de la qualité*	977
805.04	*Fonctions du titulaire d'un certificat*	979
805.05	*Gestion du système de gestion de la sécurité*	980
806.01	Sous-partie 6 — Niveaux de service	981
806.01	*Définitions*	981
806.02	*Maintien du niveau de service*	981
806.03	*Accroissement du niveau de service*	982
807.01	Sous-partie 7 — Événements aéronautiques	982
807.01	*Compte rendu d'événements aéronautiques*	982
900.01	PARTIE IX — ABROGATIONS ET ENTRÉE EN VIGUEUR	983
900.01	Abrogations	983
900.03	Entrée en vigueur	983
	DISPOSITIONS CONNEXES	984
	MODIFICATIONS NON EN VIGUEUR	985

Registration
SOR/96-433 September 10, 1996

AERONAUTICS ACT

Canadian Aviation Regulations

P.C. 1996-1399 September 10, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsections 4.3(2)[a], 4.4(1)[a], (2)[a] and (6)[a], 4.6(2)[a] and 4.7(2)[b], sections 4.9[c], 4.91[d] and 5[e] and subsections 6.71(2)[f], 6.9(2)[a], 7(2)[a], 7.1(2)[g], 7.7(1)[h], 8.7(3)[a] and 9(1)[a] of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Respecting Aviation and Activities Relating to Aeronautics*.

[a] R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
[b] S.C. 1992, c. 4, s. 5(1)
[c] S.C. 1992, c. 4, s. 7
[d] S.C. 1996, c. 20, s. 101
[e] S.C. 1996, c. 20, s. 102
[f] S.C. 1992, c. 4, s. 14
[g] S.C. 1992, c. 4, s. 15(2)
[h] S.C. 1992, c. 4, s. 20

Enregistrement
DORS/96-433 Le 10 septembre 1996

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de l'aviation canadien

C.P. 1996-1399 Le 10 septembre 1996

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des paragraphes 4.3(2)[a], 4.4(1)[a], (2)[a] et (6)[a], 4.6(2)[a] et 4.7(2)[b], des articles 4.9[c], 4.91[d] et 5[e], des paragraphes 6.71(2)[f], 6.9(2)[a], 7(2)[a], 7.1(2)[g], 7.7(1)[h], 8.7(3)[a] et 9(1)[a] de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement concernant l'aviation et les activités liées à l'aéronautique*, ci-après.

[a] L.R., ch. 33 (1er suppl.), art. 1
[b] L.C. 1992, ch. 4, par. 5(1)
[c] L.C. 1992, ch. 4, art. 7
[d] L.C. 1996, ch. 20, art. 101
[e] L.C. 1996, ch. 20, art. 102
[f] L.C. 1992, ch. 4, art. 14
[g] L.C. 1992, ch. 4, par. 15(2)
[h] L.C. 1992, ch. 4, art. 20

REGULATIONS RESPECTING AVIATION AND ACTIVITIES RELATING TO AERONAUTICS

PART I

GENERAL PROVISIONS

SHORT TITLE

100.01 These Regulations may be cited as the *Canadian Aviation Regulations*.

SUBPART 1 — INTERPRETATION

Interpretation

101.01 (1) In these Regulations,

"ACAS" or "Airborne Collision Avoidance System" means an aircraft system based on transponder signals that operates independently of ground-based equipment and is intended to provide aural and visual alerts to a flight crew on the risk of collision with an approaching aircraft equipped with a transponder; (*ACAS ou système anticollision embarqué*)

"Act" means the *Aeronautics Act*; (*Loi*)

"advanced ultra-light aeroplane" means an aeroplane that has a type design that is in compliance with the standards specified in the manual entitled *Design Standards for Advanced Ultra-light Aeroplanes*; (*avion ultra-léger de type évolué*)

"aerial work" means a commercial air service other than an air transport service or a flight training service; (*travail aérien*)

"aerial work zone" means an area, delineated in an aerial work zone plan, in which aerial work is being conducted and that is over a built-up area of a city or town or over or adjacent to an area where persons may assemble; (*zone de travail aérien*)

"aerial work zone plan" means a risk management plan for proposed aerial work; (*plan de zone de travail aérien*)

"aerobatic manoeuvre" means a manoeuvre where a change in the attitude of an aircraft results in a bank angle greater than 60 degrees, an abnormal attitude or an

RÈGLEMENT CONCERNANT L'AVIATION ET LES ACTIVITÉS LIÉES À L'AÉRONAUTIQUE

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE ABRÉGÉ

100.01 *Règlement de l'aviation canadien*.

SOUS-PARTIE 1 — DÉFINITIONS

Définitions

101.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« ACAS » ou « système anticollision embarqué » Système d'aéronef qui, au moyen des signaux d'un transpondeur et indépendamment de l'équipement au sol, est destiné à transmettre verbalement et visuellement des avertissements à l'équipage de conduite sur les risques d'abordage face à un aéronef qui approche et qui est muni d'un transpondeur. (*ACAS or Airborne Collision Avoidance System*)

« acrobatie aérienne » Manoeuvre au cours de laquelle un changement de l'assiette d'un aéronef donne lieu à un angle d'inclinaison latérale de plus de 60 degrés, à une assiette inhabituelle ou à une accélération inhabituelle non compatibles avec le vol normal. (*aerobatic manoeuvre*)

« aérodrome contrôlé » Aérodrome doté d'une unité de contrôle de la circulation aérienne en service. (*controlled aerodrome*)

« aérodrome de dégagement » Aérodrome vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il est inopportun d'atterrir à l'aérodrome de destination prévu. (*alternate aerodrome*)

« aérodrome enregistré » Aérodrome enregistré par le ministre en application de la sous-partie 1 de la partie III. (*registered aerodrome*)

« aérodyne » Aéronef dont la sustentation dans l'atmosphère est obtenue par des forces aérodynamiques. (*heavier-than-air aircraft*)

abnormal acceleration not incidental to normal flying; (*acrobatie aérienne*)

"aerodrome traffic" means all traffic on the movement area of an aerodrome and all aircraft operating at or in the vicinity of the aerodrome; (*circulation d'aérodrome*)

"aeroplane" means a power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces that remain fixed during flight; (*avion*)

"AGL" means above ground level; (*AGL*)

"air operator" means the holder of an air operator certificate; (*exploitant aérien*)

"air operator certificate" means a certificate issued under Part VII that authorizes the holder of the certificate to operate a commercial air service; (*certificat d'exploitation aérienne*)

"air route" means the airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified

(*a*) in the case of controlled airspace, in the *Designated Airspace Handbook*, or

(*b*) in the case of uncontrolled airspace, on an aeronautical chart; (*route aérienne*)

"air show" means an aerial display or demonstration before an invited assembly of persons by one or more aircraft; (*spectacle aérien*)

"air time" means, with respect to keeping technical records, the time from the moment an aircraft leaves the surface until it comes into contact with the surface at the next point of landing; (*temps dans les airs*)

"air traffic advisory services" means the provision by an air traffic control unit or flight service station of aeronautical safety information, including aviation weather information and serviceability reports in respect of aerodromes and radio navigation aids, but does not include the provision of IFR air traffic control messages; (*services consultatifs de la circulation aérienne*)

"air traffic control clearance" means an authorization issued by an air traffic control unit that authorizes an aircraft to proceed within controlled airspace in accordance

« aéronef de catégorie transport » Avion certifié en application du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* ou d'une norme de navigabilité équivalente, ou hélicoptère certifié en application du chapitre 529 du *Manuel de navigabilité* ou d'une norme de navigabilité étrangère équivalente. (*transport category aircraft*)

« aéronef IFR » Aéronef qui effectue un vol IFR. (*IFR aircraft*)

« aéronef pour parachute entraîné par moteur » Aérodyne entraîné par moteur dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces portantes souples du type parachute. (*powered parachute aircraft*)

« aéronef privé » Aéronef immatriculé à titre d'aéronef privé en application des articles 202.16 et 202.17. (*private aircraft*)

« aéronef sans pilote » [Abrogée, DORS/2003-271, art. 1]

« aéronef terrestre » Aéronef ne pouvant être utilisé pour des opérations normales sur l'eau. (*land aircraft*)

« aéronef VFR » Aéronef qui effectue un vol VFR. (*VFR aircraft*)

« aéroport » Aérodrome à l'égard duquel un certificat d'aéroport délivré en vertu de la sous-partie 2 de la partie III est en vigueur. (*airport*)

« aérostat » Aéronef dont la sustentation dans l'atmosphère est obtenue par sa flottabilité. (*lighter-than-air aircraft*)

« agent de bord » Membre d'équipage, autre qu'un membre d'équipage de conduite, à qui des fonctions ont été assignées dans l'intérêt des passagers à bord d'un aéronef servant au transport de passagers. (*flight attendant*)

« AGL » Au-dessus du sol. (*AGL*)

« aile libre » Planeur conçu pour transporter au plus deux personnes et ayant un poids au départ de 45 kg (99,2 livres) ou moins. (*hang glider*)

« aire de manoeuvre » Partie d'un aérodrome, autre qu'une aire de trafic, destinée au décollage et à l'atterris-

with the conditions specified by that unit; (*autorisation du contrôle de la circulation aérienne*)

"air traffic control instruction" means a directive issued by an air traffic control unit for air traffic control purposes; (*instructions du contrôle de la circulation aérienne*)

"air transport service" means a commercial air service that is operated for the purpose of transporting persons, personal belongings, baggage, goods or cargo in an aircraft between two points; (*service de transport aérien*)

"aircraft flight manual" means a manual, requirements for which may be established by the Minister in Part V, that contains information in respect of an aircraft; (*manuel de vol de l'aéronef*)

"airport" means an aerodrome in respect of which an airport certificate issued under Subpart 2 of Part III is in force; (*aéroport*)

"airship" means a power-driven, lighter-than-air aircraft; (*dirigeable*)

"airway" means the controlled airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified in the *Designated Airspace Handbook*; (*voie aérienne*)

"airworthiness directive" means an instruction issued by the Minister or by a civil aviation authority responsible for an aeronautical product type design that mandates a maintenance or operation action to ensure that an aeronautical product conforms to its type design and is in a condition for safe operation; (*consigne de navigabilité*)

"airworthiness limitation" means a limitation applicable to an aeronautical product, in the form of a life limit or a maintenance task that is mandatory as a condition of the type certificate; (*limite de navigabilité*)

"airworthy", in respect of an aeronautical product, means in a fit and safe state for flight and in conformity with its type design; (*en état de navigabilité*)

"alert height" means the height above a runway, based on the flight characteristics of an aircraft and its fail-operational automatic landing system, above which a CAT III precision approach is to be discontinued and a missed approach procedure initiated in the event of a failure of

sage des aéronefs ainsi qu'aux mouvements des aéronefs connexes au décollage et à l'atterrissage. (*manoeuvring area*)

« aire de mouvement » Partie d'un aérodrome destinée aux mouvements des aéronefs à la surface, y compris l'aire de manoeuvre et les aires de trafic. (*movement area*)

« aire de trafic » Partie d'un aérodrome, autre que l'aire de manoeuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et au déchargement du fret, à l'avitaillement en carburant, à l'entretien courant, à la maintenance et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de personnes affectées à de telles opérations. (*apron*)

« altitude minimale de descente » L'altitude ASL précisée dans le *Canada Air Pilot* ou dans le *Canada Air Pilot restreint* pour l'approche de non-précision au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être effectuée jusqu'à ce qu'ait été établie la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir. (*minimum descent altitude*)

« altitude minimale en route » [Abrogée, DORS/2006-77, art. 1]

« appareillage » Instruments, mécanismes, équipements, appareils ou accessoires qui, à la fois :

a) sont utilisés pour l'utilisation ou le contrôle d'un aéronef en vol, ou sont destinés à l'être;

b) sont installés dans l'aéronef ou fixés à celui-ci, ou sont destinés à l'être;

c) ne font pas partie de la cellule, du moteur ou de l'hélice de l'aéronef. (*appliance*)

« approbation de la conception de pièce » Document délivré par le ministre pour consigner l'approbation de la conception d'une pièce de remplacement qui est indiquée par un numéro de pièce ou un autre moyen d'identification propre à la pièce et qui est destinée à être utilisée sur un produit aéronautique qui est indiqué par un type ou un modèle. (*part design approval*)

the ground equipment or one of the redundant parts of the aircraft automatic landing system; (*hauteur d'alerte*)

"all-engines-operating take-off distance" means the distance from the start of the take-off roll to the point at which the aeroplane reaches the height above the runway elevation specified in the certification basis of the aeroplane; (*distance de décollage avec tous les moteurs opérants*)

"all-engines-operating take-off run" means the distance from the start of the take-off roll to the point midway between the lift-off point and the point at which the aeroplane reaches the height above the runway elevation specified in the certification basis of the aeroplane; (*roulement au décollage avec tous les moteurs opérants*)

"alternate aerodrome" means an aerodrome to which a flight may proceed when landing at the intended aerodrome of destination becomes inadvisable; (*aérodrome de dégagement*)

"altimeter setting region" means the low level airspace so specified, and delineated, in the *Designated Airspace Handbook*; (*région de calage altimétrique*)

"appliance" means any instrument, mechanism, equipment, apparatus or accessory that is

(*a*) used, or intended to be used, in operating or controlling an aircraft in flight,

(*b*) installed in or attached to, or intended to be installed in or attached to, the aircraft, and

(*c*) not part of the airframe, engine or propeller of that aircraft; (*appareillage*)

"appropriate frequency" means

(*a*) the radio frequency specified by an air traffic control unit or flight service station for use by the pilot-in-command of an aircraft,

(*b*) the mandatory frequency for use at or in the vicinity of an aerodrome for which a mandatory frequency has been specified, or

(*c*) in any case not described in paragraph (*a*) or (*b*), the frequency specified for an aerodrome or an

« approbation de la conception de réparation » Document délivré par le ministre, y compris tout certificat de conception de réparation délivré en vertu des articles 513.11 ou 513.22 avant le 1er décembre 2009, pour consigner l'approbation, selon le cas :

a) d'une conception de réparation à l'égard d'une réparation d'un produit aéronautique qui est indiqué dans le document par un numéro de série;

b) d'un processus de réparation à l'égard d'une réparation d'un produit aéronautique ou d'un de ses composants, lesquels sont indiqués dans le document par un numéro de pièce, un numéro de série ou un autre moyen d'identification propre au composant. (*repair design approval*)

« approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) » Document délivré par le ministre pour consigner l'approbation de la définition de type d'un appareillage ou d'une pièce qui y sont indiqués par un numéro de modèle, un numéro de pièce ou un autre moyen d'identification propre à l'appareillage ou à la pièce. La présente définition comprend toute homologation de type d'un appareillage d'aéronef délivrée en vertu de l'article 214 du *Règlement de l'Air* avant le 10 octobre 1996 et tout certificat de type d'un appareillage d'aéronef délivré en vertu des articles 511.11 ou 511.21 avant le 1er décembre 2009. (*Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval*)

« approche aux instruments » Passage ordonné d'un aéronef IFR de la phase en route jusqu'à une position et une altitude à partir desquelles l'atterrissage peut être effectué ou la procédure d'approche interrompue peut être amorcée. (*instrument approach*)

« approche de non-précision » Approche aux instruments effectuée par un aéronef au moyen de renseignements sur l'azimut. (*non-precision approach*)

« approche de non-précision SCDA » Approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant. (*SCDA non-precision approach*)

« approche de précision » Approche aux instruments effectuée par un aéronef au moyen de renseignements sur

airspace in the *Canada Air Pilot* or the *Canada Flight Supplement*; (*fréquence appropriée*)

"apron" means a part of an aerodrome, other than the manoeuvring area, that is intended to be used for the loading and unloading of passengers and cargo, the refuelling, servicing, maintenance and parking of aircraft and the movement of aircraft, vehicles and persons engaged in services necessary for those purposes; (*aire de trafic*)

"APU" or "auxiliary power unit" means any power unit that delivers rotating shaft power or compressed air, or both, and that is not intended for direct propulsion of an aircraft; (*APU ou groupe auxiliaire de bord*)

"APV" means approach procedure with vertical guidance; (*APV*)

"Arctic Control Area" [Repealed, SOR/2006-77, s. 1]

"ASDA" or "accelerate-stop distance available" means, in respect of a runway, the length of the take-off run available plus the length of the stopway, where a stopway is provided; (*ASDA ou distance accélération-arrêt utilisable*)

"ASL" means above sea level; (*ASL*)

"ATC unit" or "air traffic control unit" means

(*a*) an area control centre established to provide air traffic control service to IFR aircraft,

(*b*) a terminal control unit established to provide air traffic control service to IFR aircraft while they are being operated within a terminal control area, or

(*c*) an air traffic control tower established to provide air traffic control service at an aerodrome; (*unité ATC ou unité de contrôle de la circulation aérienne*)

"ATS" or "air traffic services" includes air traffic control services, advisory services and flight information services; (*ATS ou services de la circulation aérienne*)

"ATS operations certificate" means a certificate issued under Part VIII that authorizes its holder to operate an air traffic control unit or a flight service station; (*certificat d'exploitation des ATS*)

l'azimut et l'alignement de descente. (*precision approach*)

« APU » ou « groupe auxiliaire de bord » Groupe de puissance qui assure la rotation de l'arbre ou qui fournit de l'air comprimé, ou les deux, et qui n'est pas conçu pour servir à la propulsion directe de l'aéronef. (*APU or auxiliary power unit*)

« APV » Procédure d'approche qui utilise un guidage vertical. (*APV*)

« ASDA » ou « distance accélération-arrêt utilisable » S'entend, à l'égard d'une piste, de la longueur de roulement utilisable au décollage augmentée, lorsqu'il y a un prolongement d'arrêt, de la longueur de celui-ci. (*ASDA or accelerate-stop distance available*)

« ASL » Au-dessus du niveau de la mer. (*ASL*)

« ATS » ou « services de la circulation aérienne » Sont compris parmi les services de la circulation aérienne les services du contrôle de la circulation aérienne, les services consultatifs et les services d'information de vol. (*ATS or air traffic services*)

« atterrissage »

a) Dans le cas d'un aéronef autre qu'un dirigeable, l'action de prendre contact avec une surface d'appui, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action;

b) dans le cas d'un dirigeable, l'action de l'amarrer, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action. (*landing*)

« autogire » Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur un ou plusieurs rotors qui ne sont pas entraînés par moteur et qui tournent autour d'axes sensiblement verticaux. (*gyroplane*)

« autorisation du contrôle de la circulation aérienne » Autorisation accordée par une unité de contrôle de la circulation aérienne qui autorise un aéronef à évoluer dans l'espace aérien contrôlé aux conditions qu'elle fixe. (*air traffic control clearance*)

"AWOS" or "automated weather observation system" means a set of meteorological sensors, and associated systems designed to electronically collect and disseminate meteorological data; (*AWOS ou système automatisé d'observations météorologiques*)

"AX class" means a classification of balloons by size, as established by the Fédération Aéronautique Internationale (FAI); (*classe AX*)

"balloon" means a non-power-driven lighter-than-air aircraft; (*ballon*)

"balloon operator" means the holder of a special flight operations certificate — balloons issued under section 603.18; (*exploitant de ballons*)

"basic ultra-light aeroplane" means an aeroplane having no more than two seats, designed and manufactured to have

(*a*) a maximum take-off weight not exceeding 544 kg, and

(*b*) a stall speed in the landing configuration (V_{so}) of 39 knots (45 mph) indicated airspeed, or less, at the maximum take-off weight; (*avion ultra-léger de base*)

"Canada Air Pilot" means an aeronautical information publication published by NAV CANADA that contains information on instrument procedures; (*Canada Air Pilot*)

"Canada Flight Supplement" means an aeronautical information publication published under the authority of the Minister of Transport and the Minister of National Defence that is intended to be used to supplement enroute charts and the *Canada Air Pilot*; (*Supplément de vol-Canada*)

"Canadian" has the same meaning as in section 55 of the *Canada Transportation Act*; (*Canadien*)

"Canadian Domestic Airspace" means the airspace specified, and delineated as such, in the *Designated Airspace Handbook* (*espace aérien intérieur canadien*)

"Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval" means a document issued by the Minister to

«autorité de vol» Certificat de navigabilité, certificat spécial de navigabilité, permis de vol ou validation d'un document étranger qui atteste qu'un aéronef est en bon état de vol, délivré en vertu de la sous-partie 7 de la partie V, ou certificat de navigabilité étranger qui est conforme aux exigences visées à l'article 31 de la Convention. (*flight authority*)

«avion» Aérodyne entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol. (*aeroplane*)

«avion ultra-léger» Avion ultra-léger de type évolué ou avion ultra-léger de base. (*ultra-light aeroplane*)

«avion ultra-léger de base» Avion ayant au plus deux places, qui est conçu et construit de façon à avoir :

a) une masse maximale au décollage d'au plus 544 kg;

b) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (V_{so}) de 39 noeuds (45 mi/h) ou moins de vitesse indiquée à la masse maximale au décollage. (*basic ultra-light aeroplane*)

«avion ultra-léger de type évolué» Avion dont la définition de type est conforme aux normes précisées dans le manuel intitulé *Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué*. (*advanced ultra-light aeroplane*)

«AWOS» ou «système automatisé d'observations météorologiques» Ensemble de capteurs météorologiques et de systèmes connexes conçus pour recueillir et diffuser par des moyens électroniques des données météorologiques. (*AWOS or automated weather observation system*)

«balise de visibilité» Objet de couleur sombre et de dimensions convenables pour servir de référence pour évaluer la visibilité sur la piste. (*visibility marker*)

«ballon» Aérostat qui n'est pas entraîné par moteur. (*balloon*)

«calendrier de maintenance» Calendrier exigé en vertu de l'article 605.86 pour l'exécution des inspections et

record the approval of the type design of an appliance or a part identified in the document by a model number, by a part number or by some other identification unique to the appliance or part, and includes a type approval for an aircraft appliance issued before October 10, 1996 under section 214 of the *Air Regulations* and a type certificate for an aircraft appliance issued before December 1, 2009 under section 511.11 or 511.21; (*approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)*)

"CAN-TSO" or "Canadian Technical Standard Order" means a standard of airworthiness for an appliance or a part

(*a*) that is published by the Minister, or

(*b*) that is published by a foreign state with which Canada has an airworthiness agreement or similar arrangement and that is adopted by the Minister and specified in Chapter 537 — *Appliances and Parts* of the *Airworthiness Manual*; (*CAN-TSO ou spécifications techniques canadiennes*)

"CAT II minima", in respect of an aerodrome, means the minima specified in the *Canada Air Pilot* for a CAT II precision approach to a runway at that aerodrome; (*minimums CAT II*)

"CAT III minima", in respect of an aerodrome, means the minima specified in the *Canada Air Pilot* for a CAT III precision approach to a runway at that aerodrome; (*minimums CAT III*)

"category" means

(*a*) when used in reference to flight crew licensing, the classification of aircraft as an aeroplane, a balloon, a glider, a gyroplane, a helicopter or an ultra-light aeroplane, and

(*b*) when used in reference to the certification of aircraft, a grouping of aircraft based upon intended use or operating limitations such as normal, utility, aerobatic, commuter and transport; (*catégorie*)

"child restraint system" means any device, other than a safety belt, that is designed to restrain, seat or position a

d'autres travaux de maintenance exigés en vertu du présent règlement. (*maintenance schedule*)

« Canada Air Pilot » Publication d'information aéronautique qui contient des renseignements sur les procédures aux instruments et qui est publiée par NAV CANADA. (*Canada Air Pilot*)

« Canada Air Pilot restreint » Publication d'information aéronautique qui contient des renseignements sur les procédures aux instruments restreintes et qui est publiée par NAV CANADA. (*Restricted Canada Air Pilot*)

« Canadien » S'entend au sens de l'article 55 de la *Loi sur les transports au Canada*. (*Canadian*)

« CAN-TSO » ou « spécifications techniques canadiennes » Norme de navigabilité à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce qui, selon le cas :

a) est publiée par le ministre;

b) est publiée par un État étranger avec lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou une entente similaire et a été adoptée par le ministre et est précisée au chapitre 537 — *Appareillages et pièces* du *Manuel de navigabilité*. (*CAN-TSO or* « Canadian Technical Standard Order »)

« cap » Orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord vrai, magnétique ou de la grille. (*heading*)

« catégorie » S'entend :

a) en ce qui concerne la délivrance des licences du membre d'équipage de conduite, de la classification de l'aéronef par avion, ballon, planeur, autogire, hélicoptère ou avion ultra-léger;

b) en ce qui concerne la certification d'aéronefs, du regroupement d'aéronefs, selon l'utilisation prévue ou les limites d'utilisation, par catégorie normale, utilitaire, acrobatique, navette ou transport. (*category*)

« ceinture-baudrier » Tout dispositif qui sert à retenir le torse et qui se compose d'une sangle diagonale simple passant sur l'épaule ou d'une paire de sangles passant sur les épaules. (*shoulder harness*)

person and that conforms to the applicable standards of airworthiness set out in Chapter 551 — *Aircraft Equipment and Installation* of the *Airworthiness Manual*; (*ensemble de retenue d'enfant*)

"class", in relation to the classification of aeroplanes, means aeroplanes having similar operating characteristics to single-engined aeroplanes, multi-engined aeroplanes, centre-line thrust aeroplanes, land aeroplanes or sea aeroplanes; (*classe*)

"co-authority dispatch" means the shared responsibility of the pilot-in-command and the flight dispatcher for all decisions respecting the operational flight plan prior to its acceptance by the pilot-in-command, and for the flight watch; (*régulation des vols en coresponsabilité*)

"*Commercial Air Service Standards*" means the standards published under the authority of the Minister that apply in respect of commercial air services operated by air operators; (*Normes de service aérien commercial*)

"commercial part", in respect of an aircraft, means a part

(*a*) that is not specifically designed or produced for use as an aeronautical product,

(*b*) that is made to a specification or catalogue description and marked under an identification scheme of the maker, and

(*c*) whose failure does not adversely affect the continued safe flight and take-off and landing of the aircraft; (*pièce commerciale*)

"company operations manual" means a manual established by an air operator pursuant to Part VII; (*manuel d'exploitation de la compagnie*)

"contracting state" means a state that is a party to the Convention; (*État contractant*)

"control area" means the controlled airspace within Canadian Domestic Airspace that is specified as the Arctic Control Area, the Northern Control Area or the Southern Control Area in the *Designated Airspace Handbook* and that extends upwards vertically from a specified altitude or a specified pressure-altitude; (*région de contrôle*)

«ceinture de sécurité» Dispositif de retenue individuel qui se compose soit d'une ceinture sous-abdominale, soit d'une ceinture sous-abdominale et d'une ceinture-baudrier. (*safety belt*)

«certificat de conception de réparation» [Abrogée, DORS/2009-280, art. 1]

«certificat de constructeur» Certificat délivré en vertu de la sous-partie 61 de la partie V. (*manufacturer certificate*)

«certificat de type»

a) Document qui est délivré par le ministre, y compris toute homologation de type délivrée en vertu de l'article 214 du *Règlement de l'Air* avant le 10 octobre 1996, et qui atteste que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice qui y est indiqué est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type;

b) document qui est délivré par l'autorité de navigabilité étrangère ayant compétence sur la définition de type d'un produit aéronautique, qui équivaut à un document visé à l'alinéa *a*) et qui a été accepté par le ministre aux fins de délivrance d'un certificat de navigabilité. (*type certificate*)

«certificat de type supplémentaire» Document délivré par le ministre, y compris toute homologation de type supplémentaire restreinte et toute homologation de type supplémentaire délivrées en vertu de l'article 214 du *Règlement de l'Air* avant le 10 octobre 1996, et tout certificat de type supplémentaire restreint délivré en vertu des articles 513.11 ou 513.22 avant le 1er décembre 2009, pour consigner l'approbation de la modification de la définition de type, selon le cas :

a) d'un produit aéronautique indiqué dans le document par un numéro de série unique;

b) de plusieurs produits aéronautiques d'un même type ou modèle qui sont approuvés en vertu d'un seul certificat de type et qui sont indiqués dans le document par leurs numéros de série;

"control zone" means the controlled airspace that is so specified in the *Designated Airspace Handbook* and that extends upwards vertically from the surface of the earth up to and including 3,000 feet AGL, unless otherwise specified in that Handbook; (*zone de contrôle*)

"controlled aerodrome" means an aerodrome at which an air traffic control unit is in operation; (*aérodrome contrôlé*)

"controlled airspace" means an airspace of fixed dimensions that is so specified in the *Designated Airspace Handbook* and within which air traffic control service is provided; (*espace aérien contrôlé*)

"Convention" means the Convention on International Civil Aviation signed on behalf of Canada at Chicago on December 7, 1944, as amended from time to time; (*Convention*)

"crew member" means a person assigned to duty in an aircraft during flight time; (*membre d'équipage*)

"critical engine" means the engine the failure of which would most adversely affect the performance or handling qualities of an aircraft; (*moteur le plus défavorable*)

"danger area" means an airspace of fixed dimensions that is so specified in the *Designated Airspace Handbook*, within which activities dangerous to the flight of aircraft could take place at the times specified in the Handbook; (*zone dangereuse*)

"dangerous goods" means dangerous goods as defined in section 2 of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*; (*marchandises dangereuses*)

"day" or "daylight" means the time between the beginning of morning civil twilight and the end of evening civil twilight; (*jour*)

"decision height" means the height specified in the *Canada Air Pilot* or the *Restricted Canada Air Pilot* at which a missed approach procedure is to be initiated during a precision approach if the required visual reference necessary to continue the approach to land has not been established; (*hauteur de décision*)

c) de plusieurs produits aéronautiques de types ou modèles différents qui sont approuvés en vertu de certificats de type distincts et qui sont indiqués dans le document. (*supplemental type certificate*)

«certificat de type supplémentaire restreint» [Abrogée, DORS/2009-280, art. 1]

«certificat d'exploitation aérienne» Certificat délivré en vertu de la partie VII, qui autorise le titulaire à exploiter un service aérien commercial. (*air operator certificate*)

«certificat d'exploitation des ATS» Certificat délivré en vertu de la partie VIII qui autorise son titulaire à exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol. (*ATS operations certificate*)

«certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage» Certificat délivré en vertu de la sous-partie 6 de la partie IV, qui autorise le titulaire du certificat à exploiter un service d'entraînement en vol. (*flight training unit operator certificate*)

«certificat d'exploitation privée» [Abrogée, DORS/2014-131, art. 1]

«certification après maintenance» Certification faite après maintenance d'un produit aéronautique indiquant que la maintenance a été effectuée conformément aux dispositions du présent règlement et aux normes de navigabilité applicables. (*maintenance release*)

«charge externe de classe A pour hélicoptère» Charge externe qui ne peut bouger librement, être larguée ni se trouver plus bas que le train d'atterrissage. (*helicopter Class A external load*)

«charge externe de classe B pour hélicoptère» Charge externe qui peut être larguée et qui n'est pas en contact avec la terre, l'eau ou toute autre surface. (*helicopter Class B external load*)

«charge externe de classe C pour hélicoptère» Charge externe qui peut être larguée et qui reste en contact avec la terre ou l'eau ou toute autre surface. (*helicopter Class C external load*)

"Designated Airspace Handbook" means the manual that contains information in respect of the designation of airspace and that is published under the authority of the Minister; (*Manuel des espaces aériens désignés*)

"elementary work" means those tasks that are listed as elementary work in the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*; (*travaux élémentaires*)

"ELT" means an emergency locator transmitter; (*ELT*)

"empty weight", in respect of an aircraft, means the total weight of the following parts or contents that are part of, or carried on board, the aircraft, namely,

(*a*) the airframe, including the rotor in the case of a helicopter or gyroplane,

(*b*) the power plant,

(*c*) the fixed ballast,

(*d*) the unusable fuel,

(*e*) the maximum amount of normal operating fluids, including oil, power plant coolant, hydraulic fluid, deicing fluid and anti-icing fluid but not including potable water, lavatory pre-charge fluid or fluid intended for injection into the engines, and

(*f*) all of the installed equipment; (*masse à vide*)

"ESCAT plan" or "Emergency Security Control of Air Traffic Plan" means the measures to be implemented by Her Majesty in right of Canada in accordance with the North American Aerospace Defence Command (NORAD) Agreement in the case of an air defence emergency; (*plan ESCAT ou Plan relatif au contrôle d'urgence de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale*)

"EUBA" or "emergency underwater breathing apparatus" means a self-contained supplemental air supply that is designed to prolong the breathing capability of a passenger or a crew member during the evacuation of a helicopter that has overturned or is sinking after a ditching; (*EUBAoudispositif respiratoire submersible de secours*)

"extended over-water operation" means

«charge externe de classe D pour hélicoptère» Charge externe avec une personne transportée à l'extérieur de l'aéronef ou avec toute charge externe autre qu'une charge externe de classe A, B ou C pour hélicoptère. (*helicopter Class D external load*)

«circonstance opérationnelle imprévue» Événement qui est indépendant de la volonté de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé, comme le mauvais temps non prévu, un défaut de fonctionnement de l'équipement ou un retard dans le contrôle de la circulation aérienne. (*unforeseen operational circumstance*)

«circulation d'aérodrome» S'entend de l'ensemble de la circulation sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et des aéronefs utilisés à un aérodrome ou dans son voisinage. (*aerodrome traffic*)

«classe» Relativement à la classification des avions, avions dont les caractéristiques d'utilisation sont similaires à celles des avions monomoteurs, des avions multimoteurs, des avions à moteurs en tandem, des avions terrestres ou des hydravions. (*class*)

«classe AX» Classement des ballons selon leurs dimensions, tel qu'il est établi par la Fédération Aéronautique Internationale (FAI). (*AX class*)

«compte rendu de la visibilité» Compte rendu qui peut comprendre la visibilité sur la piste, la visibilité au sol et la RVR. (*visibility report*)

«consigne de navigabilité» Instruction délivrée par le ministre ou par une autorité de l'aviation civile responsable de la définition de type d'un produit aéronautique qui rend l'autorisation obligatoire un travail de maintenance ou une action opérationnelle afin d'assurer qu'un produit aéronautique est conforme à sa définition de type et que son état en permet l'utilisation en toute sécurité. (*airworthiness directive*)

«constructeur» Le titulaire d'un certificat de type pour un produit aéronautique ou, si aucun certificat de type n'a été délivré par le ministre, le fabricant du produit aéronautique. (*manufacturer*)

«construction» Construction ou fabrication et assemblage à l'exception de la fabrication de pièces dans le

(*a*) in the case of an aircraft other than a helicopter, a flight over an area of water located at a horizontal distance of more than 50 nautical miles from the nearest shoreline, and

(*b*) in the case of a helicopter, a flight over an area of water located at a horizontal distance of more than 50 nautical miles from the nearest shoreline or more than 50 nautical miles from the nearest offshore heliport structure; (*survol prolongé d'un plan d'eau*)

"FAF" means final approach fix; (*FAF*)

"*Federal Aviation Regulations*" means the *Federal Aviation Regulations* published by the Government of the United States, as amended from time to time; (*Federal Aviation Regulations*)

"FL" or "flight level" means the altitude expressed in hundreds of feet, indicated on an altimeter set to 29.92 inches of mercury or 1 013.2 millibars; (*FL ou niveau de vol*)

"flight", in respect of a balloon in free or tethered flight, means the period of time between the moment when the balloon, including the envelope and basket, leaves a supporting surface and the moment it next comes to rest on landing; (*vol*)

"flight attendant" means a crew member, other than a flight crew member, who has been assigned duties to be performed in the interest of the passengers in a passenger-carrying aircraft; (*agent de bord*)

"flight authority" means a certificate of airworthiness, special certificate of airworthiness, flight permit or validation of a foreign document attesting to an aircraft's fitness for flight, issued under Subpart 7 of Part V, or a foreign certificate of airworthiness that meets the requirements of Article 31 of the Convention; (*autorité de vol*)

"flight crew member" means a crew member assigned to act as pilot or flight engineer of an aircraft during flight time; (*membre d'équipage de conduite*)

"flight crew member on call" means a flight crew member who has been designated by an air operator to be

cadre d'une réparation de produits aéronautiques. Sont comprises, dans le cas d'un aéronef nouvellement construit, toutes les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance du premier certificat de navigabilité ou du certificat de navigabilité pour exportation. (*manufacture*)

« Convention » La Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée au nom du Canada à Chicago, le 7 décembre 1944, avec ses modifications successives. (*Convention*)

« décollage »

a) Dans le cas d'un aéronef autre qu'un dirigeable, l'action de quitter une surface d'appui, y compris le roulement au décollage et les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action;

b) dans le cas d'un dirigeable, l'action de le libérer de tout amarrage, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action. (*take-off*)

« définition de type » S'entend :

a) des plans et spécifications, ainsi que la liste de ces plans et spécifications, nécessaires pour définir les caractéristiques de conception d'un produit aéronautique en conformité avec les normes applicables au produit aéronautique;

b) des renseignements sur les dimensions, les matériaux et les méthodes de construction nécessaires pour définir la résistance structurale d'un produit aéronautique;

c) des sections approuvées du manuel de vol de l'aéronef, lorsque les normes de navigabilité applicables l'exigent;

d) de la section des limites de navigabilité contenue dans les instructions de maintien de la navigabilité précisées aux chapitres applicables du *Manuel de navigabilité*;

e) de toute autre donnée nécessaire permettant, par comparaison, de déterminer la navigabilité et, le cas échéant, les caractéristiques environnementales des

available to report for flight duty on notice of one hour or less; (*membre d'équipage de conduite en disponibilité*)

"flight crew member on standby" means a flight crew member who has been designated by an air operator or private operator to remain at a specified location in order to be available to report for flight duty on notice of one hour or less; (*membre d'équipage de conduite en attente*)

"flight deck duty time" means the period spent by a flight crew member at a flight crew member position in an aeroplane during flight time; (*temps de service au poste de pilotage*)

"flight duty time" means the period that starts when a flight crew member reports for a flight, or reports as a flight crew member on standby, and finishes at "engines off" or "rotors stopped" at the end of the final flight, except in the case of a flight conducted under Subpart 4 or 5 of Part VII, in which case the period finishes 15 minutes after "engines off" or "rotors stopped" at the end of the final flight, and includes the time required to complete any duties assigned by the air operator or private operator or delegated by the Minister prior to the reporting time and includes the time required to complete aircraft maintenance engineer duties prior to or following a flight; (*temps de service de vol*)

"flight following" means the monitoring of a flight's progress, the provision of any operational information that might be requested by the pilot-in-command, and the notification of the flight training unit and search and rescue authorities if the flight is overdue or missing; (*suivi de vol*)

"flight information services" means

(*a*) the dissemination of aviation weather information and aeronautical information for departure, destination and alternate aerodromes along a proposed route of flight,

(*b*) the dissemination of aviation weather information and aeronautical information to aircraft in flight,

dérivés du même type ou du même modèle d'un produit aéronautique. (*type design*)

« difficulté en service » Panne, défaut de fonctionnement ou défectuosité d'un produit aéronautique. (*service difficulty*)

« difficulté en service à signaler » Difficulté en service qui compromet ou, si elle n'est pas corrigée, risque de compromettre la sécurité d'un aéronef, de ses occupants ou de toute autre personne. (*reportable service difficulty*)

« dirigeable » Aérostat entraîné par moteur. (*airship*)

« dispositif de formation simulant le vol » Appareil, y compris un équipement d'entraînement synthétique de vol, qui reproduit ou imite un aéronef ou un composant d'aéronef et qui sert à la formation et à l'évaluation. (*flight simulation training device*)

« distance de décollage avec tous les moteurs opérants » Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'au point où l'avion atteint la hauteur au-dessus de l'altitude de piste précisée dans les critères de certification de l'avion. (*all-engines-operating take-off distance*)

« distance de décollage avec un moteur inopérant » Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'au point où l'avion atteint 35 pieds au-dessus de l'altitude de la piste, lorsqu'une panne du moteur le plus défavorable est détectée à la V_1. (*one-engine-inoperative take-off distance*)

« distance de décollage exigée » Distance de décollage avec un moteur inopérant ou 115 pour cent de la distance de décollage avec tous les moteurs opérants, selon la plus élevée de ces deux valeurs. (*required take-off distance*)

« document d'enregistrement d'exploitant privé » Document délivré en vertu du paragraphe 604.04(2). (*private operator registration document*)

« ELT » Radiobalise de repérage d'urgence. (*ELT*)

« en état de navigabilité » Se dit d'un produit aéronautique qui est en bon état de vol, qui présente la sécurité nécessaire pour un vol et qui est conforme à la définition de type applicable. (*airworthy*)

(*c*) the acceptance, processing and activation of flight plans and flight itineraries and amendments to and cancellations of flight plans and flight itineraries,

(*d*) the exchange of flight plan information with domestic or foreign governments or agencies or foreign air traffic services units, and

(*e*) the dissemination of information concerning known ground and air traffic; (*services d'information de vol*)

"flight inspection" means the operation of an aircraft for the purpose of

(*a*) calibrating air navigation aids,

(*b*) monitoring or evaluating the performance of air navigation aids, or

(*c*) obstacle assessment; (*inspection en vol*)

"flight itinerary" means the information required to be filed in the form of a flight itinerary pursuant to Division III of Subpart 2 of Part VI; (*itinéraire de vol*)

"flight plan" means the information that is required to be filed in the form of a flight plan pursuant to Division III of Subpart 2 of Part VI; (*plan de vol*)

"flight relief facility — bunk" means a bunk that meets the requirements of *Aerospace Recommended Practice* ARP4101/3, *Crew Rest Facilities*, published by the Society of Automotive Engineers (SAE), and is configured in accordance with the requirements of section 3.2.9 of *Aerospace Recommended Practice* ARP4101, *Flight Deck Layout and Facilities*, published by the SAE; (*poste de repos — couchette*)

"flight relief facility — seat" means a fully reclining seat that is separated and screened off from the passengers and flight deck, that is equipped with a call device, a restraint system designed to restrain a sleeping person and portable oxygen equipment, and that is not subject to distraction from noise generated in the cabin; (*poste de repos — siège*)

"flight service station" means a ground station established to provide air traffic advisory services, flight in-

« en état de service » Se dit d'un aéronef ou d'une partie d'aéronef qui est en bon état de vol et qui peut être utilisé en toute sécurité. (*serviceable*)

« enfant en bas âge » Personne de moins de deux ans. (*infant*)

« ensemble de retenue d'enfant » Tout dispositif, sauf une ceinture de sécurité, qui est conçu pour retenir ou asseoir une personne ou en régler la position et qui est conforme aux normes de navigabilité applicables énoncées au chapitre 551 — *Équipement d'aéronef et installation* du *Manuel de navigabilité*. (*child restraint system*)

« entraînement en vol » Programme de formation constitué d'instruction au sol et d'entraînement à bord dispensé conformément au guide de l'instructeur de vol et au manuel de pilotage applicables à l'aéronef utilisé. (*flight training*)

« entretien courant » Relativement à un produit aéronautique, le nettoyage, la lubrification et l'appoint des liquides, lorsqu'ils ne requièrent pas le démontage du produit. (*servicing*)

« espace aérien à utilisation de transpondeur » Espace aérien contrôlé qui est constitué de l'espace aérien visé à l'article 601.03 et à l'intérieur duquel s'appliquent les exigences relatives à l'équipement d'aéronef prévues à l'article 605.35. (*transponder airspace*)

« espace aérien contrôlé » Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré. (*controlled airspace*)

« espace aérien inférieur » Espace aérien intérieur canadien s'étendant en-dessous de 18 000 pieds ASL. (*low level airspace*)

« espace aérien intérieur canadien » Espace aérien précisé et délimité comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*Canadian Domestic Airspace*)

« espace aérien intérieur du Nord » Espace aérien précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*Northern Domestic Airspace*)

formation services and emergency assistance services for the safe movement of aircraft; (*station d'information de vol*)

"flight simulation training device" means an apparatus, including synthetic flight training equipment, that replicates or emulates an aircraft or aircraft component for the purpose of training and testing; (*dispositif de formation simulant le vol*)

"flight time" means the time from the moment an aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of the flight; (*temps de vol*)

"flight training" means a training program of ground instruction and airborne training that is conducted in accordance with the flight instructor guide and flight training manual applicable to the aircraft used; (*entraînement en vol*)

"flight training service" means a commercial air service that is operated for the purpose of conducting flight training; (*service d'entraînement en vol*)

"flight training unit" means

(*a*) in the case of an aeroplane or helicopter, the holder of a flight training unit operator certificate, or

(*b*) in the case of a glider, balloon, gyroplane or ultralight aeroplane, a club, school or other organization that conducts flight training; (*unité de formation au pilotage*)

"flight training unit operator certificate" means a certificate issued under Subpart 6 of Part IV that authorizes the holder of the certificate to operate a flight training service; (*certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage*)

"flight visibility" means the visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight; (*visibilité en vol*)

"flight watch" means maintaining current information on the progress of a flight and monitoring all factors and conditions that might affect the flight; (*surveillance de vol*)

« espace aérien intérieur du Sud » Espace aérien précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*Southern Domestic Airspace*)

« espace aérien réglementé » Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel les vols d'aéronef sont soumis aux conditions qui y sont spécifiées. (*restricted airspace*)

« espace aérien RVSM » ou « espace aérien à espacement minimum vertical réduit » Espace aérien où un espacement vertical minimum de 1 000 pieds s'applique et dont les zones horizontales et verticales sont :

a) dans le cas de l'espace aérien canadien, précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*;

b) dans le cas de l'espace aérien étranger, désignées ou reconnues d'une autre façon par l'autorité aérienne compétente du pays étranger. (*RVSM Airspace or Reduced Vertical Separation Minimum Airspace*)

« espace aérien supérieur » Espace aérien intérieur canadien s'étendant à partir de 18 000 pieds ASL. (*high level airspace*)

« État contractant » État qui est partie à la Convention. (*contracting state*)

« EUBA » ou « dispositif respiratoire submersible de secours » Dispositif autonome d'alimentation en air d'appoint qui est conçu pour prolonger la capacité respiratoire d'un passager ou d'un membre d'équipage lors de l'évacuation d'un hélicoptère qui s'est renversé ou qui sombre après un amerrissage forcé. (*EUBAoremergency underwater breathing apparatus*)

« excursion aérienne » Travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ. (*sightseeing operation*)

« exploitant » Dans le cas d'un aéroport ou d'un héliport, le titulaire du document d'aviation canadien approprié en vigueur délivré à l'égard de l'aéroport ou de l'héliport, ou la personne responsable de l'aéroport ou de l'héliport, que ce soit à titre d'employé, de mandataire ou de repré-

"glider" means a non-power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces that remain fixed during flight; (*planeur*)

"ground station" means a location on the ground equipped with radio transmitting and receiving equipment capable of two-way voice communications with an aircraft; (*station au sol*)

"ground visibility", in respect of an aerodrome, means the visibility at that aerodrome as contained in a weather observation reported by

(*a*) an air traffic control unit,

(*b*) a flight service station,

(*c*) a community aerodrome radio station,

(*d*) an AWOS used by the Department of Transport, the Department of National Defence or the Atmospheric Environment Service for the purpose of making aviation weather observations, or

(*e*) a radio station that is ground-based and operated by an air operator; (*visibilité au sol*)

"gyroplane" means a heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on one or more non-power-driven rotors on substantially vertical axes; (*autogire*)

"hang glider" means a glider that is designed to carry not more than two persons and has a launch weight of 45 kg (99.2 pounds) or less; (*aile libre*)

"heading" means the direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in true, magnetic or grid degrees from North; (*cap*)

"heavier-than-air aircraft" means an aircraft supported in the atmosphere by lift derived from aerodynamic forces; (*aérodyne*)

"helicopter" means a power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes; (*hélicoptère*)

sentant du titulaire du document d'aviation canadien. (*operator*)

« exploitant aérien » Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne. (*air operator*)

« exploitant de ballons » Le titulaire d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — ballon délivré en vertu de l'article 603.18. (*balloon operator*)

« exploitant privé » Le détenteur d'un document d'enregistrement d'exploitant privé. (*private operator*)

« FAF » Repère d'approche finale. (*FAF*)

« Federal Aviation Regulations » Document intitulé *Federal Aviation Regulations* publié par le gouvernement des États-Unis, avec ses modifications successives. (*Federal Aviation Regulations*)

« FL » ou « niveau de vol » Altitude, exprimée en centaines de pieds, indiquée sur un altimètre calé à 29,92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars. (*FL or flight level*)

« fréquence appropriée » Selon le cas :

a) la fréquence radio assignée par une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol, devant être utilisée par le commandant de bord d'un aéronef;

b) la fréquence obligatoire devant être utilisée à un aérodrome ou dans son voisinage pour lequel une fréquence obligatoire a été assignée;

c) dans les cas non visés aux alinéas *a*) et *b*), la fréquence assignée à un aérodrome ou à un espace aérien selon le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada*. (*appropriate frequency*)

« fréquence obligatoire » Fréquence VHF précisée dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada* pour l'usage des aéronefs munis d'équipement de radiocommunications qui sont utilisés dans une zone MF. (*mandatory frequency*)

« fusée » Projectile qui renferme son propre agent propulseur et dont le vol est assuré par la réaction qu'en-

"helicopter Class A external load" means an external load that cannot move freely, cannot be jettisoned and does not extend below the landing gear; (*charge externe de classe A pour hélicoptère*)

"helicopter Class B external load" means an external load that can be jettisoned and that is not in contact with land, water or any other surface; (*charge externe de classe B pour hélicoptère*)

"helicopter Class C external load" means an external load that can be jettisoned and that remains in contact with land, water or any other surface; (*charge externe de classe C pour hélicoptère*)

"helicopter Class D external load" means an external load with a person carried externally or any external load, other than a Class A, B or C external load; (*charge externe de classe D pour hélicoptère*)

"heliport" means an aerodrome in respect of which a heliport certificate issued under Subpart 5 of Part III is in force; (*héliport*)

"high level airspace" means airspace at or above 18,000 feet ASL that is within Canadian Domestic Airspace; (*espace aérien supérieur*)

"high seas" means any body of water, or frozen surface thereof, that is not within the territorial waters of any state; (*haute mer*)

"HUD" means head-up display; (*HUD*)

"IFR" means instrument flight rules; (*IFR*)

"IFR air traffic control message" means a message that contains an air traffic control clearance or instruction, a position report or procedure related to the conduct of an IFR flight; (*message IFR du contrôle de la circulation aérienne*)

"IFR aircraft" means an aircraft operating in IFR flight; (*aéronef IFR*)

"IFR flight" means a flight conducted in accordance with the instrument flight rules; (*vol IFR*)

"IMC" or "instrument meteorological conditions" means meteorological conditions less than the minima specified

gendre un dégagement continu de gaz à dilatation rapide. (*rocket*)

« gros avion » Avion dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres). (*large aeroplane*)

« haute mer » Étendue d'eau, y compris la surface gelée de celle-ci, qui ne fait pas partie des eaux territoriales d'un État. (*high seas*)

« hauteur d'alerte » La hauteur au-dessus d'une piste, basée sur les caractéristiques de vol d'un aéronef et de son système d'atterrissage automatique opérationnel après panne, au-dessus de laquelle une approche de précision de CAT III doit être interrompue et une procédure d'approche interrompue doit être amorcée en cas de panne de l'équipement au sol ou de l'une des pièces redondantes du système d'atterrissage automatique de l'aéronef. (*alert height*)

« hauteur de décision » Hauteur précisée dans le *Canada Air Pilot* ou le *Canada Air Pilot restreint* à laquelle, au cours de l'approche de précision, une procédure d'approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir n'a pas été établie. (*decision height*)

« hélicoptère » Aérodyne entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur un ou plusieurs rotors qui sont entraînés par moteur et qui tournent autour d'axes sensiblement verticaux. (*helicopter*)

« héliport » Aérodrome à l'égard duquel un certificat d'héliport délivré en vertu de la sous-partie 5 de la partie III est en vigueur. (*heliport*)

« HUD » Collimateur de pilotage. (*HUD*)

« IFR » S'entend des règles de vol aux instruments. (*IFR*)

« IMC » ou « conditions météorologiques de vol aux instruments » Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages, qui sont inférieures aux minimums précisés dans la section VI de la sous-partie 2 de la partie VI. (*IMC or instrument meteorological conditions*)

in Division VI of Subpart 2 of Part VI for visual meteorological conditions, expressed in terms of visibility and distance from cloud; (*IMC ou conditions météorologiques de vol aux instruments*)

"infant" means a person under two years of age; (*enfant en bas âge*)

"instrument approach" means the orderly positioning of an IFR aircraft from the enroute phase to a position and altitude from which a landing may be completed or a missed approach procedure may be initiated; (*approche aux instruments*)

"instrument approach procedure" means, in respect of an aircraft on an instrument approach to a runway or aerodrome, a procedure for an instrument approach determined by the pilot-in-command of the aircraft on the basis of the information specified in the *Canada Air Pilot* for an instrument approach to that runway or aerodrome or, if no such information is specified in the *Canada Air Pilot*, the information specified in the *Restricted Canada Air Pilot* for an aircraft operated under Subpart 6 of Part IV, Subpart 4 of Part VI, or Part VII; (*procédure d'approche aux instruments*)

"instrument time" means

(*a*) instrument ground time,

(*b*) actual instrument flight time, or

(*c*) simulated instrument flight time; (*temps aux instruments*)

"invited assembly of persons" means any number of persons who have been invited, by any means, to attend a special aviation event. The term excludes competition judges, the holder of a special flight operations certificate, members of a certificate holder's staff and members of a participant's support team; (*rassemblement de personnes invitées*)

"land aircraft" means an aircraft that is not capable of normal operations on water; (*aéronef terrestre*)

"landing" means

« inhalateur protecteur » Appareil conçu de façon à couvrir les yeux, le nez et la bouche, ou à couvrir le nez et la bouche dans les cas où un appareil accessoire assure la protection des yeux, et à protéger le porteur des effets de la fumée, du gaz carbonique ou de tout autre gaz nocif. (*protective breathing equipment*)

« inspection en vol » Utilisation d'un aéronef aux fins suivantes :

a) l'étalonnage des aides à la navigation aérienne;

b) la surveillance ou l'évaluation des performances des aides à la navigation aérienne;

c) l'évaluation des obstacles. (*flight inspection*)

« inspection obligatoire » Inspection d'un produit aéronautique exigée par un calendrier de maintenance, une limite de navigabilité ou une consigne de navigabilité, à moins que la consigne de navigabilité ne précise que l'inspection peut être effectuée par un membre d'équipage de conduite. (*required inspection*)

« instructions du contrôle de la circulation aérienne » Directives émises par une unité de contrôle de la circulation aérienne aux fins du contrôle de la circulation aérienne. (*air traffic control instruction*)

« itinéraire de vol » Renseignements qui doivent être déposés sous forme d'itinéraire de vol en application de la section III de la sous-partie 2 de la partie VI. (*flight itinerary*)

« jour » La période qui se situe entre le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir. (*day or daylight*)

« LDA » ou « distance d'atterrissage utilisable » Longueur de piste à un aérodrome que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable et adéquate pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage. (*LDA or landing distance available*)

« limite de navigabilité » Limite applicable à un produit aéronautique, qui se définit comme une limite de vie ou une tâche de maintenance qui est obligatoire comme condition du certificat de type. (*airworthiness limitation*)

(*a*) in respect of an aircraft other than an airship, the act of coming into contact with a supporting surface, and includes the acts immediately preceding and following the coming into contact with that surface, and

(*b*) in respect of an airship, the act of bringing the airship under restraint, and includes the acts immediately preceding and following the bringing of the airship under restraint; (*atterrissage*)

"large aeroplane" means an aeroplane with an MCTOW of more than 5 700 kg (12,566 pounds); (*gros avion*)

"launch weight" means the total weight of a hang glider or an ultra-light aeroplane when it is ready for flight, including any equipment, instruments, fuel or oil, but not including

(*a*) the weight of the occupants,

(*b*) the weight of any float equipment to a maximum of 34 kg (74.93 pounds), or

(*c*) the weight of any ballistic parachute installation; (*poids au départ*)

"LDA" or "landing distance available" means the length of a runway at an aerodrome that the aerodrome operator declares available and suitable for the ground run of an aeroplane that is landing; (*LDA ou distance d'atterrissage utilisable*)

"life-limited part" means a part that, as a condition of the type certificate, may not exceed a specified time, or number of operating cycles, in service; (*pièce à vie limitée*)

"light turbulence" means turbulence that momentarily causes slight, erratic changes in altitude or attitude or turbulence that causes slight, rapid and somewhat rhythmic bumpiness without appreciable changes in altitude or attitude; (*turbulence légère*)

"lighter-than-air aircraft" means an aircraft supported in the atmosphere by its buoyancy; (*aérostat*)

"limited supplemental type certificate" [Repealed, SOR/2009-280, s. 1]

« local approprié » Chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, est bien ventilée et est dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, qui est exposé à un bruit minimal et offre un confort et une protection convenables contre les éléments. (*suitable accommodation*)

« Loi »*Loi sur l'aéronautique*. (*Act*)

« maintenance » Révision, réparation, inspection obligatoire ou modification d'un produit aéronautique ou enlèvement ou montage de composants sur un produit aéronautique. Sont exclus :

a) les travaux élémentaires;

b) l'entretien courant;

c) les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance de celui des documents suivants qui est délivré en premier :

(i) le certificat de navigabilité,

(ii) le certificat spécial de navigabilité,

(iii) le certificat de navigabilité pour exportation. (*maintenance*)

« maintenance planifiée » Maintenance effectuée à intervalles prédéterminés en application du présent règlement, d'un calendrier de maintenance ou d'une consigne de navigabilité. (*scheduled maintenance*)

« manifestation aéronautique spéciale » Spectacle aérien, course aérienne à basse altitude, compétition d'acrobaties aériennes, rassemblement d'aéronefs ou festival de ballons. (*special aviation event*)

« Manuel des espaces aériens désignés » Manuel qui contient les renseignements relatifs aux espaces aériens désignés et qui est publié sous l'autorité du ministre. (*Designated Airspace Handbook*)

« manuel de vol de l'aéronef » Manuel qui contient les renseignements relatifs à un aéronef et dont l'exigence peut être établie par le ministre dans la partie V. (*aircraft flight manual*)

"low level airspace" means airspace below 18,000 feet ASL that is within Canadian Domestic Airspace; (*espace aérien inférieur*)

"low-visibility procedures" means procedures specified for an airport in the *Canada Air Pilot* that restrict aircraft and vehicle operations on the movement area of the airport when the runway visual range is less than 1,200 feet; (*procédures par faible visibilité*)

"maintenance" means the overhaul, repair, required inspection or modification of an aeronautical product, or the removal of a component from or its installation on an aeronautical product, but does not include

(*a*) elementary work,

(*b*) servicing, or

(*c*) work performed on an aircraft by the manufacturer prior to the issuance of whichever of the following documents is issued first:

(i) a certificate of airworthiness,

(ii) a special certificate of airworthiness, or

(iii) an export airworthiness certificate; (*maintenance*)

"maintenance release" means a certification made following the maintenance of an aeronautical product, indicating that the maintenance was performed in accordance with the applicable provisions of these Regulations and the standards of airworthiness; (*certification après maintenance*)

"maintenance schedule" means a schedule required pursuant to section 605.86 for the performance of the inspections and other maintenance required by these Regulations; (*calendrier de maintenance*)

"major modification" means an alteration to the type design of an aeronautical product in respect of which a type certificate has been issued that has other than a negligible effect on the weight and centre-of-gravity limits, structural strength, performance, power plant operation, flight characteristics or other qualities affecting its air-

« manuel d'exploitation de la compagnie » Manuel établi par l'exploitant aérien en application de la partie VII. (*company operations manual*)

« Manuel d'exploitation tous temps (catégories II et III) » Manuel qui contient les renseignements relatifs à l'utilisation d'un aéronef dans des conditions variables de température et qui est publié sous l'autorité du ministre. (*Manual of All Weather Operations (Categories II and III)*)

« marchandises dangereuses » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. (*dangerous goods*)

« masque à mise rapide » Masque à oxygène qu'une personne peut fixer à son visage d'une seule main en cinq secondes et qui fournit aussitôt de l'oxygène. (*quick-donning mask*)

« masse à vide » Dans le cas d'un aéronef, le poids total des éléments suivants qui en font partie ou sont transportés à bord :

a) la cellule, y compris le rotor dans le cas d'un hélicoptère ou d'un autogire;

b) l'installation motrice;

c) le lest fixe;

d) le carburant inutilisable;

e) la quantité maximale des fluides nécessaires à l'utilisation normale de l'aéronef, y compris l'huile, le liquide de refroidissement de l'installation motrice, le liquide hydraulique, le liquide de dégivrage et le liquide d'antigivrage, mais non l'eau potable, les liquides sous pression à l'usage des toilettes et les liquides destinés à être injectés dans les moteurs;

f) l'équipement installé. (*empty weight*)

« masse maximale admissible au décollage » La masse maximale au décollage autorisée pour un aéronef par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou prévue dans le certificat de type de l'aéronef. (*maximum permissible take-off weight*)

worthiness or environmental characteristics; (*modification majeure*)

"major repair" means a repair to an aeronautical product in respect of which a type certificate has been issued, that causes the aeronautical product to deviate from the type design defined by the type certificate, where the deviation from the type design has other than a negligible effect on the weight and centre-of-gravity limits, structural strength, performance, power plant operation, flight characteristics or other qualities affecting the aeronautical product's airworthiness or environmental characteristics; (*réparation majeure*)

"mandatory frequency" means a VHF frequency specified in the *Canada Air Pilot* or the *Canada Flight Supplement* for the use of radio-equipped aircraft operating within an MF area; (*fréquence obligatoire*)

"manoeuvring area" means that part of an aerodrome, other than an apron, that is intended to be used for the take-off and landing of aircraft and for the movement of aircraft associated with take-off and landing; (*aire de manoeuvre*)

"Manual of All Weather Operations (Categories II and III)" means the manual that contains information in respect of the operation of aircraft in various weather conditions and that is published under the authority of the Minister; (*Manuel d'exploitation tous temps (catégories II et III)*)

"manufacture" means the making, assembly and fabrication, other than the fabrication of parts as part of a repair, of aeronautical products, and includes, in the case of newly manufactured aircraft, any work performed on an aircraft prior to the issuance of the first certificate of airworthiness or export certificate of airworthiness by the manufacturer; (*construction*)

"manufacturer" means the holder of a type certificate for an aeronautical product or, where no type certificate has been issued by the Minister, the maker of the aeronautical product; (*constructeur*)

"manufacturer certificate" means a certificate issued under Subpart 61 of Part V; (*certificat de constructeur*)

« MEL » ou « liste d'équipement minimal » Document approuvé par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), autorisant l'utilisateur à utiliser un aéronef avec un équipement inopérant dans les conditions qui y sont indiquées et pouvant préciser certains équipements qui doivent être en état de fonctionnement. (*MEL or minimum equipment list*)

« membre d'équipage » Personne qui est chargée de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol. (*crew member*)

« membre d'équipage de conduite » Membre d'équipage chargé d'agir à titre de pilote ou de mécanicien navigant à bord d'un aéronef pendant le temps de vol. (*flight crew member*)

« membre d'équipage de conduite en disponibilité » Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien a désigné comme étant disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis. (*flight crew member on call*)

« membre d'équipage de conduite en attente » Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien ou l'exploitant privé a désigné pour demeurer à un endroit précis et ainsi être disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis. (*flight crew member on standby*)

« message IFR du contrôle de la circulation aérienne » Message qui contient des instructions du contrôle de la circulation aérienne, une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, un compte rendu de position ou une procédure concernant la conduite d'un vol IFR. (*IFR air traffic control message*)

« minimums CAT II » S'entend, à l'égard d'un aérodrome, des minimums d'une approche de précision CAT II précisés pour les pistes de cet aérodrome dans le *Canada Air Pilot*. (*CAT II minima*)

« minimums CAT III » S'entend, à l'égard d'un aérodrome, des minimums d'une approche de précision CAT III précisés pour les pistes de cet aérodrome dans le *Canada Air Pilot*. (*CAT III minima*)

« ministre » Le ministre des Transports. (*Minister*)

"maximum permissible take-off weight" means the maximum take-off weight for an aircraft as authorized by the state of registry of the aircraft or as provided for in the aircraft type certificate; (*masse maximale admissible au décollage*)

"MCTOW" or "maximum certificated take-off weight" means the weight identified as such in the type certificate of an aircraft; (*MMHD ou masse maximale homologuée au décollage*)

"MEL" or "minimum equipment list" means a document approved by the Minister pursuant to subsection 605.07(3) that authorizes an operator to operate an aircraft with aircraft equipment that is inoperative under the conditions specified therein, and may specify certain equipment that must be operative; (*MEL ou liste d'équipement minimal*)

"MF area" means an area of specific dimensions that consists of the surface area and airspace in the vicinity of an uncontrolled aerodrome and

(*a*) to which a mandatory frequency has been assigned,

(*b*) in respect of which the reporting procedures specified in Division V of Subpart 2 of Part VI are applicable, and

(*c*) that is identified as an MF area in the *Canada Air Pilot* or the *Canada Flight Supplement*; (*zone MF*)

"minimum descent altitude" means the altitude ASL, specified in the *Canada Air Pilot* or the *Restricted Canada Air Pilot* for a non-precision approach, below which descent is not to be made until the required visual reference necessary to continue the approach to land has been established; (*altitude minimale de descente*)

"minimum enroute altitude" [Repealed, SOR/2006-77, s. 1]

"minimum rest period" means a period during which a flight crew member is free from all duties, is not interrupted by the air operator or private operator, and is provided with an opportunity to obtain not less than eight consecutive hours of sleep in suitable accommodation,

« MMEL » ou « liste principale d'équipement minimal » Document établi par le ministre, en application du paragraphe 605.07(1), qui énumère l'équipement d'aéronef qui peut être inopérant dans les conditions qui y sont précisées, dans le cas d'un type particulier d'aéronef. (*MMEL or master minimum equipment list*)

« MMHD » ou « masse maximale homologuée au décollage » Masse désignée comme telle dans le certificat de type d'un aéronef. (*MCTOW or maximum certificated take-off weight*)

« MOCA » ou « altitude minimale de franchissement d'obstacles » L'altitude ASL qui est précisée sur une carte IFR entre les points de repère sur une voie aérienne, une route RNAV fixe ou une route aérienne et qui satisfait aux exigences de franchissement d'obstacles IFR. (*MOCA or minimum obstruction clearance altitude*)

« modèle réduit d'aéronef » Aéronef dont la masse totale est d'au plus 35 kg (77,2 livres), qui est entraîné par des moyens mécaniques ou projeté en vol à des fins de loisirs et qui n'est pas conçu pour transporter des êtres vivants. (*model aircraft*)

« modèle réduit de fusée » Fusée qui, à la fois :

a) est munie de moteurs de modèle réduit de fusée qui produisent une poussée totale ne dépassant pas 160 N.s;

b) a une masse brute, moteurs compris, ne dépassant pas 1 500 g (3,3 livres);

c) est munie d'un parachute ou d'un autre dispositif pouvant retarder sa descente. (*model rocket*)

« modification majeure » Modification de la définition de type d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, qui a un effet non négligeable sur les limites de masse et de contrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales. (*major modification*)

time to travel to and from that accommodation and time for personal hygiene and meals; (*période de repos minimale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*ministre*)

"missed approach procedure" means the procedure to be followed if, for any reason after conducting an instrument approach, a landing is not effected; (*procédure d'approche interrompue*)

"MMEL" or "master minimum equipment list" means a document established by the Minister pursuant to subsection 605.07(1) that lists the aircraft equipment that is allowed to be inoperative for a particular type of aircraft under the conditions specified therein; (*MMEL ou liste principale d'équipement minimal*)

"MOCA" or "minimum obstruction clearance altitude" means the altitude ASL that is specified on an IFR chart between fixes on an airway, on a fixed RNAV route or on an air route and that meets the IFR obstruction clearance requirements; (*MOCA ou altitude minimale de franchissement d'obstacles*)

"model aircraft" means an aircraft, the total weight of which does not exceed 35 kg (77.2 pounds), that is mechanically driven or launched into flight for recreational purposes and that is not designed to carry persons or other living creatures; (*modèle réduit d'aéronef*)

"model rocket" means a rocket that

(*a*) is equipped with model rocket motors that will not generate a total impulse exceeding 160 N.s,

(*b*) has a gross weight, including motors, not exceeding 1 500 g (3.3 pounds), and

(*c*) is equipped with a parachute or other device capable of retarding its descent; (*modèle réduit de fusée*)

"Mode S transponder" means the airborne Mode S air traffic control (ATC) transponder referred to in CAN-TSO-C112; (*transpondeur mode S*)

"movement area" means a part of an aerodrome that is intended to be used for the surface movement of aircraft,

« moteur le plus défavorable » Moteur dont la panne aurait l'effet le plus défavorable sur les performances ou la manoeuvrabilité de l'aéronef. (*critical engine*)

« navire » Bâtiment, bateau ou autre ouvrage flottant, autre qu'un aéronef, utilisé pour la navigation maritime. (*vessel*)

« nombre de Mach vrai » Rapport de la vitesse vraie d'un aéronef à la vitesse locale du son à l'altitude de vol. (*true Mach number*)

« norme 621 » La *Norme relative au balisage et à l'éclairage des obstacles* des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*, publiées par le ministère des Transports. (*Standard 621*)

« *norme de navigabilité* » S'entend, à l'égard de la conception, de la construction ou fabrication ou de la maintenance d'un produit aéronautique, de la norme minimale en ce qui concerne les propriétés et les particularités de la configuration, les matériaux et les performances ou les caractéristiques physiques de ce produit aéronautique, ainsi que les procédés de détermination de la conformité ou du maintien de la norme minimale tel qu'il est précisé dans la partie V. (*standard of airworthiness*)

« *Normes de service aérien commercial* » Normes publiées sous l'autorité du ministre relatives à l'exploitation d'un service aérien commercial par un exploitant aérien. (*Commercial Air Service Standards*)

« NOTAM » Avis donné aux aviateurs concernant la création, la modification ou l'état de tout service, installation ou procédure aéronautique, ou les dangers compromettant la sécurité aérienne, dont la connaissance est essentielle au personnel participant à des opérations aériennes. (*NOTAM*)

« nuit » La période qui se situe entre la fin du crépuscule civil du soir et le début du crépuscule civil du matin. (*night*)

« ornithoptère » Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement. (*ornithopter*)

and includes the manoeuvring area and aprons; (*aire de mouvement*)

"night" means the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight; (*nuit*)

"non-piloted aircraft" [Repealed, SOR/2003-271, s. 1]

"non-precision approach" means an instrument approach by an aircraft using azimuth information; (*approche de non-précision*)

"Northern Domestic Airspace" means the airspace so specified, and delineated, in the *Designated Airspace Handbook*; (*espace aérien intérieur du Nord*)

"NOTAM" means a notice to airmen concerning the establishment or condition of, or change in, any aeronautical facility, service or procedure, or any hazard affecting aviation safety, the knowledge of which is essential to personnel engaged in flight operations; (*NOTAM*)

"obstacle limitation surface" means a surface that establishes the limit to which objects may project into an aerodrome's airspace, so that aircraft operations for which the aerodrome is intended may be conducted safely, and consists of a transitional surface, a take-off surface, an approach surface and an outer surface; (*surface de limitation d'obstacles*)

"offshore operations flight" means a flight that is conducted to or from an offshore location and that is

(*a*) a flight in support of offshore oil, gas or mineral exploitation,

(*b*) a sea-pilot transfer flight, or

(*c*) a search and rescue flight; (*vol d'exploitation extracôtière*)

"one-engine-inoperative take-off distance" means the distance from the start of the take-off roll to the point at which the aeroplane reaches 35 feet above the runway elevation, where failure of the critical engine is recognized at V_1; (*distance de décollage avec un moteur inopérant*)

«passager» Personne, autre qu'un membre d'équipage, transportée à bord d'un aéronef. (*passenger*)

«période de repos minimale» Période pendant laquelle le membre d'équipage de conduite est libre de tout service, sans être interrompu par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé, et bénéficie de la possibilité d'obtenir au moins huit heures de sommeil consécutives dans un local approprié ainsi que le temps requis pour s'y rendre et en revenir et le temps requis pour les soins d'hygiène personnelle et pour les repas. (*minimum rest period*)

«petit aéronef» Avion ayant une masse maximale admissible au décollage de 5 700 kg (12 566 livres) ou moins ou hélicoptère ayant une masse maximale admissible au décollage de 2 730 kg (6 018 livres) ou moins. (*small aircraft*)

«pièce à vie limitée» Pièce qui, comme condition du certificat de type, ne peut dépasser en service une durée précise ou un nombre précis de cycles de fonctionnement. (*life-limited part*)

«pièce commerciale» S'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce qui répond aux conditions suivantes :

a) elle n'est ni expressément conçue ni produite pour utilisation comme produit aéronautique;

b) elle est fabriquée selon une spécification ou une description figurant au catalogue et est marquée selon un système d'identification du fabricant;

c) la défaillance de celle-ci ne nuit pas au maintien de la sécurité du vol, ni au décollage de l'aéronef, ni à l'atterrissage de celui-ci. (*commercial part*)

«pièce standard» S'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce fabriquée conformément à une spécification qui, à la fois :

a) est établie, publiée et mise à jour par une organisation établissant des normes consensuelles ou un organisme gouvernemental;

b) comprend des critères en matière de conception, de construction, d'essai et d'acceptation ainsi que des exigences relatives à l'identification. (*standard part*)

"one-engine-inoperative take-off run" means the distance from the start of the take-off roll to the point midway between the lift-off point and the point at which the aeroplane reaches 35 feet above the runway elevation, where failure of the critical engine is recognized at V_1; (*roulement au décollage avec un moteur inopérant*)

"operator", in respect of an aircraft, means the person that has possession of the aircraft as owner, lessee or otherwise; (*utilisateur*)

"operator" in respect of an airport or heliport, means the holder of the appropriate Canadian aviation document that is in force with respect to the airport or heliport or the person in charge of the airport or heliport, whether as employee, agent or representative of the holder of the Canadian aviation document; (*exploitant*)

"ornithopter" means a heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on planes to which a flapping motion is imparted; (*ornithoptère*)

"overhaul" means a restoration process that includes the disassembly, inspection, repair or replacement of parts, reassembly, adjustment, refinishing and testing of an aeronautical product, and ensures that the aeronautical product is in complete conformity with the service tolerances specified in the applicable instructions for continued airworthiness; (*révision majeure*)

"owner", in respect of an aircraft, means the person who has legal custody and control of the aircraft; (*propriétaire*)

"part design approval" means a document issued by the Minister to record the approval of the design of a replacement part, identified by a part number or by some other means of identification unique to the part, for use on an aeronautical product that is identified by type or model; (*approbation de la conception de pièce*)

"passenger" means a person, other than a crew member, who is carried on board an aircraft; (*passager*)

"permanent resident" means a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration Act*; (*résident permanent*)

«pilote de sécurité» Pilote qui agit comme vigie pour un autre pilote qui utilise un aéronef en vol aux instruments simulé. (*safety pilot*)

«plan de vol» Renseignements qui doivent être communiqués sous forme de plan de vol en application de la section III de la sous-partie 2 de la partie VI. (*flight plan*)

«plan de zone de travail aérien» Plan de gestion du risque qui s'applique au travail aérien proposé. (*aerial work zone plan*)

«plan ESCAT» ou «Plan relatif au contrôle d'urgence de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale» Ensemble des mesures devant être mises en application par Sa Majesté du chef du Canada conformément à l'Accord du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) dans le cas d'une urgence relative à la défense aérienne. (*Escat Plan or Emergency Security Control of Air Traffic Plan*)

«planeur» Aérodyne qui n'est pas entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol. (*glider*)

«planeur propulsé» Avion qui possède les caractéristiques de vol d'un planeur lorsque les moteurs sont inopérants. (*powered glider*)

«plan SCATANA» ou «plan relatif au contrôle de la circulation aérienne et des aides à la navigation aux fins de la sécurité nationale» [Abrogée, DORS/2002-352, art. 1]

«poids au départ» Poids total d'une aile libre ou d'un avion ultra-léger prêt pour le vol, y compris le poids de l'équipement, des instruments, du carburant et de l'huile, à l'exclusion :

a) du poids des occupants;

b) du poids de tout ensemble flotteur ayant un poids maximal de 34 kg (74,93 livres);

c) du poids de tout dispositif de parachute balistique. (*launch weight*)

"personal flotation device" means a personal flotation device that meets the standards set out in the Canadian General Standards Board Standard 65-GP-11, entitled *Standard for: Personal Flotation Devices*, published in October 1972; (*vêtement de flottaison individuel*)

"pilot self-dispatch" means the responsibility of the pilot-in-command for all decisions respecting the operational flight plan and for the flight watch; (*régulation du vol par le pilote*)

"powered glider" means an aeroplane that, with engines inoperative, has the flight characteristics of a glider; (*planeur propulsé*)

"powered parachute aircraft" means a power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces of a flexible parachute-type aerofoil; (*aéronef pour parachute entraîné par moteur*)

"precision approach" means an instrument approach by an aircraft using azimuth and glide path information; (*approche de précision*)

"primary structure" means a structure that carries flight, ground or pressure loads; (*structure primaire*)

"private aircraft" means an aircraft that is registered as a private aircraft pursuant to sections 202.16 and 202.17; (*aéronef privé*)

"private operator" means the holder of a private operator registration document; (*exploitant privé*)

"private operator certificate" [Repealed, SOR/2014-131, s. 1]

"private operator registration document" means a document issued under subsection 604.04(2); (*document d'enregistrement d'exploitant privé*)

"protective breathing equipment" means equipment designed to cover the eyes, nose and mouth of the wearer, or the nose and mouth where accessory equipment is provided to protect the eyes, and to protect the wearer from the effects of smoke, carbon dioxide or other harmful gases; (*inhalateur protecteur*)

«poste de repos — couchette» Couchette qui est conforme aux exigences de l'*Aerospace Recommended Practice* ARP4101/3, intitulée *Crew Rest Facilities* et publiée par la Society of Automotive Engineers (SAE), et qui est configurée en conformité avec les exigences de l'article 3.2.9 de l'*Aerospace Recommended Practice* ARP4101, intitulée *Flight Deck Layout and Facilities* et publiée par la SAE. (*flight relief facility — bunk*)

«poste de repos — siège» Siège complètement inclinable qui est isolé, et non visible des passagers et du poste de pilotage, qui est équipé d'un dispositif d'appel, d'un ensemble de retenue conçu pour retenir une personne endormie et d'un équipement d'oxygène portatif et qui est à l'abri des bruits provenant de la cabine. (*flight relief facility — seat*)

«procédure d'approche aux instruments» S'entend, à l'égard d'un aéronef qui effectue une approche aux instruments vers une piste ou un aérodrome, de la procédure qu'adopte le commandant de bord de cet aéronef pour cette approche, d'après les renseignements précisés dans le *Canada Air Pilot* pour une approche aux instruments vers cette piste ou cet aérodrome ou, si ce document n'en fait pas mention, dans le *Canada Air Pilot restreint*, pour un aéronef utilisé en application de la sous-partie 6 de la partie IV, de la sous-partie 4 de la partie VI, ou de la partie VII. (*instrument approach procedure*)

«procédure d'approche interrompue» Procédure à suivre, si pour quelque raison que ce soit après avoir effectuer une approche aux instruments, l'atterrissage n'est pas poursuivi. (*missed approach procedure*)

«procédures par faible visibilité» Procédures qui sont précisées pour un aéroport dans le *Canada Air Pilot* et qui limitent l'utilisation des aéronefs et des véhicules sur l'aire de mouvement de l'aéroport lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 1 200 pieds. (*low-visibility procedures*)

«prolongement d'arrêt» Aire rectangulaire au sol à l'extrémité d'une piste dans le sens du décollage, de même largeur que la piste, aménagée de façon à permettre à un avion de s'y immobiliser en cas de décollage interrompu. (*stopway*)

"quick-donning mask" means an oxygen mask that can be secured by a person using one hand on the person's face within five seconds, and that provides an immediate supply of oxygen; (*masque à mise rapide*)

"registered aerodrome" means an aerodrome registered by the Minister pursuant to Subpart 1 of Part III; (*aérodrome enregistré*)

"repair" means the rectification of deficiencies in an aeronautical product or the restoration of an aeronautical product to an airworthy condition; (*réparation*)

"repair design approval" means a document, including a repair design certificate issued before December 1, 2009 under section 513.11 or 513.22, issued by the Minister to record the approval of

(*a*) a repair design in respect of a repair to an aeronautical product identified in the document by a serial number, or

(*b*) a repair process in respect of a repair to an aeronautical product or any of its components, identified in the document by a serial number, by a part number or by some other identification unique to the component; (*approbation de la conception de réparation*)

"repair design certificate" [Repealed, SOR/2009-280, s. 1]

"reportable service difficulty" means a service difficulty that affects or that, if not corrected, is likely to affect the safety of an aircraft, its occupants or any other person; (*difficulté en service à signaler*)

"required inspection" means an inspection of an aeronautical product that is required by a maintenance schedule, an airworthiness limitation or an airworthiness directive, except where the airworthiness directive specifies that the inspection may be performed by a flight crew member; (*inspection obligatoire*)

"required take-off distance" means the one-engine-inoperative take-off distance or 115 per cent of the all-engines-operating take-off distance, whichever is greater; (*distance de décollage exigée*)

« propriétaire » Dans le cas d'un aéronef, la personne qui en a la garde et la responsabilité légales. (*owner*)

« rassemblement de personnes invitées » Nombre quelconque de personnes invitées, par divers moyens, à assister à une manifestation aéronautique spéciale. Sont exclus de la présente définition les juges de compétition, le titulaire d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées et son personnel et les membres de l'équipe de soutien d'un participant. (*invited assembly of persons*)

« référence visuelle requise » Dans le cas d'un aéronef qui effectue une approche vers une piste, la partie de l'aire d'approche de la piste ou les aides visuelles qui, vues par le pilote, lui permettent d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de changement de position en vue de continuer l'approche et de compléter l'atterrissage. (*required visual reference*)

« région de calage altimétrique » L'espace aérien inférieur précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*altimeter setting region*)

« région de contrôle » L'espace aérien contrôlé qui est situé dans l'espace aérien intérieur canadien et est précisé comme la région de contrôle de l'Arctique, la région de contrôle du Nord ou la région de contrôle du Sud dans le *Manuel des espaces aériens désignés* et qui s'étend verticalement et vers le haut à partir d'une altitude ou d'une altitude-pression précisées. (*control area*)

« région de contrôle de l'Arctique » [Abrogée, DORS/2006-77, art. 1]

« région de contrôle terminal » Espace aérien contrôlé qui est établi dans le voisinage d'un aérodrome important et à l'intérieur duquel un service de contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification de l'espace aérien. (*terminal control area*)

« région d'utilisation de la pression standard » Tout l'espace aérien intérieur canadien, sauf la région de calage altimétrique. (*standard pressure region*)

« régulation des vols en coresponsabilité » La responsabilité partagée du commandant de bord et du régulateur de vol à l'égard des décisions portant sur le plan de vol exploitation avant que le commandant de bord ne l'ait

"required take-off run" means the one-engine-inoperative take-off run or 115 per cent of the all-engines-operating take-off run, whichever is greater; (*roulement au décollage exigé*)

"required visual reference", in respect of an aircraft on an approach to a runway, means that portion of the approach area of the runway or those visual aids that, when viewed by the pilot of the aircraft, enable the pilot to make an assessment of the aircraft position and rate of change of position, in order to continue the approach and complete a landing; (*référence visuelle requise*)

"restricted airspace" means airspace of fixed dimensions that is so specified in the *Designated Airspace Handbook* and within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain conditions specified in that Handbook; (*espace aérien réglementé*)

"Restricted Canada Air Pilot" means an aeronautical information publication published by NAV CANADA that contains information on restricted instrument procedures; (*Canada Air Pilot restreint*)

"rocket" means a projectile that contains its own propellant and that depends for its flight on a reaction set up by the release of a continuous jet of rapidly expanding gases; (*fusée*)

"runway visibility" means the distance along a runway over which a person can see and recognize a visibility marker or lights having an intensity of more or less 1,000 candelas; (*visibilité sur la piste*)

"RVR" or "runway visual range" means the range over which the pilot of an aircraft on the centre line of a runway can expect to see the runway surface markings or the lights delineating the runway or identifying that centre line; (*RVR ou portée visuelle de piste*)

"RVR A", in respect of a runway, means RVR detection equipment that is located adjacent to the runway threshold; (*RVR « A »*)

"RVR B", in respect of a runway, means RVR detection equipment that is located adjacent to the runway midpoint; (*RVR « B »*)

accepté et à l'égard de la surveillance de vol. (*co-authority dispatch*)

«régulation du vol par le pilote» La responsabilité du commandant de bord à l'égard des décisions portant sur le plan de vol exploitation et à l'égard de la surveillance de vol. (*pilot self-dispatch*)

«réparation» Correction des lacunes ou remise en état de navigabilité d'un produit aéronautique. (*repair*)

«réparation majeure» Réparation d'un produit aéronautique, pour lequel un certificat de type a été délivré, qui fait en sorte que le produit s'écarte de la définition de type prévue par le certificat, lorsque l'écart par rapport à la définition de type a un effet non négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité du produit aéronautique ou sur les caractéristiques environnementales. (*major repair*)

«résident permanent» S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration*. (*permanent resident*)

«révision majeure» Processus de remise en état qui comprend le démontage, l'inspection, la réparation ou le remplacement de pièces, le remontage, le réglage, le refinissage et la mise à l'essai d'un produit aéronautique, et qui garantit que le produit aéronautique est en tous points conforme aux tolérances de service précisées dans les instructions applicables au maintien de l'état de navigabilité. (*overhaul*)

«roulement au décollage avec tous les moteurs opérants» Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'au point situé à mi-chemin entre le point de décollage et le point où l'avion atteint la hauteur au-dessus de l'altitude de la piste précisée dans les critères de certification de l'avion. (*all-engines-operating take-off run*)

«roulement au décollage avec un moteur inopérant» Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'à un point situé à mi-chemin entre le point de décollage et le point où l'avion atteint 35 pieds au-dessus de

"RVSM airspace" or "Reduced Vertical Separation Minimum airspace" means airspace where a vertical separation minimum of 1,000 feet applies, whose horizontal and vertical limits are

(*a*) in respect of Canadian airspace, specified in the *Designated Airspace Handbook*, and

(*b*) in respect of foreign airspace, designated or otherwise recognized by the competent aviation authority of the foreign country; (*espace aérien RVSM ou espace aérien à espacement minimum vertical réduit*)

"safety belt" means a personal restraint system consisting of either a lap strap or a lap strap combined with a shoulder harness; (*ceinture de sécurité*)

"safety management system" means a documented process for managing risks that integrates operations and technical systems with the management of financial and human resources to ensure aviation safety or the safety of the public; (*système de gestion de la sécurité*)

"safety pilot" means a pilot who acts as a lookout for another pilot operating an aircraft in simulated instrument flight; (*pilote de sécurité*)

"SCATANA plan" or "Security Control of Air Traffic and Navigation Aids Plan" [Repealed, SOR/2002-352, s. 1]

"SCDA non-precision approach" means stabilized constant-descent-angle non-precision approach; (*approche de non-précision SCDA*)

"scheduled maintenance" means any maintenance performed at predetermined intervals pursuant to these Regulations, a maintenance schedule or an airworthiness directive; (*maintenance planifiée*)

"serviceable", in respect of an aircraft or aircraft part, means fit and safe for flight; (*en état de service*)

"service difficulty" means a failure or malfunction of, or defect in, an aeronautical product; (*difficulté en service*)

"servicing", in respect of an aeronautical product, means cleaning, lubricating and the replenishment of fluids not

l'altitude de piste lorsqu'une panne du moteur le plus défavorable est détectée à la V_1. (*one-engine-inoperative take-off run*)

«roulement au décollage exigé» Roulement au décollage avec un moteur inopérant ou 115 pour cent du roulement au décollage avec tous les moteurs opérants, selon la plus élevée de ces deux valeurs. (*required take-off run*)

«route» Projection, sur la surface de la terre, de la trajectoire d'un aéronef dont le sens, en un point quelconque, est généralement exprimé en degrés par rapport au nord vrai, magnétique ou de la grille. (*track*)

«route aérienne» L'espace aérien désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées :

a) dans le cas de l'espace aérien contrôlé, dans le *Manuel des espaces aériens désignés*;

b) dans le cas de l'espace aérien non contrôlé, sur une carte aéronautique. (*air route*)

«RVR « A »» Dans le cas d'une piste, l'équipement de détection RVR qui est adjacent au seuil de la piste. (*RVR "A"*)

«RVR « B »» Dans le cas d'une piste, l'équipement de détection RVR qui est adjacent au point milieu de la piste. (*RVR "B"*)

«RVR» ou «portée visuelle de piste» Distance maximale à laquelle le pilote d'un aéronef qui se trouve sur l'axe d'une piste peut s'attendre à voir les marques apposées sur la surface de la piste ou les feux qui la délimitent ou en indiquent l'axe. (*RVR or runway visual range*)

«services aériens spécialisés» La cartographie aérienne, les levés topographiques aériens, la photographie aérienne, la gestion des incendies de forêt, la lutte contre l'incendie, la publicité aérienne, le remorquage de planeurs, les sauts en parachute, la construction aérienne, l'héliportage, les excursions aériennes, la formation au pilotage, l'inspection et la surveillance aériennes, et l'épandage aérien. (*specialty air services*)

«services consultatifs de la circulation aérienne» Fourniture, par une unité de contrôle de la circulation aérienne

requiring the disassembly of the product; (*entretien courant*)

"shoulder harness" means any device that is used to restrain the upper torso of a person and that consists of a single diagonal upper torso strap or dual upper torso straps; (*ceinture-baudrier*)

"sightseeing operation" means aerial work in the course of which passengers are disembarked at the point of departure; (*excursion aérienne*)

"small aircraft" means an aeroplane having a maximum permissible take-off weight of 5 700 kg (12,566 pounds) or less, or a helicopter having a maximum permissible take-off weight of 2 730 kg (6,018 pounds) or less; (*petit aéronef*)

"Southern Domestic Airspace" means that airspace so specified, and delineated, in the *Designated Airspace Handbook*; (*espace aérien intérieur du Sud*)

"special aviation event" means an air show, a low level air race, an aerobatic competition, a fly-in or a balloon festival; (*manifestation aéronautique spéciale*)

"special VFR flight" means a VFR flight authorized by an air traffic control unit that is conducted within a control zone under VMC in accordance with Division VI of Subpart 2 of Part VI; (*vol VFR spécial*)

"specialty air services" means aerial mapping, aerial surveying, aerial photography, forest fire management, fire fighting, aerial advertising, glider towing, parachute jumping, aerial construction, heli-logging, aerial sightseeing, flight training, aerial inspection and surveillance and aerial spraying services; (*services aériens spécialisés*)

"Standard 621" means the *Obstruction Marking and Lighting Standard* of the *General Operating and Flight Rules Standards*, published by the Department of Transport; (*norme 621*)

"standard of airworthiness", in respect of the design, manufacture or maintenance of an aeronautical product, means the description, in terms of a minimum standard, of the properties and attributes of the configuration, ma-

ou par une station d'information de vol, de renseignements concernant la sécurité aérienne, y compris l'information météorologique pour l'aviation et les rapports sur l'état des aérodromes et des aides à la radionavigation. La présente définition ne comprend pas la communication des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne. (*air traffic advisory services*)

« services d'information de vol »

a) La diffusion de renseignements d'ordre météorologique pour l'aviation et de l'information aéronautique pour les aérodromes de départ, de destination et de dégagement, le long de la route de vol proposée;

b) la diffusion de renseignements d'ordre météorologique pour l'aviation et de l'information aéronautique aux aéronefs en vol;

c) la réception, le traitement et la mise à exécution de plans de vol et d'itinéraires de vol, et des modifications et des annulations de plans de vol et d'itinéraires de vol;

d) l'échange de l'information relative aux plans de vol avec des organismes et des administrations publiques, qu'ils soient canadiens ou étrangers, ou avec des unités des services de la circulation aérienne étrangères;

e) la diffusion de toute information relative à la circulation connue au sol et dans les airs. (*flight information services*)

« service de transport aérien » Service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens — effets personnels, bagages, fret — à bord d'un aéronef entre deux points. (*air transport service*)

« service d'entraînement en vol » Service aérien commercial qui est exploité pour dispenser l'entraînement en vol. (*flight training service*)

« spectacle aérien » Présentation ou démonstration aérienne menée par un ou plusieurs aéronefs en présence d'un rassemblement de personnes invitées. (*air show*)

« station » Installation utilisée pour fournir des informations ou des services aéronautiques. (*station*)

terial and performance or physical characteristics of that aeronautical product, and includes the procedures to ascertain compliance with or to maintain that minimum standard, as specified in Part V; (*norme de navigabilité*)

"standard part", in respect of an aircraft, means a part manufactured in conformity with a specification that

(*a*) is established, published and maintained by an organization setting consensus standards or by a government agency, and

(*b*) includes design, manufacturing, test and acceptance criteria and identification requirements; (*pièce standard*)

"standard pressure region" means all of the Canadian Domestic Airspace not within the altimeter setting region; (*région d'utilisation de la pression standard*)

"station" means a facility used for providing aeronautical information or services; (*station*)

"stopway" means a rectangular area on the ground at the end of a runway in the direction of take-off and having the same width as the runway, prepared as a suitable area for stopping an aeroplane in the case of a rejected take-off; (*prolongement d'arrêt*)

"suitable accommodation" means a single-occupancy bedroom that is subject to a minimal level of noise, is well ventilated and has facilities to control the levels of temperature and light or, where such a bedroom is not available, an accommodation that is suitable for the site and season, is subject to a minimal level of noise and provides adequate comfort and protection from the elements; (*local approprié*)

"supplemental type certificate" means a document, including a limited supplemental type approval and a supplemental type approval issued before October 10, 1996 under section 214 of the *Air Regulations* and a limited supplemental type certificate issued before December 1, 2009 under section 513.11 or 513.22, issued by the Minister to record the approval of a change to the type design of

« station au sol » Emplacement au sol muni d'un poste émetteur et récepteur permettant les communications bilatérales en phonie avec un aéronef. (*ground station*)

« station d'information de vol » Station au sol qui fournit des services consultatifs de la circulation aérienne, des services d'information de vol et des services de secours d'urgence en vue d'assurer la sécurité des mouvements des aéronefs. (*flight service station*)

« structure primaire » Structure qui supporte les charges de vol, les charges au sol ou les charges de pression. (*primary structure*)

« suivi de vol » La surveillance de la progression d'un vol, la fourniture de tout renseignement opérationnel que peut demander le commandant de bord et la notification à l'unité de formation au pilotage et aux autorités de recherches et de sauvetage du fait qu'un vol est en retard ou manquant. (*flight following*)

« Supplément de vol-Canada » Publication d'information aéronautique publiée sous l'autorité du ministre des Transports et du ministère de la Défense nationale destinée à compléter les cartes en route et le *Canada Air Pilot*. (*Canada Flight Supplement*)

« surface » Toute surface au sol ou sur l'eau, y compris une surface gelée. (*surface*)

« surface de limitation d'obstacles » Surface qui établit la hauteur limite des objets faisant saillie dans l'espace aérien d'un aérodrome, de manière que l'utilisation prévue des aéronefs à l'aérodrome en cause soit effectuée en toute sécurité, et qui est composée des surfaces de transition, de départ et d'approche, ainsi que d'une surface extérieure. (*obstacle limitation surface*)

« surveillance de vol » La tenue des renseignements à jour sur la progression d'un vol et la surveillance des facteurs et des conditions qui peuvent avoir une incidence sur le vol. (*flight watch*)

« survol prolongé d'un plan d'eau »

a) Dans le cas d'un aéronef autre qu'un hélicoptère, le survol d'un plan d'eau situé à une distance supé-

(*a*) an aeronautical product identified in the document by a single serial number,

(*b*) several aeronautical products of the same type or model, approved under a single type certificate and identified in the document by their serial numbers, or

(*c*) several aeronautical products of differing types or models, approved under separate type certificates and identified in the document; (*certificat de type supplémentaire*)

"surface" means any ground or water, including the frozen surface thereof; (*surface*)

"take-off" means

(*a*) in respect of an aircraft other than an airship, the act of leaving a supporting surface, and includes the take-off run and the acts immediately preceding and following the leaving of that surface, and

(*b*) in respect of an airship, the act of freeing the airship from restraint, and includes the acts immediately preceding and following the freeing of that airship from restraint; (*décollage*)

"TAWS" or "Terrain Awareness Warning System" means an aircraft system that is intended to provide a flight crew with both aural and visual alerts to aid in preventing controlled flight into terrain, obstacles or water; (*TAWS ou système d'avertissement et d'alarme d'impact*)

"terminal control area" means controlled airspace that is established in the vicinity of a major aerodrome and within which an air traffic control service is provided based on the airspace classification; (*région de contrôle terminal*)

"tethered flight", in respect of a balloon, means flight while the balloon is attached to a supporting surface by a restraining device; (*vol captif*)

"TODA" or "take-off distance available" means the total of the take-off run available and, where a clearway is provided, the length of clearway declared available by the operator of the aerodrome; (*TODA ou distance de décollage utilisable*)

rieure à 50 milles marins de la côte la plus proche, mesurée horizontalement;

b) dans le cas d'un hélicoptère, le survol d'un plan d'eau situé à une distance supérieure à 50 milles marins de la côte la plus proche ou de la plate-forme d'héliport la plus proche située au large des côtes, mesurée horizontalement. (*extended over-water operation*)

«système de gestion de la sécurité» Processus documenté de gestion des risques qui intègre des systèmes d'exploitation et des systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines pour assurer la sécurité aérienne ou la sécurité du public. (*safety management system*)

«TAWS» ou «système d'avertissement et d'alarme d'impact» Système d'aéronef qui est destiné à transmettre à l'équipage de conduite, verbalement et visuellement, des avertissements pour aider à prévenir les impacts sans perte de contrôle avec le relief, des obstacles ou de l'eau. (*TAWS or Terrain Awareness Warning System*)

«temps aux instruments» S'entend :

a) du temps aux instruments au sol;

b) du temps réel de vol aux instruments;

c) du temps simulé de vol aux instruments. (*instrument time*)

«temps dans les airs» Pour la tenue des dossiers techniques, la période qui commence au moment où l'aéronef quitte la surface pour se terminer au moment où il touche la surface au point d'atterrissage suivant. (*air time*)

«temps de service au poste de pilotage» Le temps que passe un membre d'équipage de conduite à exercer ses fonctions à bord d'un avion pendant le temps de vol. (*flight deck duty time*)

«temps de service de vol» Période qui commence lorsque le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour un vol, ou se présente au travail en tant que membre d'équipage de conduite en attente, et se termine

"TORA" or "take-off run available" means the length of a runway declared available and suitable by the operator of the aerodrome for the ground run of an aeroplane during take-off; (*TORA ou distance de roulement utilisable au décollage*)

"track" means the projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in true, magnetic or grid degrees from North; (*route*)

"transponder airspace" means controlled airspace consisting of the airspace referred to in section 601.03, within which the aircraft equipment requirements prescribed in section 605.35 apply; (*espace aérien à utilisation de transpondeur*)

"transport category aircraft" means an aeroplane certified pursuant to Chapter 525 of the *Airworthiness Manual* or an equivalent foreign airworthiness standard, or a helicopter certified pursuant to Chapter 529 of the *Airworthiness Manual* or an equivalent foreign airworthiness standard; (*aéronef de catégorie transport*)

"true Mach number" means the ratio of the true air speed of an aircraft to the local speed of sound at the flight altitude; (*nombre de Mach vrai*)

"TSO-C112" [Repealed, SOR/2009-280, s. 1]

"TSO-C118" [Repealed, SOR/2009-280, s. 1]

"TSO-C119a" [Repealed, SOR/2009-280, s. 1]

"TSO-C119b" [Repealed, SOR/2009-280, s. 1]

"type" means

(*a*) when used in reference to personnel licensing, a specific make and model of aircraft, including modifications thereto that do not change its handling or flight charateristics, and

(*b*) when used in reference to the certification of aircraft, a classification of aircraft having similar design characteristics; (*type*)

"type certificate" means

(*a*) a document, including a type approval issued before October 10, 1996 under section 214 of the *Air*

à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin du vol final, sauf lorsque le vol est effectué en vertu des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII, auquel cas la période se termine 15 minutes après l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin du vol final. Sont compris le temps nécessaire pour effectuer toute fonction assignée par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé ou déléguée par le ministre avant l'heure de présentation au travail, ainsi que le temps nécessaire pour que les techniciens d'entretien d'aéronefs puissent exécuter leurs tâches avant ou après un vol. (*flight duty time*)

«temps de vol» Le temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. (*flight time*)

«TODA» ou «distance de décollage utilisable» Distance de roulement utilisable au décollage augmentée, lorsqu'il y a un prolongement dégagé, de la longueur de celui-ci que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable. (*TODA or take-off distance available*)

«TORA» ou «distance de roulement utilisable au décollage» Longueur de piste que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable et adéquate pour le roulement au sol d'un avion au décollage. (*TORA or take-off run available*)

«transpondeur mode S» L'appareil *Airborne Mode S air traffic control (ATC) transponder* visé dans la CAN-TSO-C112. (*Mode S transponder*)

«travail aérien» Service aérien commercial, autre qu'un service de transport aérien ou un service d'entraînement en vol. (*aerial work*)

«travaux élémentaires» Tâches qui sont énoncées comme travaux élémentaires dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*. (*elementary work*)

«TSO-C112» [Abrogée, DORS/2009-280, art. 1]

«TSO-C118» [Abrogée, DORS/2009-280, art. 1]

«TSO-C119a» [Abrogée, DORS/2009-280, art. 1]

«TSO-C119b» [Abrogée, DORS/2009-280, art. 1]

Regulations, issued by the Minister to certify that the type design of an aircraft, aircraft engine or propeller identified in the document meets the applicable standards for that aeronautical product recorded in the type certificate data sheets, or

(*b*) a document issued by the foreign airworthiness authority having jurisdiction over the type design of an aeronautical product that is equivalent to a document referred to in paragraph (*a*) and that has been accepted by the Minister for the purpose of issuing a certificate of airworthiness; (*certificat de type*)

"type design" means

(*a*) the drawings and specifications, and a listing of those drawings and specifications that are necessary to define the design features of an aeronautical product in compliance with the standards applicable to the aeronautical product,

(*b*) the information on dimensions, materials and manufacturing processes that is necessary to define the structural strength of an aeronautical product,

(*c*) the approved sections of the aircraft flight manual, where required by the applicable standards of airworthiness,

(*d*) the airworthiness limitations section of the instructions for continued airworthiness specified in the applicable chapters of the *Airworthiness Manual*; and

(*e*) any other data necessary to allow, by comparison, the determination of the airworthiness and, where applicable, the environmental characteristics of later aeronautical products of the same type or model; (*définition de type*)

"UHF" means ultra-high frequency; (*UHF*)

"ultra-light aeroplane" means an advanced ultra-light aeroplane or a basic ultra-light aeroplane; (*avion ultra-léger*)

"unforeseen operational circumstance" means an event, such as unforecast adverse weather, or an equipment malfunction or air traffic control delay, that is beyond

« turbulence légère » Turbulence qui produit momentanément des changements d'altitude ou d'assiette faibles et irréguliers ou turbulence qui produit des secousses faibles, rapides et assez régulières sans entraîner de changements importants d'altitude ou d'assiette. (*light turbulence*)

« type » S'entend :

a) en ce qui concerne la délivrance des licences du personnel, d'une marque et d'un modèle de base particuliers d'aéronefs, y compris les modifications qui y sont apportées et qui n'en changent pas la manoeuvrabilité ou les caractéristiques de vol;

b) en ce qui concerne la certification d'aéronefs, la classification d'aéronefs dont les caractéristiques de conception sont similaires. (*type*)

« UHF » Ultra haute fréquence. (*UHF*)

« unité ATC » ou « unité de contrôle de la circulation aérienne » Selon le cas :

a) un centre de contrôle régional qui fournit le service de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR;

b) une unité de contrôle terminal qui fournit le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR qui sont utilisés dans une région de contrôle terminal;

c) une tour de contrôle de la circulation aérienne qui fournit, à un aérodrome donné, le service du contrôle de la circulation aérienne. (*ATC Unit or air traffic control unit*)

« unité de formation au pilotage » S'entend :

a) dans le cas d'un avion ou d'un hélicoptère, du titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

b) dans le cas d'un planeur, d'un ballon, d'un autogire ou d'un avion ultra-léger, d'un club, d'une école ou de tout autre organisme qui dispense l'entraînement en vol. (*flight training unit*)

« UTC » Temps universel coordonné. (*UTC*)

the control of an air operator or private operator; (*circonstance opérationnelle imprévue*)

"unmanned air vehicle" means a power-driven aircraft, other than a model aircraft, that is designed to fly without a human operator on board; (*véhicule aérien non habité*)

"UTC" means Coordinated Universal Time; (*UTC*)

"vessel" means any ship, boat or other floating structure, other than an aircraft, used for navigation on water; (*navire*)

"VFR" means visual flight rules; (*VFR*)

"VFR aircraft" means an aircraft operating in VFR flight; (*aéronef VFR*)

"VFR flight" means a flight conducted in accordance with the visual flight rules; (*vol VFR*)

"VFR OTT" means VFR over-the-top; (*VFR OTT*)

"VHF" means very high frequency; (*VHF*)

"visibility marker" means a dark object of suitable dimensions for use as a reference in evaluating runway visibility; (*balise de visibilité*)

"visibility report" means a report that may include runway visibility, ground visibility and RVR; (*compte rendu de la visibilité*)

"VMC" or "visual meteorological conditions" means meteorological conditions equal to or greater than the minima specified in Division VI of Subpart 2 of Part VI, expressed in terms of visibility and distance from cloud. (*VMC ou conditions météorologiques de vol à vue*)

« utilisateur » Dans le cas d'un aéronef, la personne qui a la possession de l'aéronef, notamment à titre de propriétaire ou de locataire. (*operator*)

« véhicule aérien non habité » Aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord.(*unmanned air vehicle*)

« vêtement de flottaison individuel » Vêtement de flottaison individuel conforme à la Norme (F)65-GP-11 intitulée *Normes : Vêtements de flottaison individuels*, publiée en octobre 1972 par l'Office des normes générales du Canada. (*personal flotation device*)

« VFR » Règles de vol à vue. (*VFR*)

« VFR OTT » VFR au-dessus de la couche. (*VFR OTT*)

« VHF » Très haute fréquence. (*VHF*)

« visibilité au sol » S'entend, dans le cas d'un aérodrome, de la visibilité à cet aérodrome communiquée dans une observation météorologique, selon le cas :

a) par une unité de contrôle de la circulation aérienne;

b) par une station d'information de vol;

c) par une station radio d'aérodrome communautaire;

d) par un AWOS utilisé par le ministère des Transports, le ministère de la Défense nationale ou le Service de l'environnement atmosphérique dans le but d'effectuer des observations météorologiques pour l'aviation;

e) par une station radio au sol exploitée par un exploitant aérien. (*ground visibility*)

« visibilité en vol » Visibilité vers l'avant à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol. (*flight visibility*)

« visibilité sur la piste » La distance, le long de la piste, sur laquelle une personne peut voir et reconnaître une balise de visibilité ou des feux ayant une intensité de plus ou moins 1 000 candelas. (*runway visibility*)

« VMC » ou « conditions météorologiques de vol à vue » Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages, qui

sont égales ou supérieures aux minimums précisés à la section VI de la sous-partie 2 de la partie VI. (*VMC or visual meteorological conditions*)

« voie aérienne » L'espace aérien contrôlé désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*airway*)

« vol » Dans le cas d'un ballon libre ou d'un ballon captif, la période comprise entre le moment où le ballon, y compris l'enveloppe et la nacelle, quitte une surface d'appui et le moment de son immobilisation à l'atterrissage. (*flight*)

« vol captif » Dans le cas d'un ballon, vol pendant lequel le ballon est rattaché à une surface d'appui au moyen d'un dispositif de retenue. (*tethered flight*)

« vol d'exploitation extracôtière » Vol qui est effectué en provenance ou à destination d'un emplacement extracôtier et qui est, selon le cas :

a) un vol à l'appui de l'exploitation extracôtière du pétrole, du gaz ou du minerai;

b) un vol de transfert de pilotes maritimes;

c) un vol de recherche et de sauvetage. (*offshore operations flight*)

« vol IFR » Vol effectué selon les règles de vol aux instruments. (*IFR flight*)

« vol VFR » Vol effectué selon les règles de vol à vue. (*VFR flight*)

« vol VFR spécial » Vol VFR autorisé par une unité de contrôle de la circulation aérienne et qui est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle en VMC conformément à la section VI de la sous-partie 2 de la partie VI. (*special VFR flight*)

« zone dangereuse » Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel des activités présentant un danger pour les aéronefs en vol pourraient avoir lieu aux périodes indiquées dans ce manuel. (*danger area*)

«zone de contrôle» Espace aérien contrôlé précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés* qui, sauf indication contraire de ce manuel, s'étend verticalement vers le haut à partir de la surface de la terre jusqu'à 3 000 pieds AGL inclusivement. (*control zone*)

«zone de travail aérien» Zone délimitée dans le plan de zone de travail à l'intérieur de laquelle un travail aérien est effectué et qui est située au-dessus d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village ou au-dessus d'une zone où des personnes sont susceptibles de se rassembler ou dans une zone adjacente à celle-ci. (*aerial work zone*)

«zone MF» Zone de dimensions précises comprenant la surface et l'espace aérien qui sont situés dans le voisinage d'un aérodrome non contrôlé et :

a) pour laquelle une fréquence obligatoire a été assignée;

b) à l'égard de laquelle les procédures de compte rendu précisées dans la section V de la sous-partie 2 de la partie VI sont applicables;

c) qui est précisée comme zone MF dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada*. (*MF area*)

(2) Unless otherwise indicated in these Regulations, any reference to a classification, standard, procedure or other specification that is incorporated by reference is a reference to that classification, standard, procedure or specification as amended from time to time.

SOR/98-526, s. 1; SOR/2000-405, s. 1; SOR/2002-112, s. 1; SOR/2002-345, s. 1; SOR/2002-352, s. 1; SOR/2003-123, s. 1; SOR/2003-129, s. 1; SOR/2003-154, s. 1; SOR/2003-271, s. 1; SOR/2005-173, s. 1; SOR/2005-348, s. 1; SOR/2006-77, s. 1; SOR/2006-199, s. 1; SOR/2007-87, s. 1; SOR/2007-133, s. 1; SOR/2007-136, s. 1; SOR/2007-290, s. 1; SOR/2009-280, ss. 1, 39; SOR/2011-285, s. 1; SOR/2012-136, s. 1; SOR/2014-131, s. 1; SOR/2015-84, s. 1; SOR/2015-127, s. 1; SOR/2015-160, s. 1.

(2) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute mention d'une classification, norme, procédure ou autre spécification incorporée par renvoi constitue un renvoi à celle-ci dans son état premier ou modifié.

DORS/98-526, art. 1; DORS/2000-405, art. 1; DORS/2002-112, art. 1; DORS/2002-345, art. 1; DORS/2002-352, art. 1; DORS/2003-123, art. 1; DORS/2003-129, art. 1; DORS/2003-154, art. 1; DORS/2003-271, art. 1; DORS/2005-173, art. 1; DORS/2005-348, art. 1; DORS/2006-77, art. 1; DORS/2006-199, art. 1; DORS/2007-87, art. 1; DORS/2007-133, art. 1; DORS/2007-136, art. 1; DORS/2007-290, art. 1; DORS/2009-280, art. 1 et 39; DORS/2011-285, art. 1; DORS/2012-136, art. 1; DORS/2014-131, art. 1; DORS/2015-84, art. 1; DORS/2015-127, art. 1; DORS/2015-160, art. 1.

Subpart 2 — Application

Application

102.01 These Regulations do not apply in respect of

(*a*) military aircraft of Her Majesty in right of Canada when they are being manoeuvred under the authority of the Minister of National Defence;

Sous-partie 2 — Application

Application

102.01 Le présent règlement ne s'applique pas :

a) aux aéronefs militaires de Sa Majesté du chef du Canada lorsque ceux-ci manoeuvrent sous l'autorité du ministre de la Défense nationale;

(*b*) military aircraft of a country other than Canada, to the extent that the Minister of National Defence has exempted them from the application of these Regulations pursuant to subsection 5.9(2) of the Act; or

(*c*) model aircraft, rockets, hovercraft or wing-in-ground-effect machines, unless otherwise indicated in the Regulations.

b) aux aéronefs militaires d'un pays autre que le Canada, dans la mesure où le ministre de la Défense nationale, en application du paragraphe 5.9(2) de la Loi, exempte ceux-ci de l'application du présent règlement;

c) aux modèles réduits d'aéronefs, aux fusées, aux véhicules à coussins d'air et aux appareils munis d'ailes en effet de sol, sauf disposition contraire du présent règlement.

Subpart 3 — Administration and Compliance

Division I — Administration

Requirements for Standards Incorporated by Reference

103.01 (1) This section applies in respect of standards made by the Minister and incorporated by reference into these Regulations.

(2) The Minister shall not make a standard or an amendment to a standard unless the Minister has undertaken consultations with interested persons concerning the standard or the amendment in accordance with the procedures specified in the publication entitled *CARAC Management Charter & Procedures*.

(3) No standard or amendment to a standard shall come into effect less than 30 days after it is made.

(4) A standard or an amendment to a standard may be made and brought into effect by the Minister without regard to subsections (2) and (3) where the standard or amendment is urgently required to ensure aviation safety or the safety of the public.

Division II — Compliance

Inspection of Aircraft, Requests for Production of Documents and Prohibitions

103.02 (1) The owner or operator of an aircraft shall, on reasonable notice given by the Minister, make the aircraft available for inspection in accordance with the notice.

Sous-partie 3 — Administration et application

Section I — Administration

Exigences relatives aux normes incorporées par renvoi

103.01 (1) Le présent article s'applique aux normes prises par le ministre qui sont incorporées par renvoi au présent règlement.

(2) Le ministre ne peut prendre ou modifier une norme à moins d'avoir consulté les intéressés à cet égard conformément aux procédures précisées dans la publication intitulée *Charte de gestion et procédures du CCRAC*.

(3) Aucune norme ou modification de celle-ci ne peut entrer en vigueur moins de 30 jours après qu'elle est prise.

(4) Par dérogation aux paragraphes (2) et (3), la norme ou modification de celle-ci peut être prise par le ministre et entrer en vigueur lorsque la norme ou la modification de celle-ci est requise d'urgence pour assurer la sécurité aérienne ou la sécurité du public.

Section II — Application

Inspection de l'aéronef, demande de documents et interdictions

103.02 (1) Le propriétaire ou l'utilisateur d'un aéronef doit, après avoir reçu un avis raisonnable du ministre, permettre l'inspection de l'aéronef conformément à l'avis.

(2) Every person who

(*a*) is the holder of a Canadian aviation document,

(*b*) is the owner, operator or pilot-in-command of an aircraft in respect of which a Canadian aviation document, technical record or other document is kept, or

(*c*) has in possession a Canadian aviation document, technical record or other document relating to an aircraft or a commercial air service

shall produce the Canadian aviation document, technical record or other document for inspection in accordance with the terms of a demand made by a peace officer, an immigration officer or the Minister.

(3) No person shall

(*a*) lend a Canadian aviation document to any person who is not entitled to it by these Regulations, or allow any such person to use a Canadian aviation document; or

(*b*) mutilate, alter or render illegible a Canadian aviation document.

(4) For the purposes of this section, "other document" includes all writings, papers and other records made, held or maintained by the owner, operator or pilot-in-command of an aircraft for the purpose of recording any action, activity, performance or use of the aircraft or any activity of the owner, operator or crew members in respect of that aircraft, whether or not the documents are required by law to be made, held or maintained.

Return of Canadian Aviation Documents

103.03 Where a Canadian aviation document has been suspended or cancelled, the person to whom it was issued shall return it to the Minister immediately after the effective date of the suspension or cancellation.

Record Keeping

103.04 Recording systems, including computer records and microfiche, that do not comprise entries on

(2) Toute personne doit soumettre un document d'aviation canadien ou un dossier technique ou tout autre document aux fins d'inspection selon les conditions précisées dans la demande faite par un agent de la paix, un agent d'immigration ou le ministre si cette personne, selon le cas :

a) est le titulaire d'un document d'aviation canadien;

b) est le propriétaire, l'utilisateur ou le commandant de bord d'un aéronef à l'égard duquel un document d'aviation canadien, un dossier technique ou un autre document est conservé;

c) a en sa possession un document d'aviation canadien, un dossier technique ou un autre document relatif à un aéronef ou à un service aérien commercial.

(3) Il est interdit :

a) de prêter un document d'aviation canadien à une personne qui n'y a pas droit selon le présent règlement, ou de laisser une telle personne l'utiliser;

b) de mutiler, de modifier ou de rendre illisible un document d'aviation canadien.

(4) Pour l'application du présent article, « autres documents » comprend tous les écrits, papiers et divers registres établis, gardés ou tenus par le propriétaire, l'utilisateur ou le commandant de bord d'un aéronef afin de consigner toute intervention, activité, performances ou utilisation de l'aéronef ou de consigner les activités du propriétaire, de l'utilisateur ou des membres d'équipage de cet aéronef, qu'il s'agisse ou non de documents qui doivent être établis, gardés ou tenus à jour selon la loi.

Retour d'un document d'aviation canadien

103.03 Lorsqu'un document d'aviation canadien est suspendu ou annulé, le titulaire doit le retourner au ministre immédiatement après la date de la prise d'effet de la suspension ou de l'annulation.

Tenue des dossiers

103.04 Les systèmes d'enregistrement, y compris les documents mécanographiques et les microfiches, qui ne

paper may be used to comply with the record-keeping requirements of these Regulations if

(*a*) measures are taken to ensure that the records contained in the recording systems are protected, by electronic or other means, against inadvertent loss or destruction and against tampering; and

(*b*) a copy of the records contained in the recording systems can be printed on paper and provided to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

[**103.05** reserved]

Division III — Canadian Aviation Documents

Notices of Refusal to Issue, Amend or Renew and Notices of Suspension or Cancellation

[SOR/2004-131, s. 1]

103.06 (1) A notice issued by the Minister pursuant to subsections 6.9(1) and (2) of the Act shall include

(*a*) a description of the particulars of the alleged contravention;

(*b*) where the Minister has decided to suspend the Canadian aviation document, a statement of the duration of the suspension; and

(*c*) a statement that a request for review by the Tribunal does not operate as a stay of the suspension or cancellation but that an application may be made in writing to the Tribunal, pursuant to subsection 6.9(4) of the Act, to stay the suspension or cancellation until the review of the decision of the Minister has been concluded.

(2) A notice issued by the Minister pursuant to subsections 7(1) and (2) of the Act shall include

(*a*) a statement of the effective date of the suspension;

(*b*) a statement of the conditions under which the suspension is terminated; and

(*c*) a statement that a request for review by the Tribunal does not operate as a stay of the suspension.

sont pas composés d'entrées sur papier peuvent être utilisés pour satisfaire aux exigences du présent règlement en matière de tenue des dossiers, si les conditions suivantes sont réunies :

a) des mesures sont prises pour s'assurer que les dossiers qu'ils contiennent sont protégés, par un moyen électronique ou d'autres moyens, contre la perte ou la destruction par inadvertance ou l'altération;

b) une copie des dossiers qu'ils contiennent peut être imprimée sur papier et fournie au ministre après réception d'un avis raisonnable de celui-ci.

[**103.05** réservé]

Section III — Documents d'aviation canadiens

Avis de refus de délivrance, de modification ou de renouvellement et avis de suspension ou d'annulation

[DORS/2004-131, art. 1]

103.06 (1) L'avis délivré par le ministre en application des paragraphes 6.9(1) et (2) de la Loi comprend les renseignements suivants :

a) une description des faits reprochés;

b) en cas de suspension par le ministre du document d'aviation canadien, la durée de celle-ci;

c) un énoncé portant que le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal n'a pas pour effet de suspendre la mesure de suspension ou d'annulation prise par le ministre, mais qu'une demande écrite peut être faite auprès du Tribunal, en application du paragraphe 6.9(4) de la Loi, pour que la mesure soit suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la requête.

(2) L'avis délivré par le ministre en application des paragraphes 7(1) et (2) de la Loi comprend les renseignements suivants :

a) la date de prise d'effet de la suspension;

b) les conditions selon lesquelles la suspension prend fin;

(3) A notice issued by the Minister pursuant to subsections 7.1(1) and (2) of the Act shall include

(*a*) where the Minister has decided to suspend or cancel a Canadian aviation document, a statement of the effective date of the suspension or cancellation;

(*b*) where the Minister has decided to suspend the Canadian aviation document, a statement of the duration of the suspension or the conditions under which the suspension is terminated; and

(*c*) a statement that a request for review by the Tribunal does not operate as a stay of the suspension, cancellation or refusal to renew.

(4) A notice issued by the Minister under subsection 6.71(2) of the Act informing an applicant or an owner or operator of an aircraft, aerodrome, airport or other facility of the Minister's decision made under subsection 6.71(1) of the Act to refuse to issue or amend a Canadian aviation document in respect of the aircraft, aerodrome, airport or other facility shall be in the form set out in Schedule I to this Subpart.

SOR/2004-131, s. 2.

c) un énoncé portant que le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal n'a pas pour effet de suspendre la mesure de suspension.

(3) L'avis délivré par le ministre en application des paragraphes 7.1(1) et (2) de la Loi comprend les renseignements suivants :

a) en cas de suspension ou d'annulation par le ministre du document d'aviation canadien, la date de prise d'effet de celle-ci;

b) en cas de suspension par le ministre du document d'aviation canadien, la durée de celle-ci ou les conditions selon lesquelles elle prend fin;

c) un énoncé portant que le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal n'a pas pour effet de suspendre la mesure de suspension, d'annulation ou de refus de renouveler.

(4) L'avis délivré par le ministre en vertu du paragraphe 6.71(2) de la Loi informant le demandeur ou le propriétaire, l'exploitant ou l'utilisateur d'un aéronef, d'un aérodrome, d'un aéroport ou d'une autre installation de la décision du ministre rendue en vertu du paragraphe 6.71(1) de la Loi de refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien concernant l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou une autre installation doit être établi en la forme prévue à l'annexe I de la présente sous partie.

DORS/2004-131, art. 2.

Administrative Grounds for Suspension, Cancellation or Refusal to Renew

103.07 In addition to the grounds referred to in sections 6.9 to 7.1 of the Act, the Minister may suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document where

(*a*) the Canadian aviation document has been voluntarily surrendered to the Minister by its holder;

(*b*) the Canadian aviation document has been mutilated, altered, or rendered illegible;

Motifs administratifs de suspension, d'annulation ou de refus de renouveler

103.07 Outre les motifs précisés aux articles 6.9 à 7.1 de la Loi, le ministre peut suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) le titulaire du document d'aviation canadien l'a remis volontairement au ministre;

b) le document d'aviation canadien a été mutilé, modifié ou rendu illisible;

c) l'aéronef visé par le document d'aviation canadien a été détruit ou désaffecté;

(*c*) the aircraft in respect of which the Canadian aviation document was issued has been destroyed or withdrawn from use; or

(*d*) the commercial air service, other service or undertaking in respect of which the Canadian aviation document was issued has been discontinued.

Division IV — Designated Provisions

Designated Provisions

103.08 (1) The provisions set out in column I of Schedule II to this Subpart are hereby designated as provisions the contravention of which may be dealt with under, and in accordance with the procedure set out in, sections 7.7 to 8.2 of the Act.

(2) The amounts set out in column II of Schedule II to this Subpart are the maximum amounts payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column I.

(3) A notice issued to a person by the Minister under subsection 7.7(1) of the Act shall specify

(*a*) the particulars of the alleged contravention;

(*b*) that the person on or to whom the notice is served or sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing a request for a review with the Tribunal of the alleged contravention or the amount of the penalty;

(*c*) that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on or to whom the notice in respect of that contravention is served or sent;

(*d*) that, if the person on or to whom the notice is served or sent files a request for a review with the Tribunal, that person will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention; and

d) le service aérien commercial, les autres services ou les entreprises visés par le document d'aviation canadien sont abandonnés.

Section IV — Textes désignés

Textes désignés

103.08 (1) Les textes indiqués à la colonne I de l'annexe II de la présente sous partie sont désignés comme textes dont la transgression peut être traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

(2) Les montants indiqués à la colonne II de l'annexe II de la présente sous partie représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention aux textes désignés figurant à la colonne I.

(3) L'avis délivré à une personne par le ministre en vertu du paragraphe 7.7(1) de la Loi comprend les renseignements suivants :

a) une description des faits reprochés;

b) un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer le montant fixé dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;

c) un énoncé indiquant que le paiement du montant fixé dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;

d) un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;

(*e*) that, if the person on or to whom the notice is served or sent fails to pay the amount specified in the notice and fails to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period, that person will be deemed to have committed the contravention set out in the notice.

SOR/2004-131, s. 3.

e) un énoncé indiquant que l'omission par le destinataire de l'avis de verser le montant fixé dans l'avis et de déposer dans le délai imparti une requête en révision auprès du Tribunal vaudra déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention.

DORS/2004-131, art. 3.

Division V — Preservation and Return of Evidence or Aircraft

Preservation and Return of Evidence

103.09 Where the Minister seizes anything pursuant to paragraph 8.7(1)(*c*) of the Act, the Minister shall

(*a*) mark it in a clearly identifiable manner;

(*b*) take reasonable care to preserve it until it is required to be produced as evidence; and

(*c*) return it to the person from whom it was seized within 90 days after the seizure, where

(i) there is no dispute as to who is lawfully entitled to possession of the thing seized,

(ii) the return is not likely to affect aviation safety, and

(iii) the continued detention of the thing seized is not required for the purposes of an investigation, hearing or other similar proceeding.

Preservation and Return of Aircraft

103.10 Where the Minister detains an aircraft pursuant to paragraph 8.7(1)(*d*) of the Act, the Minister shall

(*a*) take reasonable care to preserve it; and

(*b*) return it to the person who had custody of it when it was detained or to the person who is lawfully entitled to possession of it, where the Minister has reasonable grounds to believe that the aircraft

(i) will not be operated, or

Section V — Préservation et restitution des éléments de preuve ou des aéronefs

Préservation et restitution des éléments de preuve

103.09 Lors de la saisie de tout élément en application de l'alinéa 8.7(1)*c*) de la Loi, le ministre doit :

a) le marquer de façon à l'identifier clairement;

b) user de diligence raisonnable pour le préserver jusqu'à ce qu'il soit produit comme preuve;

c) le restituer au saisi dans les 90 jours qui suivent la saisie, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) la question de savoir qui a droit à la possession légitime de l'élément n'est pas contestée,

(ii) sa restitution ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne,

(iii) son maintien en rétention n'est pas nécessaire à une enquête, une audience ou autre procédure semblable.

Préservation et restitution d'un aéronef

103.10 Lors de la rétention d'un aéronef en application de l'alinéa 8.7(1)*d*) de la Loi, le ministre doit :

a) user de diligence raisonnable pour le préserver;

b) le restituer à son gardien ou à la personne ayant droit à la possession légitime, s'il a des motifs raisonnables de croire que l'aéronef, selon le cas :

(i) ne sera pas utilisé,

(ii) est en état de navigabilité, ou sera mis en état de navigabilité avant utilisation, et ne sera pas utilisé de façon dangereuse.

(ii) is airworthy or will be rendered airworthy prior to operation and will not be operated in an unsafe manner.

Interpretation

103.11 Nothing in these Regulations shall be construed as requiring the Minister to make repairs or modifications to anything seized or detained pursuant to paragraph 8.7(1)(*c*) or (*d*) of the Act.

Division VI — Definition of "Principal"

Definition of "Principal"

103.12 For the purposes of paragraphs 6.71(1)(*c*) and 7.1(1)(*c*) of the Act, "principal" means

(*a*) in respect of an air operator,

(i) any person who is employed or contracted by the air operator on a full- or part-time basis as the operations manager, the chief pilot or the person responsible for the maintenance control system, or any person who occupies an equivalent position,

(ii) any person who exercises control over the air operator as an owner, and

(iii) the accountable executive appointed by the air operator under section 106.02;

(*b*) in respect of a private operator,

(i) any person who is employed or contracted by the private operator on a full- or part-time basis as the operations manager, maintenance manager or chief pilot, or any person who occupies an equivalent position, and

(ii) any person who exercises control over the private operator as an owner;

(*c*) in respect of an approved maintenance organization,

(i) any person who is employed or contracted by the approved maintenance organization on a full- or part-time basis as the person responsible for maintenance,

Interprétation

103.11 Le présent règlement n'a pas pour effet d'obliger le ministre à apporter des réparations ou des modifications à l'élément saisi ou retenu en application des alinéas 8.7(1)*c*) ou *d*) de la Loi.

Section VI — Définition de « dirigeant »

Définition de « dirigeant »

103.12 Pour l'application des alinéas 6.71(1)*c*) et 7.1(1)*c*) de la Loi, « dirigeant » s'entend :

a) en ce qui concerne un exploitant aérien :

(i) de toute personne qui est employée ou engagée à contrat par l'exploitant aérien, à plein temps ou à temps partiel, comme gestionnaire des opérations, pilote en chef, responsable du système de contrôle de la maintenance, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'exploitant aérien en qualité de propriétaire,

(iii) du gestionnaire supérieur responsable nommé par l'exploitant aérien en application de l'article 106.02;

b) en ce qui concerne un exploitant privé :

(i) de toute personne qui est employée ou engagée à contrat par l'exploitant privé, à plein temps ou à temps partiel, en qualité de gestionnaire des opérations, de gestionnaire de la maintenance, de pilote en chef, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'exploitant privé en qualité de propriétaire,

c) en ce qui concerne un organisme de maintenance agréé :

(ii) any person who exercises control over the approved maintenance organization as an owner; and

(iii) the accountable executive appointed by the approved maintenance organization under section 106.02;

(*d*) in respect of an approved training organization,

(i) any person who is responsible for the quality control system, or any person who occupies an equivalent position, and

(ii) any person who exercises control over the approved training organization as an owner;

(*e*) in respect of a flight training unit,

(i) the chief flight instructor,

(ii) any person who is employed or contracted by the flight training unit on a full- or part-time basis as the person responsible for the maintenance control system,

(iii) any person who exercises control over the flight training unit as an owner, and

(iv) the accountable executive appointed by the flight training unit under section 106.02;

(*f*) in respect of a manufacturer of aeronautical products,

(i) any person who is responsible for the quality control system, or any person who occupies an equivalent position, and

(ii) any person who exercises control over the manufacturer as an owner;

(*g*) in respect of a distributor of aeronautical products,

(i) any person who is responsible for the product control system, or any person who occupies an equivalent position, and

(ii) any person who exercises control over the distributor as an owner;

(*h*) in respect of an airport,

(i) de toute personne qui est employée ou engagée à contrat par l'organisme de maintenance agréé, à plein temps ou à temps partiel, comme responsable de la maintenance,

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'organisme de maintenance agréé en qualité de propriétaire,

(iii) du gestionnaire supérieur responsable nommé par l'organisme de maintenance agréé en application de l'article 106.02;

d) en ce qui concerne un organisme de formation agréé :

(i) de toute personne qui est responsable du système de contrôle de la qualité, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'organisme de formation agréé en qualité de propriétaire;

e) en ce qui concerne une unité de formation au pilotage :

(i) du chef-instructeur de vol,

(ii) de toute personne qui est employée ou engagée à contrat par l'unité de formation au pilotage, à plein temps ou à temps partiel, comme responsable du système de contrôle de la maintenance,

(iii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'unité de formation au pilotage en qualité de propriétaire,

(iv) du gestionnaire supérieur responsable nommé par l'unité de formation au pilotage en application de l'article 106.02;

f) en ce qui concerne un constructeur de produits aéronautiques :

(i) de toute personne qui est responsable du système de contrôle de la qualité, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

(i) any person who is employed or contracted by its operator on a full- or part-time basis as the airport manager, or any person who occupies an equivalent position,

(ii) any person who exercises control over the airport as an owner, and

(iii) the accountable executive appointed by its operator under paragraph 106.02(1)(*a*); and

(*i*) in respect of a provider of air traffic services,

(i) any person who is employed or contracted by the provider of air traffic services on a full- or part-time basis as the operations manager, or any person who occupies an equivalent position,

(ii) any person who exercises control over the provider of air traffic services as an owner, and

(iii) the accountable executive appointed by the provider of air traffic services under paragraph 106.02(1)(*a*).

SOR/2005-173, s. 7; SOR/2007-290, s. 2; SOR/2014-131, s. 3.

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'entreprise du constructeur en qualité de propriétaire;

g) en ce qui concerne un distributeur de produits aéronautiques :

(i) de toute personne qui est responsable du système de contrôle des produits, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'entreprise du distributeur en qualité de propriétaire;

h) en ce qui concerne un aéroport :

(i) de toute personne qui est employée ou engagée à contrat par son exploitant, à plein temps ou à temps partiel, comme directeur d'aéroport, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle de l'aéroport en qualité de propriétaire,

(iii) du gestionnaire supérieur responsable nommé par son exploitant en application de l'alinéa 106.02(1)*a*);

i) en ce qui concerne le fournisseur de services de la circulation aérienne :

(i) de toute personne qui est employée ou engagée à contrat par le fournisseur de services de la circulation aérienne, à plein temps ou à temps partiel, comme gestionnaire des opérations, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

(ii) de toute personne qui exerce le contrôle du fournisseur de services de la circulation aérienne en qualité de propriétaire,

(iii) du gestionnaire supérieur responsable nommé par le fournisseur de services de la circulation aérienne en application de l'alinéa 106.02(1)*a*).

DORS/2005-173, art. 7; DORS/2007-290, art. 2; DORS/2014-131, art. 3.

SCHEDULE I
(Subsection 103.06(4))

ANNEXE I
(paragraphe 103.06(4))

Transport Canada Transports Canada

TO
À

DATE

FILE NO. / Nº DE DOSSIER

TRANSPORT CANADA / TRANSPORTS CANADA

Request for review must be made on or before the following date:
La requête en révision doit être faite au plus tard à la date suivante :

NOTICE OF REFUSAL TO ISSUE OR AMEND A CANADIAN AVIATION DOCUMENT

Pursuant to section 6.71 of the *Aeronautics Act*, the Minister of Transport has decided to refuse to issue or amend the Canadian aviation document identified below.

Canadian aviation document

The grounds for the Minister's decision are set out in Appendix A.

If you wish a review of the Minister's decision by the Transportation Appeal Tribunal of Canada, you must file a request in writing with the Tribunal on or before the date that is indicated above. Requests for review may be filed with the Transportation Appeal Tribunal of Canada, 333 Laurier Avenue West, Room 1201, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: (613) 990-6906).

On receipt of your request, the Tribunal will set a time and place for a hearing into the Minister's grounds for the decision to refuse to issue or amend the above-noted Canadian aviation document. You will be afforded a full opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence and make representations

AVIS DE REFUS DE DÉLIVRER OU DE MODIFIER UN DOCUMENT D'AVIATION CANADIEN

En vertu de l'article 6.71 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de refuser de délivrer ou de modifier le document d'aviation canadien indiqué ci-dessous.

Document d'aviation canadien

Les motifs de la décision du ministre figurent à l'appendice A.

Si vous souhaitez faire réviser la décision du ministre par le Tribunal d'appel des transports du Canada, vous devez déposer une requête par écrit auprès du Tribunal au plus tard à la date indiquée ci-dessus. Les requêtes peuvent être déposées auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada, 333, avenue Laurier Ouest, bureau 1201, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 990-6906).

Le Tribunal, sur réception de votre requête, fixera la date, l'heure et le lieu de l'audience relative aux motifs de la décision du ministre concernant le refus de délivrer ou de modifier le document d'aviation canadien indiqué ci-dessus. Vous aurez la possibilité de présenter vos éléments de preuve et vos observations sur les motifs du

in relation to the Minister's grounds before the Tribunal makes its determination. The Tribunal has prepared a booklet entitled *Guide for Applicants*, which you may obtain from the Tribunal.

The particulars set out in this notice are also available in the other official language from the Transport Canada Regional Office indicated above.

For the Minister of Transport

Appendix A

□ Incompetence (par. 6.71(1)(*a*))

□ Qualifications or conditions necessary for issuance or amendment not met or fulfilled (par. 6.71(1)(*b*))

□ Public interest reasons for refusal (par. 6.71(1)(*c*))

Details of Minister's grounds for the decision indicated above:

SOR/2004-131, s. 4; SOR/2015-160, s. 2.

ministre conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle avant que la décision ne soit rendue par le Tribunal. Le Tribunal a préparé un livret intitulé *Guide des requérants*, que vous pouvez obtenir auprès du Tribunal.

Les faits figurant dans le présent avis sont également disponibles dans l'autre langue officielle auprès du bureau régional de Transports Canada indiqué ci-dessus.

Pour le ministre des Transports

Appendice A

□ Inaptitude (al. 6.71(1)*a*))

□ Conditions de délivrance ou de modification non respectées (al. 6.71(1)*b*))

□ Refus pour des motifs d'intérêt public (al. 6.71(1)*c*))

Détails des motifs de la décision du ministre indiqués ci-dessus :

DORS/2004-131, art. 4; DORS/2015-160, art. 2.

SCHEDULE II

(Subsections 103.08(1) and (2))

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
PART I — GENERAL PROVISIONS		
SUBPART 3 — ADMINISTRATION AND COMPLIANCE		
Subsection 103.02(1)	5,000	25,000
Subsection 103.02(2)	5,000	25,000
Subsection 103.02(3)	5,000	25,000
Section 103.03	5,000	25,000
SUBPART 5 — AERIAL SIGHTSEEING FLIGHTS		
Subsection 105.01(2)	1,000	5,000
SUBPART 6 — ACCOUNTABLE EXECUTIVE		
Subsection 106.02(1)	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 106.02(2)	5,000	25,000
SUBPART 7 — SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REQUIREMENTS		
Section 107.02	5,000	25,000
SUBPART 8 — [RESERVED]		
SUBPART 9 — AIRCRAFT UNDER AN AGREEMENT FOR TRANSFER OF FUNCTIONS AND DUTIES IN ACCORDANCE WITH ARTICLE 83 *BIS* OF THE CONVENTION		
Subsection 109.03(2)	1,000	5,000
Section 109.05	1,000	5,000
PART II — AIRCRAFT IDENTIFICATION AND REGISTRATION AND OPERATION OF A LEASED AIRCRAFT BY A NON-REGISTERED OWNER		
SUBPART 1 — IDENTIFICATION OF AIRCRAFT AND OTHER AERONAUTICAL PRODUCTS		
Subsection 201.01(1)	3,000	15,000
Subsection 201.01(2)	5,000	25,000
Subsection 201.01(7)	3,000	15,000
Section 201.02	3,000	15,000
Subsection 201.03(1)	5,000	25,000
Subsection 201.03(4)	3,000	15,000
Subsection 201.03(6)	3,000	15,000
Subsection 201.04(3)	3,000	15,000
Subsection 201.05(1)	5,000	25,000
Subsection 201.06(1)	5,000	25,000
Subsection 201.07(1)	5,000	25,000
Subsection 201.09(1)	5,000	25,000
Subsection 201.10(1)	3,000	15,000
Subsection 201.10(2)	3,000	15,000
Subsection 201.10(3)	3,000	15,000
Subsection 201.10(4)	3,000	15,000
Subsection 201.10(5)	5,000	25,000
Subsection 201.11(1)	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 201.12(1)	5,000	25,000
Subsection 201.12(3)	5,000	25,000
Subsection 201.12(5)	5,000	25,000
SUBPART 2 — AIRCRAFT MARKING AND REGISTRATION		
Subsection 202.01(1)	3,000	15,000
Subsection 202.01(4)	3,000	15,000
Subsection 202.03(3)	1,000	5,000
Subsection 202.03(4)	1,000	5,000
Subsection 202.04(1)	5,000	25,000
Subsection 202.05(2)	1,000	5,000
Subsection 202.06(2)	1,000	5,000
Subsection 202.07(1)	5,000	25,000
Subsection 202.13(2)	5,000	25,000
Subsection 202.14(3)	5,000	25,000
Section 202.26	1,000	5,000
Subsection 202.28(2)	1,000	5,000
Subsection 202.35(2)	1,000	5,000
Subsection 202.37(1)	3,000	15,000
Section 202.38	3,000	15,000
Subsection 202.42(1)	5,000	25,000
Subsection 202.43(2)	5,000	25,000
Subsection 202.46(2)	3,000	15,000
Subsection 202.46(3)	3,000	15,000
Section 202.51	1,000	5,000
Section 202.52	1,000	5,000
Subsection 202.58(1)	3,000	15,000
Section 202.61	3,000	15,000
Section 202.62	5,000	25,000
SUBPART 3 — OPERATION OF A LEASED AIRCRAFT BY A NON-REGISTERED OWNER		
Subsection 203.03(1)	5,000	25,000
Subsection 203.03(4)	1,000	5,000
Subsection 203.03(5)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 203.04(1)	5,000	25,000
Subsection 203.04(2)	5,000	25,000
Subsection 203.06(1)	5,000	25,000
Subsection 203.06(2)	5,000	25,000
Subsection 203.07(1)	5,000	25,000
Subsection 203.07(2)	5,000	25,000
Subsection 203.09	1,000	5,000
PART III — AERODROMES AND AIRPORTS		
SUBPART 1 — AERODROMES		
Section 301.02	3,000	15,000
Subsection 301.03(3)	5,000	25,000
Subsection 301.04(1)	5,000	25,000
Subsection 301.04(2)	5,000	25,000
Subsection 301.04(4)	5,000	25,000
Subsection 301.04(5)	5,000	25,000
Subsection 301.04(6)	5,000	25,000
Subsection 301.04(7)	5,000	25,000
Section 301.05	3,000	15,000
Subsection 301.06(1)	5,000	25,000
Subsection 301.06(2)	5,000	25,000
Subsection 301.07(1)	5,000	25,000
Subsection 301.07(5)	5,000	25,000
Subsection 301.07(6)	5,000	25,000
Subsection 301.07(7)	3,000	15,000
Subsection 301.07(8)	3,000	15,000
Subsection 301.07(9)	5,000	25,000
Subsection 301.07(11) [Repealed, SOR/2009-268, s. 3]		
SUBPART 2 — AIRPORTS		
Subsection 302.07(1)	5,000	25,000
Subsection 302.07(2)	5,000	25,000
Subsection 302.07(3)	5,000	25,000
Subsection 302.08(1)	5,000	25,000
Subsection 302.08(5)	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 302.09	5,000	25,000
Subsection 302.202(1)	5,000	25,000
Subsection 302.202(2)	1,000	5,000
Paragraph 302.202(3)(*a*)	3,000	15,000
Paragraph 302.202(3)(*b*)	1,000	5,000
Paragraph 302.202(4)(*a*)	3,000	15,000
Paragraph 302.202(4)(*b*)	3,000	15,000
Subsection 302.203(1)	5,000	25,000
Subsection 302.203(2)	3,000	15,000
Section 302.204	1,000	5,000
Section 302.205	1,000	5,000
Subsection 302.206(1)	1,000	5,000
Subsection 302.206(3)	1,000	5,000
Subsection 302.206(4)	1,000	5,000
Subsection 302.207(1)	5,000	25,000
Subsection 302.207(2)	5,000	25,000
Subsection 302.207(3)	1,000	5,000
Subsection 302.208(2)	3,000	15,000
Subsection 302.208(3)	1,000	5,000
Subsection 302.208(4)	1,000	5,000
Subsection 302.208(5)	1,000	5,000
Subsection 302.208(6)	1,000	5,000
Subsection 302.208(7)	1,000	5,000
Subsection 302.208(9)	1,000	5,000
Subsection 302.208(10)	1,000	5,000
Subsection 302.208(11)	1,000	5,000
Subsection 302.208(12)	1,000	5,000
Subsection 302.208(13)	1,000	5,000
Subsection 302.208(14)	1,000	5,000
Subsection 302.303(1)	1,000	5,000
Subsection 302.303(3)	1,000	5,000
Subsection 302.304(1)	3,000	15,000
Subsection 302.304(2)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 302.304(4)	3,000	15,000
Subsection 302.305(1)	3,000	15,000
Subsection 302.305(2)	3,000	15,000
Subsection 302.305(3)	1,000	5,000
Subsection 302.305(4)	3,000	15,000
Subsection 302.305(5)	1,000	5,000
Subsection 302.305(6)	3,000	15,000
Subsection 302.307(1)	3,000	15,000
Subsection 302.307(2)	1,000	5,000
Section 302.308	3,000	15,000
Subsection 302.503(2)	3,000	15,000
Subsection 302.503(3)	3,000	15,000
Section 302.504	5,000	25,000
SUBPART 3 — AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING AT AIRPORTS AND AERODROMES		
Subsection 303.03(1)	5,000	25,000
Subsection 303.03(2)	5,000	25,000
Subsection 303.04(1)	5,000	25,000
Subsection 303.04(2)	5,000	25,000
Subsection 303.04(3)	5,000	25,000
Subsection 303.04(4)	5,000	25,000
Subsection 303.06(1)	3,000	15,000
Subsection 303.06(2)	3,000	15,000
Subsection 303.06(3)	3,000	15,000
Subsection 303.06(4)	3,000	15,000
Subsection 303.06(7)	3,000	15,000
Subsection 303.07(1)	5,000	25,000
Section 303.08	5,000	25,000
Section 303.09	5,000	25,000
Subsection 303.10(2)	5,000	25,000
Subsection 303.10(3)	3,000	15,000
Subsection 303.11(2)	5,000	25,000
Section 303.12	5,000	25,000
Section 303.13	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 303.14	5,000	25,000
Section 303.15	5,000	25,000
Subsection 303.16(1)	5,000	25,000
Subsection 303.16(2)	5,000	25,000
Section 303.17	5,000	25,000
Subsection 303.18(1)	5,000	25,000
Subsection 303.18(2)	3,000	15,000
Subsection 303.18(3)	3,000	15,000
Subsection 303.18(5)	3,000	15,000
Subsection 303.18(6)	3,000	15,000
Subsection 303.18(7)	5,000	25,000
Section 303.19	5,000	25,000
Section 303.20(1)	5,000	25,000
Section 303.20(2)	5,000	25,000
SUBPART 4 — [RESERVED]		
SUBPART 5 — HELIPORTS		
Section 305.03	5,000	25,000
Section 305.05	1,000	5,000
Subsection 305.10(1)	5,000	25,000
Subsection 305.10(2)	3,000	15,000
Subsection 305.10(3)	5,000	25,000
Subsection 305.17(1)	3,000	15,000
Subsection 305.17(2)	3,000	15,000
Subsection 305.17(3)	3,000	15,000
Subsection 305.17(4)	3,000	15,000
Subsection 305.17(5)	3,000	15,000
Subsection 305.18(1)	3,000	15,000
Subsection 305.18(2)	3,000	15,000
Section 305.19	3,000	15,000
Section 305.20	3,000	15,000
Subsection 305.25(1)	5,000	25,000
Subsection 305.25(2)	5,000	25,000
Subsection 305.25(3)	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 305.25(4)	5,000	25,000
Subsection 305.25(5)	5,000	25,000
Subsection 305.25(6)	5,000	25,000
Subsection 305.29(1)	5,000	25,000
Subsection 305.29(2)	5,000	25,000
Subsection 305.29(3)	5,000	25,000
Subsection 305.29(4)	5,000	25,000
Subsection 305.29(5)	5,000	25,000
Subsection 305.31(1)	3,000	15,000
Subsection 305.31(2)	3,000	15,000
Subsection 305.33(1)	3,000	15,000
Subsection 305.33(2)	5,000	25,000
Subsection 305.33(3)	5,000	25,000
Subsection 305.33(4)	5,000	25,000
Subsection 305.33(6)	5,000	25,000
Subsection 305.33(7)	5,000	25,000
Subsection 305.33(8)	5,000	25,000
Subsection 305.33(9)	5,000	25,000
Subsection 305.33(10)	5,000	25,000
Subsection 305.33(11)	5,000	25,000
Subsection 305.33(12)	5,000	25,000
Subsection 305.33(13)	5,000	25,000
Subsection 305.33(14)	5,000	25,000
Subsection 305.35(1)	3,000	15,000
Subsection 305.35(2)	3,000	15,000
Subsection 305.35(3)	3,000	15,000
Subsection 305.35(4)	3,000	15,000
Subsection 305.37(1)	5,000	25,000
Subsection 305.37(2)	5,000	25,000
Subsection 305.37(3)	5,000	25,000
Subsection 305.37(4)	5,000	25,000
Subsection 305.37(5)	5,000	25,000
Subsection 305.38(1)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 305.39(1)	3,000	15,000
Subsection 305.39(2)	3,000	15,000
Subsection 305.39(3)	3,000	15,000
Subsection 305.41(1)	3,000	15,000
Subsection 305.41(2)	3,000	15,000
Subsection 305.41(3)	3,000	15,000
Subsection 305.41(4)	3,000	15,000
Subsection 305.41(5)	5,000	25,000
Subsection 305.43(1)	5,000	25,000
Subsection 305.43(2)	5,000	25,000
Subsection 305.43(3)	5,000	25,000
Subsection 305.43(4)	5,000	25,000
Subsection 305.43(5)	5,000	25,000
Subsection 305.45(1)	3,000	15,000
Subsection 305.45(2)	1,000	5,000
Subsection 305.45(3)	1,000	5,000
Subsection 305.45(4)	1,000	5,000
Subsection 305.45(5)	1,000	5,000
Subsection 305.45(6)	1,000	5,000
Subsection 305.45(7)	1,000	5,000
Subsection 305.45(8)	1,000	5,000
Subsection 305.46(1)	5,000	25,000
Subsection 305.46(2)	5,000	25,000
Section 305.47	5,000	25,000
Section 305.48	5,000	25,000
Section 305.49	3,000	15,000
Subsection 305.53(2)	1,000	5,000
Subsection 305.53(3)	1,000	5,000
Subsection 305.54(1)	1,000	5,000
Subsection 305.54(2)	1,000	5,000
Subsection 305.54(3)	1,000	5,000
Section 305.55	1,000	5,000
Section 305.56	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 305.57	1,000	5,000
SUBPART 8 [Repealed, SOR/2006-86, s. 1]		
PART IV — PERSONNEL LICENCING AND TRAINING		
Subsection 400.05(1)	3,000	15,000
Section 400.07	1,000	5,000
SUBPART 1 — FLIGHT CREW PERMITS, LICENCES AND RATINGS		
Subsection 401.03(1)	5,000	25,000
Section 401.04	5,000	25,000
Subsection 401.05(1)	3,000	15,000
Subsection 401.05(2)	3,000	15,000
Subsection 401.05(3)	3,000	15,000
Subsection 401.05(4)	3,000	15,000
Subsection 401.05(6)	3,000	15,000
Subsection 401.08(3)	5,000	25,000
Subsection 401.11(1)	5,000	25,000
Subsection 401.15(1)	3,000	15,000
Subsection 401.28(1)	5,000	15,000
Subsection 401.30(3)	5,000	25,000
Subsection 401.31(3)	5,000	25,000
Section 401.62	3,000	15,000
Subsection 401.63(1)	3,000	15,000
Subsection 401.63(2)	3,000	15,000
Section 401.64	1,000	5,000
SUBPART 2 — AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCES AND RATINGS		
Subsection 402.04(1)	5,000	25,000
Section 402.05	5,000	25,000
Section 402.16	3,000	15,000
SUBPART 3 — AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER LICENCES AND RATINGS		
Subsection 403.02(1)	5,000	25,000
Subsection 403.05(1)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 403.05(2)	3,000	15,000
Subsection 403.08(1)	5,000	25,000
SUBPART 4 — MEDICAL REQUIREMENTS		
Subsection 404.03(1)	5,000	25,000
SUBPART 5 — FLIGHT TRAINING		
Section 405.11	3,000	15,000
Section 405.13	1,000	5,000
Subsection 405.21(1)	5,000	25,000
Section 405.22	3,000	15,000
Section 405.23	3,000	15,000
Section 405.24	3,000	15,000
Section 405.31	1,000	5,000
Section 405.32	1,000	5,000
Subsection 405.33(1)	1,000	5,000
Subsection 405.33(2)	1,000	5,000
Subsection 405.33(3)	1,000	5,000
SUBPART 6 — FLIGHT TRAINING UNITS		
Subsection 406.03(1)	5,000	25,000
Subsection 406.03(3)	1,000	5,000
Subsection 406.05(1)	3,000	15,000
Subsection 406.05(2)	3,000	15,000
Section 406.14	3,000	15,000
Subsection 406.19(1)	5,000	25,000
Subsection 406.19(5)	5,000	25,000
Subsection 406.21(1)	3,000	15,000
Subsection 406.21(2)	3,000	15,000
Section 406.22	5,000	25,000
Section 406.22.1	3,000	15,000
Section 406.22.2	3,000	15,000
Section 406.22.3	3,000	15,000
Section 406.23	5,000	25,000
Section 406.24	3,000	15,000
Section 406.25	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 406.26	3,000	15,000
Section 406.31	5,000	25,000
Section 406.32	3,000	15,000
Section 406.33	5,000	25,000
Section 406.34	3,000	15,000
Section 406.35	5,000	25,000
Subsection 406.36(1)	3,000	15,000
Section 406.37	5,000	25,000
Subsection 406.38(1)	5,000	25,000
Subsection 406.39(1)	5,000	25,000
Subsection 406.39(2)	3,000	15,000
Section 406.40	5,000	25,000
Section 406.41	5,000	25,000
Section 406.42	3,000	15,000
Section 406.43	3,000	15,000
Section 406.44	3,000	15,000
Section 406.45	3,000	15,000
Subsection 406.46(1)	3,000	15,000
Subsection 406.46(2)	1,000	5,000
Subsection 406.47(1)	5,000	25,000
Subsection 406.47(2) [Repealed, SOR/2005-173, s. 3]		
Subsection 406.47(3)	5,000	25,000
Section 406.50	3,000	15,000
Subsection 406.51(1)	3,000	15,000
Subsection 406.51(2)	3,000	15,000
Section 406.52	3,000	15,000
Section 406.53	5,000	25,000
Section 406.54	3,000	15,000
Section 406.55	1,000	5,000
Section 406.56	3,000	15,000
Section 406.57	3,000	15,000
Subsection 406.58(1)	5,000	25,000
Subsection 406.58(2)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 406.61(1)	3,000	15,000
Subsection 406.61(3)	3,000	15,000
Subsection 406.61(4)	3,000	15,000
Subsection 406.61(6)	3,000	15,000
Subsection 406.61(7)	1,000	5,000
Subsection 406.61(9)	1,000	5,000
Subsection 406.61(10)	1,000	5,000
Subsection 406.62(1)	3,000	15,000
Subsection 406.62(3)	3,000	15,000
Subsection 406.62(4)	3,000	15,000
Subsection 406.63(1)	1,000	5,000
Subsection 406.63(2)	1,000	5,000
Section 406.64	1,000	5,000
Subsection 406.71(2)	3,000	15,000
Section 406.76	1,000	5,000
PART V — AIRWORTHINESS		
SUBPART 1 — ANNUAL AIRWORTHINESS INFORMATION REPORT		
Subsection 501.01(1)	1,000	5,000
Section 501.02	1,000	5,000
Section 501.03	1,000	5,000
SUBPART 9 — EXPORT AIRWORTHINESS CERTIFICATES		
Section 509.05	3,000	15,000
SUBPARTS 11 AND 13 [Repealed, SOR/2009-280, s. 3]		
SUBPART 21 — APPROVAL OF THE TYPE DESIGN OR A CHANGE TO THE TYPE DESIGN OF AN AERONAUTICAL PRODUCT		
Section 521.353	3,000	15,000
Section 521.354	3,000	15,000
Subsection 521.355(1)	3,000	15,000
Subsection 521.355(2)	3,000	15,000
Section 521.356	5,000	25,000
Section 521.365	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 521.366(1)	3,000	15,000
Subsection 521.366(2)	3,000	15,000
Subsection 521.367(1)	3,000	15,000
Subsection 521.367(2)	3,000	15,000
Subsection 521.367(3)	1,000	5,000
Section 521.368	3,000	15,000
Subsection 521.369(2)	3,000	15,000
Subsection 521.369(6)	5,000	25,000
Subsection 521.401(1)	3,000	15,000
Subsection 521.402(1)	3,000	15,000
Subsection 521.402(3)	3,000	15,000
SUBPART 61 — MANUFACTURE OF AERONAUTICAL PRODUCTS		
Subsection 561.04(1)	3,000	15,000
Subsection 561.04(5)	5,000	25,000
Subsection 561.04(7)	1,000	5,000
Section 561.05	5,000	25,000
Subsection 561.07(1)	5,000	25,000
Subsection 561.07(2)	5,000	25,000
Subsection 561.07(3)	5,000	25,000
Subsection 561.07(5)	3,000	15,000
Subsection 561.07(7)	5,000	25,000
Subsection 561.07(8)	1,000	5,000
Subsection 561.07(10)	3,000	15,000
Subsection 561.08(1)	3,000	15,000
Subsection 561.08(3)	3,000	15,000
Subsection 561.09(1)	3,000	15,000
Subsection 561.09(2)	3,000	15,000
Subsection 561.09(3)	3,000	15,000
Subsection 561.10(1)	5,000	25,000
Subsection 561.10(2)	5,000	25,000
Section 561.11	3,000	15,000
Subsection 561.12(1)	5,000	25,000
Subsection 561.12(3)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 561.13(1)	5,000	25,000
Subsection 561.13(3)	5,000	25,000
Subsection 561.14(1)	3,000	15,000
Subsection 561.14(2)	3,000	15,000
Section 561.15	3,000	15,000
Section 561.16	1,000	5,000
SUBPART 71 — AIRCRAFT MAINTENANCE REQUIREMENTS		
Subsection 571.02(1)	5,000	25,000
Subsection 571.02(2)	3,000	15,000
Subsection 571.02(3)	5,000	25,000
Section 571.03	5,000	25,000
Section 571.04	3,000	15,000
Section 571.05	3,000	15,000
Subsection 571.06(1)	5,000	25,000
Subsection 571.06(2)	3,000	15,000
Subsection 571.06(3)	3,000	15,000
Subsection 571.06(5)	5,000	25,000
Subsection 571.07(1)	5,000	25,000
Subsection 571.08(1)	5,000	25,000
Subsection 571.08(2)	3,000	15,000
Subsection 571.09(1)	5,000	25,000
Subsection 571.09(2)	5,000	25,000
Subsection 571.10(1)	5,000	25,000
Subsection 571.10(5)	5,000	25,000
Subsection 571.11(1)	5,000	25,000
Subsection 571.11(3)	5,000	25,000
Subsection 571.11(4)	5,000	25,000
Subsection 571.11(6)	3,000	15,000
Section 571.12	1,000	5,000
Section 571.13(1)	5,000	25,000
SUBPART 73 — APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATIONS		
Subsection 573.03(1)	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 573.03(2) [Repealed, SOR/2005-173, s. 4]		
Subsection 573.03(3) [Repealed, SOR/2005-357, s. 2]		
Subsection 573.03(6)	5,000	25,000
Subsection 573.03(7)	5,000	25,000
Subsection 573.05(1)	5,000	25,000
Subsection 573.05(2)	5,000	25,000
Subsection 573.06(1)	3,000	15,000
Subsection 573.07(1)	5,000	25,000
Subsection 573.07(2)	1,000	5,000
Subsection 573.08(1)	5,000	25,000
Subsection 573.08(2)	3,000	15,000
Subsection 573.08(3)	3,000	15,000
Subsection 573.08(4)	5,000	25,000
Section 573.09(1)	5,000	25,000
Subsection 573.10(1)	5,000	25,000
Subsection 573.10(3)	1,000	5,000
Subsection 573.10(5)	5,000	25,000
Subsection 573.10(6)	5,000	25,000
Subsection 573.10(7)	3,000	15,000
Subsection 573.10(8)	1,000	5,000
Subsection 573.11(1)	5,000	25,000
Subsection 573.11(4)	5,000	25,000
Section 573.12	3,000	15,000
Subsection 573.14(1)	5,000	25,000
Subsection 573.14(2)	5,000	25,000
Section 573.15	1,000	5,000
SUBPART 91 [Repealed, SOR/2009-280, s. 4]		
PART VI — GENERAL OPERATING AND FLIGHT RULES		
SUBPART 1 — AIRSPACE		
Subsection 601.04(2)	3,000	15,000
Subsection 601.05(1)	3,000	15,000
Subsection 601.06(1)	1,000	5,000
Subsection 601.07(1)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 601.07(3)	3,000	15,000
Subsection 601.08(1)	3,000	15,000
Subsection 601.09(1)	1,000	5,000
Section 601.15	1,000	5,000
Subsection 601.22(1)	5,000	25,000
Subsection 601.24(1)	1,000	5,000
Paragraph 601.24(2)(*a*)	5,000	25,000
Paragraph 601.24(2)(*b*)	5,000	25,000
Paragraph 601.25(2)(*a*)	3,000	15,000
Paragraph 601.25(2)(*b*)	1,000	5,000
Section 601.26	5,000	25,000
Section 601.28	3,000	15,000
Section 601.29	3,000	15,000
SUBPART 2 — OPERATING AND FLIGHT RULES		
Section 602.01	5,000	25,000
Section 602.02	5,000	25,000
Section 602.03	5,000	25,000
Subsection 602.04(3)	5,000	25,000
Subsection 602.04(4)	5,000	25,000
Subsection 602.05(2)	3,000	15,000
Section 602.07	3,000	15,000
Subsection 602.08(1)	3,000	15,000
Section 602.09	5,000	25,000
Subsection 602.10(1)	3,000	15,000
Subsection 602.10(2)	3,000	15,000
Subsection 602.11(2)	5,000	25,000
Subsection 602.11(4)	5,000	25,000
Subsection 602.11(5)	5,000	25,000
Subsection 602.11(6)	5,000	25,000
Subsection 602.11(7)	1,000	5,000
Section 602.12(2)	3,000	15,000
Section 602.12(3)	3,000	15,000
Subsection 602.13(1)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 602.14(2)	3,000	15,000
Subsection 602.16(1)	3,000	15,000
Subsection 602.16(2)	3,000	15,000
Section 602.17	3,000	15,000
Subsection 602.18(1)	3,000	15,000
Subsection 602.18(2)	3,000	15,000
Subsection 602.19(1)	5,000	25,000
Subsection 602.19(2)	3,000	15,000
Subsection 602.19(3)	3,000	15,000
Subsection 602.19(4)	3,000	15,000
Subsection 602.19(5)	3,000	15,000
Subsection 602.19(6)	3,000	15,000
Subsection 602.19(7)	3,000	15,000
Subsection 602.19(8)	3,000	15,000
Subsection 602.19(9)	3,000	15,000
Subsection 602.19(10)	5,000	25,000
Subsection 602.20(1)	3,000	15,000
Subsection 602.20(2)	3,000	15,000
Subsection 602.20(3)	3,000	15,000
Section 602.21	5,000	25,000
Section 602.22	3,000	15,000
Section 602.23	5,000	25,000
Section 602.24	3,000	15,000
Subsection 602.25(2)	3,000	15,000
Section 602.26	3,000	15,000
Section 602.27	3,000	15,000
Section 602.28	3,000	15,000
Subsection 602.29(1)	3,000	15,000
Section 602.30	5,000	25,000
Subsection 602.31(1)	3,000	15,000
Subsection 602.31(4)	3,000	15,000
Paragraph 602.32(1)(*a*)	3,000	15,000
Paragraph 602.32(1)(*b*)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 602.33	3,000	15,000
Subsection 602.34(2)	3,000	15,000
Section 602.35	3,000	15,000
Subsection 602.36(1)	3,000	15,000
Subsection 602.36(2)	3,000	15,000
Section 602.37	3,000	15,000
Section 602.38	3,000	15,000
Section 602.39	3,000	15,000
Subsection 602.40(1)	3,000	15,000
Section 602.41	5,000	25,000
Section 602.42	5,000	25,000
Section 602.43	5,000	25,000
Section 602.46	3,000	15,000
Section 602.58	3,000	15,000
Subsection 602.59(1)	3,000	15,000
Subsection 602.60(1)	3,000	15,000
Subsection 602.60(4)	3,000	15,000
Subsection 602.61(1)	3,000	15,000
Subsection 602.62(1)	3,000	15,000
Subsection 602.62(2)	3,000	15,000
Subsection 602.62(3)	3,000	15,000
Subsection 602.63(1)	3,000	15,000
Subsection 602.63(2)	3,000	15,000
Subsection 602.63(4)	3,000	15,000
Subsection 602.63(5)	3,000	15,000
Subsection 602.63(7)	5,000	25,000
Subsection 602.64(1)	3,000	15,000
Subsection 602.64(2)	3,000	15,000
Subsection 602.64(3)	3,000	
Subsection 602.66(1)	3,000	15,000
Subsection 602.66(2)	3,000	15,000
Subsection 602.66(3)	3,000	15,000
Section 602.71	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 602.72	3,000	15,000
Subsection 602.73(1)	3,000	15,000
Subsection 602.73(2)	1,000	5,000
Subsection 602.73(4)	1,000	5,000
Subsection 602.76(2)	3,000	15,000
Subsection 602.76(4)	1,000	5,000
Subsection 602.77(1)	1,000	5,000
Subsection 602.77(2)	1,000	5,000
Subsection 602.86(1)	3,000	15,000
Subsection 602.86(2)	3,000	15,000
Section 602.87	3,000	15,000
Subsection 602.88(2)	5,000	25,000
Subsection 602.89(1)	3,000	15,000
Subsection 602.89(2)	3,000	15,000
Subsection 602.89(3)	3,000	15,000
Subsection 602.96(2)	3,000	15,000
Subsection 602.96(3)	3,000	15,000
Subsection 602.96(4)	3,000	15,000
Subsection 602.96(6)	5,000	25,000
Subsection 602.97(1)	3,000	15,000
Subsection 602.97(2)	3,000	15,000
Subsection 602.98(1)	3,000	15,000
Subsection 602.98(2)	3,000	15,000
Section 602.99	3,000	15,000
Section 602.100	3,000	15,000
Section 602.101	1,000	5,000
Section 602.102	3,000	15,000
Section 602.103	3,000	15,000
Subsection 602.104(2)	3,000	15,000
Section 602.105	5,000	25,000
Subsection 602.106(1)	5,000	25,000
Section 602.114	5,000	25,000
Section 602.115	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 602.121(1)	3,000	15,000
Subsection 602.121(2)	3,000	15,000
Section 602.122	1,000	5,000
Section 602.123	1,000	5,000
Subsection 602.124(1)	3,000	15,000
Subsection 602.124(2)	3,000	15,000
Subsection 602.125(1)	1,000	5,000
Subsection 602.126(1)	5,000	25,000
Subsection 602.127(1)	3,000	15,000
Subsection 602.127(2)	3,000	15,000
Subsection 602.128(1)	5,000	25,000
Subsection 602.128(2)	5,000	25,000
Subsection 602.128(3)	5,000	25,000
Subsection 602.128(4)	5,000	25,000
Subsection 602.129(4)	3,000	15,000
Subsection 602.129(5)	3,000	15,000
Subsection 602.130(2)	3,000	15,000
Subsection 602.134(2)	5,000	25,000
Subsection 602.134(3)	5,000	25,000
Subsection 602.134(4)	5,000	25,000
Subsection 602.134(5)	5,000	25,000
Section 602.135	5,000	25,000
Section 602.136	3,000	15,000
Subsection 602.137(1)	3,000	15,000
Subsection 602.137(2)	3,000	15,000
Section 602.138	3,000	15,000
Section 602.143	3,000	15,000
Subsection 602.144(1)	5,000	25,000
Subsection 602.144(3)	5,000	25,000
Subsection 602.144(4)	3,000	15,000
Subsection 602.145(3)	3,000	15,000
Subsection 602.145(4)	3,000	15,000
Subsection 602.145(5)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 602.146(2)	5,000	15,000
Subsection 602.150(1)	5,000	25,000
Section 602.152 [Repealed, SOR/2010-304, s. 1]		
Subsection 602.153(1) [Repealed, SOR/2010-304, s. 1]		
Section 602.156 [Repealed, SOR/2010-304, s. 1]		
Subsections 602.157(1) and (2) [Repealed, SOR/2010-304, s. 1]		
Section 602.162 [Repealed, SOR/2010-304, s. 1]		
SUBPART 3 — SPECIAL FLIGHT OPERATIONS		
Section 603.01	3,000	15,000
Section 603.05	3,000	15,000
Section 603.06	3,000	15,000
Section 603.07	3,000	15,000
Section 603.08	5,000	15,000
Section 603.09	3,000	25,000
Section 603.17	3,000	15,000
Section 603.21	3,000	15,000
Section 603.22	1,000	5,000
Section 603.23	1,000	5,000
Subsection 603.24(1)	3,000	15,000
Subsection 603.24(2)	1,000	5,000
Section 603.25	5,000	25,000
Section 603.66	3,000	15,000
SUBPART 4 — PRIVATE OPERATORS		
Section 604.03	5,000	25,000
Section 604.06	1,000	5,000
Section 604.07	1,000	5,000
Section 604.08	3,000	15,000
Subsection 604.09(1)	1,000	5,000
Subsection 604.25(1)	3,000	15,000
Subsection 604.25(4)	1,000	5,000
Subsection 604.26(1)	1,000	5,000
Subsection 604.26(2)	1,000	5,000
Section 604.27	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 604.28	3,000	15,000
Subsection 604.36(1)	1,000	5,000
Subsection 604.36(2)	1,000	5,000
Subsection 604.38(1)	1,000	5,000
Subsection 604.38(2)	1,000	5,000
Subsection 604.38(3)	1,000	5,000
Subsection 604.47(1)	3,000	15,000
Section 604.50	3,000	15,000
Section 604.51	3,000	15,000
Section 604.52	3,000	15,000
Section 604.53	3,000	15,000
Section 604.54	3,000	15,000
Subsection 604.55(1)	3,000	15,000
Subsection 604.55(2)	3,000	15,000
Subsection 604.55(4)	3,000	15,000
Section 604.56	3,000	15,000
Section 604.57	3,000	15,000
Section 604.58	3,000	15,000
Section 604.59	3,000	15,000
Section 604.60	3,000	15,000
Subsection 604.74(2)	3,000	15,000
Subsection 604.81(1) [Repealed, SOR/2015-127, s. 2]		
Subsection 604.82(1)	3,000	15,000
Subsection 604.82(2)	1,000	5,000
Subsection 604.82(3)	1,000	5,000
Subsection 604.82(4)	1,000	5,000
Subsection 604.83(1)	3,000	15,000
Subsection 604.83(2)	3,000	15,000
Subsection 604.85(1)	1,000	5,000
Subsection 604.85(4)	1,000	5,000
Subsection 604.85(7)	1,000	5,000
Subsection 604.86(1)	1,000	5,000
Subsection 604.86(2)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 604.98(1)	3,000	15,000
Subsection 604.99(1)	3,000	15,000
Subsection 604.99(2)	3,000	15,000
Subsection 604.99(3)	3,000	15,000
Section 604.104	3,000	15,000
Section 604.105	3,000	15,000
Subsection 604.106(1)	3,000	15,000
Subsection 604.106(3)	1,000	5,000
Subsection 604.106(4)	1,000	5,000
Subsection 604.106(5)	1,000	5,000
Subsection 604.116(1)	1,000	5,000
Subsection 604.116(2)	3,000	15,000
Subsection 604.117(1)	1,000	5,000
Subsection 604.117(2)	1,000	5,000
Subsection 604.118(1)	3,000	15,000
Section 604.119	3,000	15,000
Section 604.127	3,000	15,000
Subsection 604.128(1)	3,000	15,000
Subsection 604.128(2)	3,000	15,000
Subsection 604.128(3)	1,000	5,000
Section 604.129	5,000	25,000
Section 604.130	3,000	15,000
Section 604.131	5,000	25,000
Subsection 604.132(1)	3,000	15,000
Subsection 604.132(2)	1,000	5,000
Subsection 604.141(1)	5,000	25,000
Subsection 604.141(2)	3,000	15,000
Subsection 604.142(1)	1,000	5,000
Subsection 604.142(2)	3,000	15,000
Subsection 604.143(1)	5,000	25,000
Subsection 604.143(2)	1,000	5,000
Subsection 604.144(1)	3,000	15,000
Subsection 604.144(2)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 604.145	5,000	25,000
Subsection 604.146(1)	1,000	5,000
Subsection 604.146(2)	1,000	5,000
Section 604.147	1,000	5,000
Section 604.148	1,000	5,000
Subsection 604.149(1)	1,000	5,000
Subsection 604.149(2)	1,000	5,000
Subsection 604.149(3)	1,000	5,000
Subsection 604.166(1)	3,000	15,000
Subsection 604.166(2)	3,000	15,000
Section 604.167	5,000	25,000
Section 604.168	1,000	5,000
Section 604.174	3,000	15,000
Subsection 604.197(1)	5,000	25,000
Subsection 604.197(2)	1,000	5,000
Subsection 604.198(1)	3,000	15,000
Subsection 604.198(2)	1,000	5,000
Section 604.202	5,000	25,000
Subsection 604.204(1)	3,000	15,000
Subsection 604.204(2)	3,000	15,000
Section 604.205	3,000	15,000
Subsection 604.206(5)	3,000	15,000
Subsection 604.207(5)	3,000	15,000
Section 604.208	3,000	15,000
Subsection 604.221(1)	3,000	15,000
Section 604.222	1,000	5,000
Subsection 604.223(1)	1,000	5,000
Subsection 604.223(2)	1,000	5,000
Subsection 604.223(3)	1,000	5,000
Subsection 604.224(1)	1,000	5,000
Subsection 604.224(3)	1,000	5,000
Subsection 604.240(1)	1,000	5,000
Paragraph 604.240(5)(*a*)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Paragraph 604.240(5)(*b*)	1,000	5,000
Section 604.241	1,000	5,000
Section 604.242	1,000	5,000
SUBPART 5 — AIRCRAFT REQUIREMENTS		
Subsection 605.03(1)	5,000	25,000
Subsection 605.04(1)	1,000	5,000
Section 605.05	1,000	5,000
Section 605.06	5,000	25,000
Subsection 605.08(1)	5,000	25,000
Subsection 605.09(1)	3,000	15,000
Subsection 605.10(1)	5,000	25,000
Subsection 605.10(2)	3,000	15,000
Section 605.14	3,000	15,000
Subsection 605.15(1)	3,000	15,000
Subsection 605.16(1)	3,000	15,000
Subsection 605.16(3)	3,000	15,000
Subsection 605.16(4)	5,000	25,000
Subsection 605.17(1)	1,000	5,000
Section 605.18	5,000	25,000
Section 605.19	3,000	15,000
Section 605.20	3,000	15,000
Section 605.21	3,000	15,000
Subsection 605.22(1)	3,000	15,000
Subsection 605.24(1)	3,000	15,000
Subsection 605.24(2)	3,000	15,000
Subsection 605.24(3)	3,000	15,000
Subsection 605.24(4)	3,000	15,000
Subsection 605.24(5)	3,000	15,000
Subsection 605.25(1)	3,000	15,000
Subsection 605.25(3)	3,000	15,000
Subsection 605.25(4)	3,000	15,000
Subsection 605.25(5)	3,000	15,000
Subsection 605.27(1)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 605.27(3)	3,000	15,000
Subsection 605.28(1)	3,000	15,000
Section 605.29	5,000	25,000
Section 605.30	5,000	25,000
Subsection 605.31(1)	3,000	15,000
Subsection 605.31(2)	3,000	15,000
Subsection 605.32(1)	3,000	15,000
Subsection 605.32(3)	3,000	5,000
Subsection 605.33(1)	5,000	25,000
Subsection 605.33(2)	5,000	25,000
Subsection 605.34(1)	5,000	25,000
Subsection 605.35(1)	3,000	15,000
Subsection 605.36(1)	5,000	25,000
Subsection 605.37(1)	5,000	25,000
Subsection 605.38(1)	3,000	15,000
Subsection 605.40(3)	1,000	5,000
Subsection 605.41(1)	3,000	15,000
Subsection 605.41(2)	3,000	15,000
Subsection 605.41(3)	3,000	15,000
Subsection 605.41(4)	3,000	15,000
Subsection 605.42(1)	5,000	25,000
Subsection 605.84(1)	5,000	25,000
Subsection 605.85(1)	5,000	25,000
Subsection 605.85(3)	1,000	5,000
Subsection 605.86(1)	5,000	25,000
Subsection 605.88(1)	5,000	25,000
Subsection 605.92(1)	5,000	25,000
Subsection 605.93(1)	1,000	5,000
Subsection 605.93(2)	1,000	5,000
Subsection 605.93(3)	1,000	5,000
Subsection 605.93(4)	1,000	5,000
Subsection 605.93(5)	1,000	5,000
Subsection 605.94(1)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 605.94(2)	1,000	5,000
Subsection 605.94(3)	3,000	15,000
Subsection 605.94(4)	3,000	15,000
Subsection 605.95(1)	1,000	5,000
Subsection 605.96(1)	3,000	15,000
Subsection 605.96(2)	3,000	15,000
Subsection 605.96(4)	3,000	15,000
Section 605.97	3,000	15,000
SUBPART 6 — MISCELLANEOUS		
Section 606.01	5,000	25,000
Subsection 606.02(2)	5,000	25,000
Subsection 606.02(4)	5,000	25,000
Subsection 606.02(5)	5,000	25,000
Subsection 606.02(6)	5,000	25,000
Subsection 606.02(8)	5,000	25,000
Subsection 606.02(9)	1,000	5,000
Subsection 606.03(1)	5,000	25,000
PART VII — COMMERCIAL AIR SERVICES		
Subsection 700.02(1)	5,000	25,000
Subsection 700.02(2)	5,000	25,000
Subsection 700.03(1)	5,000	25,000
Subsection 700.05(1)	5,000	25,000
Subsection 700.05(2)	5,000	25,000
Section 700.06	5,000	25,000
Section 700.07	5,000	25,000
Section 700.08	3,000	15,000
Subsection 700.09(1)	5,000	25,000
Subsection 700.09(3)	5,000	25,000
Subsection 700.10(3)	3,000	15,000
Subsection 700.10(4)	3,000	15,000
Section 700.11	3,000	15,000
Subsection 700.14(1)	5,000	25,000
Subsection 700.15(1)	5,000	25,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 700.15(3)	5,000	25,000
Subsection 700.16(1)	5,000	25,000
Subsection 700.16(2)	5,000	25,000
Subsection 700.16(3)	3,000	15,000
Subsection 700.16(4)	5,000	25,000
Subsection 700.19(1)	3,000	15,000
Subsection 700.19(3)	1,000	5,000
Section 700.20	3,000	15,000
Subsection 700.21(1)	3,000	15,000
Subsection 700.21(2)	3,000	15,000
SUBPART 1 — FOREIGN AIR OPERATIONS		
Subsection 701.02(1)	5,000	25,000
Subsection 701.03(1)	5,000	25,000
Subsection 701.03(2)	5,000	25,000
Subsection 701.16(1)	3,000	15,000
Subsection 701.17(1)	5,000	25,000
Section 701.18	3,000	15,000
Subsection 701.22(1)	5,000	25,000
Subsection 701.23(1)	3,000	15,000
Subsection 701.23(2)	3,000	15,000
Section 701.24	3,000	15,000
Subsection 701.25(2)	5,000	25,000
Subsection 701.25(4)	5,000	25,000
Subsection 701.25(7)	5,000	25,000
Subsection 701.25(8)	5,000	25,000
Subsection 701.29(1)	5,000	25,000
Subsection 701.30(1)	5,000	25,000
Subsection 701.30(4)	1,000	5,000
Subsection 701.30(5)	5,000	25,000
SUBPART 2 — AERIAL WORK		
Section 702.02	5,000	25,000
Subsection 702.11(1)	3,000	15,000
Subsection 702.11(2)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 702.12	5,000	25,000
Section 702.13	3,000	15,000
Section 702.14	3,000	15,000
Section 702.15	5,000	25,000
Section 702.16	3,000	15,000
Subsection 702.18(1)	3,000	15,000
Subsection 702.18(3)	5,000	25,000
Section 702.20	5,000	25,000
Section 702.21(1)	5,000	25,000
Section 702.23	3,000	15,000
Section 702.24	5,000	25,000
Subsection 702.42(1)	3,000	15,000
Subsection 702.42(2)	3,000	15,000
Section 702.43	5,000	25,000
Section 702.44	3,000	15,000
Section 702.45	3,000	15,000
Subsection 702.46(1)	3,000	15,000
Subsection 702.46(2)	3,000	15,000
Section 702.64	3,000	15,000
Section 702.65	5,000	25,000
Subsection 702.76(1)	3,000	15,000
Subsection 702.76(3)	1,000	5,000
Subsection 702.77(1)	3,000	15,000
Subsection 702.77(2)	3,000	15,000
Subsection 702.77(3)	1,000	5,000
Subsection 702.81(1)	3,000	15,000
Subsection 702.81(2)	3,000	15,000
Subsection 702.81(3)	3,000	15,000
Subsection 702.83(1)	3,000	15,000
Subsection 702.83(3)	1,000	5,000
Subsection 702.84(1)	3,000	15,000
Subsection 702.84(2)	1,000	5,000
SUBPART 3 — AIR TAXI OPERATIONS		

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 703.02	5,000	25,000
Subsection 703.14(1)	3,000	15,000
Subsection 703.14(2)	3,000	15,000
Subsection 703.15(1)	3,000	15,000
Section 703.16	3,000	15,000
Section 703.17	3,000	15,000
Subsection 703.18(1)	3,000	15,000
Subsection 703.18(2)	1,000	5,000
Subsection 703.18(3)	3,000	15,000
Section 703.19	5,000	25,000
Section 703.20	5,000	25,000
Subsection 703.21(1)	3,000	15,000
Subsection 703.21(2)	3,000	15,000
Subsection 703.22(1)	5,000	25,000
Section 703.23	5,000	25,000
Section 703.24	5,000	25,000
Section 703.25	3,000	15,000
Section 703.26	1,000	5,000
Section 703.27	5,000	25,000
Section 703.29	3,000	15,000
Subsection 703.30(1)	3,000	15,000
Section 703.32	5,000	25,000
Section 703.33	3,000	15,000
Section 703.34	3,000	15,000
Section 703.35 [Repealed, SOR/2006-199, s. 4]		
Subsection 703.37(1)	5,000	25,000
Subsection 703.37(2)	5,000	25,000
Subsection 703.37(3)	1,000	5,000
Subsection 703.38(1)	1,000	5,000
Subsection 703.38(2)	5,000	25,000
Subsection 703.38(3)	1,000	5,000
Subsection 703.39(1)	3,000	15,000
Subsection 703.39(2)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 703.39(3)	1,000	5,000
Subsection 703.39(4)	3,000	15,000
Subsection 703.39(5)	3,000	15,000
Section 703.40	3,000	15,000
Subsection 703.41(2)	3,000	15,000
Subsection 703.41(3)	3,000	15,000
Subsection 703.41(4)	3,000	15,000
Subsection 703.64(1)	5,000	25,000
Subsection 703.64(2)	3,000	15,000
Section 703.65	3,000	15,000
Section 703.66	5,000	25,000
Subsection 703.67(1)	5,000	25,000
Section 703.68	3,000	15,000
Section 703.69	3,000	15,000
Subsection 703.70(1)	3,000	15,000
Subsection 703.70(2)	3,000	15,000
Subsection 703.71(1)	5,000	25,000
Section 703.82	1,000	5,000
Section 703.86	5,000	25,000
Section 703.87	3,000	15,000
Subsection 703.88(1)	5,000	25,000
Subsection 703.88(3)	5,000	25,000
Subsection 703.88(4)	3,000	15,000
Subsection 703.89(1)	3,000	15,000
Subsection 703.89(2)	3,000	15,000
Subsection 703.98(1)	3,000	15,000
Subsection 703.98(3)	1,000	5,000
Subsection 703.99(1)	3,000	15,000
Subsection 703.99(2)	3,000	15,000
Subsection 703.99(3)	1,000	5,000
Subsection 703.104(1)	3,000	15,000
Subsection 703.104(2)	3,000	15,000
Subsection 703.104(3)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 703.106(1)	3,000	15,000
Subsection 703.106(3)	1,000	5,000
Subsection 703.107(1)	3,000	15,000
Subsection 703.107(2)	1,000	5,000
SUBPART 4 — COMMUTER OPERATIONS		
Section 704.02	5,000	25,000
Subsection 704.12(1)	3,000	15,000
Subsection 704.12(2)	3,000	15,000
Section 704.13	3,000	15,000
Subsection 704.14(1)	3,000	15,000
Section 704.15	5,000	25,000
Section 704.16	3,000	15,000
Subsection 704.17(1)	3,000	15,000
Subsection 704.17(2)	3,000	15,000
Subsection 704.17(3)	1,000	5,000
Section 704.18	5,000	25,000
Subsection 704.19(1)	3,000	15,000
Subsection 704.19(2)	3,000	15,000
Section 704.20	5,000	25,000
Subsection 704.21(1)	3,000	15,000
Subsection 704.21(2)	3,000	15,000
Section 704.22	1,000	5,000
Section 704.23	5,000	25,000
Section 704.25	3,000	15,000
Subsection 704.26(1)	3,000	15,000
Section 704.28	3,000	15,000
Section 704.29	3,000	15,000
Subsections 704.30(1) and (2) [Repealed, SOR/2006-199, s. 6]		
Subsection 704.32(1)	5,000	25,000
Subsection 704.32(2)	5,000	25,000
Subsection 704.32(3)	1,000	5,000
Subsection 704.33(1)	1,000	5,000
Subsection 704.33(3)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 704.33(4)	5,000	25,000
Subsection 704.33(5)	1,000	5,000
Subsection 704.34(1)	1,000	5,000
Subsection 704.34(2)	1,000	5,000
Subsection 704.34(3)	3,000	15,000
Subsection 704.34(4)	3,000	15,000
Section 704.35	3,000	15,000
Subsection 704.36(1)	3,000	15,000
Subsection 704.36(2)	3,000	15,000
Subsection 704.37(2)	3,000	15,000
Subsection 704.37(3)	3,000	15,000
Subsection 704.37(4)	3,000	15,000
Subsection 704.46(1)	5,000	25,000
Subsection 704.47(1)	5,000	25,000
Section 704.48	5,000	25,000
Subsection 704.49(1)	5,000	25,000
Subsection 704.50(1)	5,000	25,000
Subsection 704.62(1)	3,000	15,000
Subsection 704.62(3)	3,000	15,000
Subsection 704.63(1)	5,000	25,000
Subsection 704.63(2)	3,000	15,000
Section 704.64	3,000	15,000
Section 704.65	5,000	25,000
Subsection 704.66(1)	5,000	25,000
Section 704.67	3,000	15,000
Section 704.68	3,000	15,000
Subsection 704.70(1)	3,000	15,000
Subsection 704.70(2)	3,000	15,000
Subsection 704.70(3)	3,000	15,000
Subsection 704.71(1)	5,000	25,000
Subsection 704.71(2)	5,000	25,000
Section 704.83	3,000	15,000
Section 704.84	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 704.106	5,000	25,000
Section 704.107	3,000	15,000
Subsection 704.108(1)	5,000	25,000
Subsection 704.108(3)	3,000	15,000
Subsection 704.108(4)	3,000	15,000
Subsection 704.108(5)	5,000	25,000
Subsection 704.109(1)	5,000	25,000
Subsection 704.109(2)	3,000	15,000
Subsection 704.115(1)	3,000	15,000
Subsection 704.115(3)	1,000	5,000
Subsection 704.117(1)	5,000	25,000
Subsection 704.117(2)	3,000	15,000
Subsection 704.117(3)	1,000	5,000
Subsection 704.120(1)	5,000	25,000
Subsection 704.120(2)	3,000	15,000
Subsection 704.120(3)	3,000	15,000
Subsection 704.122(1)	3,000	15,000
Subsection 704.122(3)	1,000	5,000
Subsection 704.123(3)	1,000	5,000
Subsection 704.124(1)	5,000	25,000
Subsection 704.124(2)	1,000	5,000
SUBPART 5 — AIRLINE OPERATIONS		
Section 705.02	5,000	25,000
Subsection 705.16(3)	3,000	15,000
Subsection 705.17(1)	3,000	15,000
Subsection 705.17(2)	3,000	15,000
Section 705.18	3,000	15,000
Subsection 705.19(1)	3,000	15,000
Section 705.20	5,000	25,000
Section 705.21	3,000	15,000
Subsection 705.22(1)	3,000	15,000
Subsection 705.22(2)	3,000	15,000
Subsection 705.22(3)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 705.23	5,000	25,000
Subsection 705.24(1)	3,000	15,000
Subsection 705.24(2)	3,000	15,000
Subsection 705.25(1)	5,000	25,000
Subsection 705.26(1)	3,000	15,000
Subsection 705.27(1)	3,000	15,000
Subsection 705.27(2)	3,000	15,000
Subsection 705.27(3)	5,000	25,000
Subsection 705.27(4)	5,000	25,000
Subsection 705.27(5)	3,000	15,000
Section 705.28	3,000	15,000
Subsection 705.29(1)	1,000	5,000
Section 705.30	1,000	5,000
Section 705.31	1,000	5,000
Section 705.32	5,000	25,000
Section 705.33	3,000	15,000
Subsection 705.34(1)	3,000	15,000
Section 705.36	3,000	15,000
Section 705.37	3,000	15,000
Subsections 705.38(1) and (2) [Repealed, SOR/2006-199, s. 8]		
Subsection 705.39(1)	5,000	25,000
Subsection 705.39(2)	5,000	25,000
Subsection 705.39(3)	1,000	5,000
Subsection 705.40(1)	1,000	5,000
Subsection 705.40(3)	5,000	25,000
Subsection 705.40(4)	1,000	5,000
Subsection 705.41(1)	3,000	15,000
Subsection 705.41(3)	3,000	15,000
Subsection 705.42(1)	5,000	25,000
Subsection 705.42(2)	5,000	25,000
Subsection 705.42(6)	1,000	5,000
Subsection 705.43(1)	3,000	15,000
Subsection 705.43(2)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 705.43(3)	1,000	5,000
Subsection 705.43(4)	3,000	15,000
Subsection 705.43(5)	3,000	15,000
Section 705.44	3,000	15,000
Subsection 705.45(1)	5,000	25,000
Subsection 705.45(3)	5,000	25,000
Subsection 705.47(1)	3,000	15,000
Subsection 705.47(2)	3,000	15,000
Subsection 705.48(2)	3,000	15,000
Subsection 705.48(3)	3,000	15,000
Subsection 705.48(4)	3,000	15,000
Subsection 705.56(1)	5,000	25,000
Subsection 705.57(1)	5,000	25,000
Subsection 705.58(1)	5,000	25,000
Subsection 705.59(1)	5,000	25,000
Subsection 705.60(1)	5,000	25,000
Subsection 705.61(1)	5,000	25,000
Section 705.67	5,000	25,000
Section 705.68	3,000	15,000
Subsection 705.69(1)	5,000	25,000
Subsection 705.69(2)	3,000	15,000
Section 705.70	3,000	15,000
Subsection 705.71(1)	5,000	25,000
Section 705.72	3,000	15,000
Section 705.73	3,000	15,000
Section 705.74	3,000	15,000
Section 705.75	3,000	15,000
Section 705.76	5,000	25,000
Section 705.77	5,000	25,000
Section 705.78	5,000	25,000
Section 705.79	3,000	15,000
Subsection 705.80(1)	5,000	25,000
Subsection 705.80(4)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 705.80(5)	5,000	25,000
Section 705.81	5,000	25,000
Subsection 705.83(1)	3,000	15,000
Subsection 705.83(2)	3,000	15,000
Subsection 705.83(3)	3,000	15,000
Subsection 705.84(1)	5,000	25,000
Section 705.89	1,000	5,000
Subsection 705.90(1)	1,000	5,000
Section 705.91	1,000	5,000
Section 705.92	1,000	5,000
Subsection 705.93(1)	3,000	15,000
Section 705.94	3,000	15,000
Section 705.95	3,000	15,000
Section 705.96	1,000	5,000
Section 705.97	1,000	5,000
Section 705.103	3,000	15,000
Subsections 705.104(1) and (2) [Repealed, SOR/2015-127, s. 7]		
Section 705.105 [Repealed, SOR/2015-127, s. 7]		
Subsection 705.106(1)	5,000	25,000
Subsection 705.106(4)	1,000	5,000
Subsection 705.107(1)	5,000	25,000
Section 705.108	5,000	25,000
Subsection 705.109(1)	5,000	25,000
Subsection 705.110(1)	5,000	25,000
Subsection 705.110(2)	1,000	5,000
Section 705.111	3,000	15,000
Subsection 705.124(1)	3,000	15,000
Subsection 705.124(3)	1,000	5,000
Subsection 705.127(1)	5,000	25,000
Subsection 705.127(2)	5,000	25,000
Subsection 705.127(3)	1,000	5,000
Subsection 705.134(1)	5,000	25,000
Subsection 705.134(2)	3,000	15,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 705.134(3)	3,000	15,000
Subsection 705.136(1)	3,000	15,000
Subsection 705.136(3)	1,000	5,000
Subsection 705.137(3)	3,000	15,000
Subsection 705.137(5)	1,000	5,000
Subsection 705.138(1)	5,000	25,000
Subsection 705.138(2)	3,000	15,000
Subsection 705.138(3)	1,000	5,000
Subsection 705.139(1)	5,000	25,000
Subsection 705.139(4)	3,000	15,000
Subsection 705.139(5)	1,000	5,000
Subsection 705.172(1)	1,000	5,000
Subsection 705.172(2)	1,000	5,000
Section 705.173	1,000	5,000
Subsection 705.174(1)	1,000	5,000
Subsection 705.174(2)	1,000	5,000
Subsection 705.174(4)	1,000	5,000
Subsection 705.174(5)	1,000	5,000
Subsection 705.201(1)	3,000	15,000
Subsection 705.201(4)	1,000	5,000
Subsection 705.202(1)	1,000	5,000
Section 705.203	1,000	5,000
Subsection 705.204(1)	1,000	5,000
Subsection 705.204(2)	1,000	5,000
Subsection 705.204(3)	1,000	5,000
Subsection 705.204(4)	1,000	5,000
Subsection 705.205(1)	1,000	5,000
Subsection 705.220(1)	1,000	5,000
Subsection 705.220(2)	1,000	5,000
Subsection 705.220(3)	1,000	5,000
Subsection 705.220(4)	1,000	5,000
Subsection 705.221(2)	1,000	5,000
Subsection 705.222(1)	1,000	5,000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Paragraph 705.222(5)(*a*)	1,000	5,000
Paragraph 705.222(5)(*b*)	1,000	5,000
Subsection 705.223(1)	1,000	5,000
Subsection 705.224(1)	3,000	15,000
Subsection 705.224(2)	3,000	15,000
Section 705.225	1,000	5,000
Section 705.226	1,000	5,000
SUBPART 6 — AIRCRAFT MAINTENANCE REQUIREMENTS FOR AIR OPERATORS		
Section 706.02	5,000	25,000
Subsection 706.03(1)	5,000	25,000
Section 706.04	5,000	25,000
Section 706.05	5,000	25,000
Subsection 706.06(1)	5,000	25,000
Subsection 706.07(1)	5,000	25,000
Subsection 706.07(2) [Repealed, SOR/2005-173, s. 6]		
Subsection 706.08(1)	5,000	25,000
Subsection 706.08(3)	5,000	25,000
Subsection 706.08(4)	5,000	25,000
Subsection 706.08(5)	5,000	25,000
Subsection 706.08(6)	3,000	15,000
Subsection 706.08(7)	1,000	5,000
Subsection 706.09(1)	5,000	25,000
Subsection 706.09(2)	3,000	15,000
Subsection 706.09(4)	3,000	15,000
Section 706.10	3,000	15,000
Section 706.11	3,000	15,000
Section 706.12	3,000	15,000
Subsection 706.13(1)	3,000	15,000
Subsection 706.13(2)	1,000	5,000
Section 706.14	3,000	15,000
Section 706.15	3,000	15,000
PART VIII — AIR NAVIGATION SERVICES		
SUBPART 1 — AIR TRAFFIC SERVICES		

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 801.01(1)	5,000	25,000
Subsection 801.01(2)	3,000	15,000
Section 801.03	5,000	25,000
Section 801.08	5,000	25,000
Subsection 801.09(1)	5,000	25,000
Subsection 801.09(3)	3,000	15,000
Section 801.10	5,000	25,000
SUBPART 2 — AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS		
Subsection 802.02(1)	5,000	25,000
Subsection 802.02(2)	5,000	25,000
Subsection 802.02(3)	5,000	25,000
Subsection 802.02(4)	5,000	25,000
SUBPART 3 — AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES		
Subsection 803.01(2)	5,000	25,000
Section 803.02	5,000	25,000
SUBPART 4 — AVIATION WEATHER SERVICES		
Subsection 804.01(1)	5,000	25,000
Subsection 804.23(1)	3,000	15,000
Subsection 804.23(2)	3,000	15,000
Section 804.24	1,000	5,000
Subsection 804.25(1)	3,000	15,000
Subsection 804.25(2)	3,000	15,000
SUBPART 5 — SAFETY MANAGEMENT PROGRAM		
Subsection 805.03(2)	3,000	15,000
Subsection 805.03(3)	3,000	15,000
Section 805.04	5,000	25,000
SUBPART 6 — LEVELS OF SERVICE		
Subsection 806.02(1)	5,000	25,000
Subsection 806.02(3)	5,000	25,000
SUBPART 7 — AVIATION OCCURRENCES		

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 807.01	5,000	25,000

SOR/98-529, s. 1; SOR/2004-131, s. 5; SOR/2005-129, s. 1; SOR/2005-173, ss 3 to 6; SOR/2005-341, s. 1; SOR/2005-348, s. 2; SOR/2005-354, s. 1; SOR/2005-357, ss. 1, 2, 3(E); SOR/2006-77, ss. 2, 3; SOR/2006-85, s. 1; SOR/2006-86, s. 1; SOR/2006-199, ss. 2 to 10; SOR/2006-352, ss. 1 to 3; SOR/2007-87, ss. 2, 3; SOR/2007-133, ss. 2 to 5; SOR/2007-262, s. 1; SOR/2007-290, s. 3; SOR/2009-90, ss. 1, 2; SOR/2009-152, s. 1; SOR/2009-268, ss. 1 to 15; SOR/2009-280, ss. 2 to 4; SOR/2010-26, s. 1; SOR/2010-219, s. 1; SOR/2010-304, s. 1; SOR/2011-285, s. 2; SOR/2012-136, ss. 2 to 6; SOR/2014-131, s. 2; SOR/2015-84, s. 2; SOR/2015-127, ss. 2, 3, 6 to 8; SOR/2015-160, s. 3.

ANNEXE II

(paragraphes 103.08(1) et (2))

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
PARTIE I — DISPOSITIONS GÉNÉRALES		
SOUS-PARTIE 3 — ADMINISTRATION ET APPLICATION		
Paragraphe 103.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 103.02(2)	5 000	25 000
Paragraphe 103.02(3)	5 000	25 000
Article 103.03	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 5 — VOLS TOURISTIQUES		
Paragraphe 105.01(2)	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 6 — GESTIONNAIRE SUPÉRIEUR RESPONSABLE		
Paragraphe 106.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 106.02(2)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 7 — EXIGENCES RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ		
Article 107.02	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 8 — [RÉSERVÉE]		
SOUS-PARTIE 9 — AÉRONEFS VISÉS PAR UN ACCORD DE TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 83 *BIS* DE LA CONVENTION		
Paragraphe 109.03(2)	1 000	5 000
Article 109.05	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
PARTIE II — IDENTIFICATION ET IMMATRICULATION DES AÉRONEFS ET UTILISATION D'AÉRONEFS LOUÉS PAR DES PERSONNES QUI NE SONT PAS PROPRIÉTAIRES ENREGISTRÉS		
SOUS-PARTIE 1 — IDENTIFICATION DES AÉRONEFS ET AUTRES PRODUITS AÉRONAUTIQUES		
Paragraphe 201.01(1)	3 000	15 000
Paragraphe 201.01(2)	5 000	25 000
Paragraphe 201.01(7)	3 000	15 000
Article 201.02	3 000	15 000
Paragraphe 201.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 201.03(4)	3 000	15 000
Paragraphe 201.03(6)	3 000	15 000
Paragraphe 201.04(3)	3 000	15 000
Paragraphe 201.05(1)	5 000	25 000
Paragraphe 201.06(1)	5 000	25 000
Paragraphe 201.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 201.09(1)	5 000	25 000
Paragraphe 201.10(1)	3 000	15 000
Paragraphe 201.10(2)	3 000	15 000
Paragraphe 201.10(3)	3 000	15 000
Paragraphe 201.10(4)	3 000	15 000
Paragraphe 201.10(5)	5 000	25 000
Paragraphe 201.11(1)	5 000	25 000
Paragraphe 201.12(1)	5 000	25 000
Paragraphe 201.12(3)	5 000	25 000
Paragraphe 201.12(5)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 2 — MARQUAGE ET IMMATRICULATION DES AÉRONEFS		
Paragraphe 202.01(1)	3 000	15 000
Paragraphe 202.01(4)	3 000	15 000
Paragraphe 202.03(3)	1 000	5 000
Paragraphe 202.03(4)	1 000	5 000
Article 202.04(1)	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 202.05(2)	1 000	5 000
Paragraphe 202.06(2)	1 000	5 000
Paragraphe 202.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 202.13(2)	5 000	25 000
Paragraphe 202.14(3)	5 000	25 000
Article 202.26	1 000	5 000
Paragraphe 202.28(2)	1 000	5 000
Paragraphe 202.35(2)	1 000	5 000
Paragraphe 202.37(1)	3 000	15 000
Article 202.38	3 000	15 000
Paragraphe 202.42(1)	5 000	25 000
Paragraphe 202.43(2)	5 000	25 000
Paragraphe 202.46(2)	3 000	15 000
Paragraphe 202.46(3)	3 000	15 000
Article 202.51	1 000	5 000
Article 202.52	1 000	5 000
Paragraphe 202.58(1)	3 000	15 000
Article 202.61	3 000	15 000
Article 202.62	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 3 — UTILISATION D'AÉRONEFS LOUÉS PAR DES PERSONNES QUI NE SONT PAS PROPRIÉTAIRES ENREGISTRÉS		
Paragraphe 203.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 203.03(4)	1 000	5 000
Paragraphe 203.03(5)	1 000	5 000
Paragraphe 203.04(1)	5 000	25 000
Paragraphe 203.04(2)	5 000	25 000
Paragraphe 203.06(1)	5 000	25 000
Paragraphe 203.06(2)	5 000	25 000
Paragraphe 203.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 203.07(2)	5 000	25 000
Article 203.09	1 000	5 000
PARTIE III — AÉRODROMES ET AÉROPORTS		
SOUS-PARTIE 1 — AÉRODROMES		

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 301.02	3 000	15 000
Paragraphe 301.03(3)	5 000	25 000
Paragraphe 301.04(1)	5 000	25 000
Paragraphe 301.04(2)	5 000	25 000
Paragraphe 301.04(4)	5 000	25 000
Paragraphe 301.04(5)	5 000	25 000
Paragraphe 301.04(6)	5 000	25 000
Paragraphe 301.04(7)	5 000	25 000
Article 301.05	3 000	15 000
Paragraphe 301.06(1)	5 000	25 000
Paragraphe 301.06(2)	5 000	25 000
Paragraphe 301.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 301.07(5)	5 000	25 000
Paragraphe 301.07(6)	5 000	25 000
Paragraphe 301.07(7)	3 000	15 000
Paragraphe 301.07(8)	3 000	15 000
Paragraphe 301.07(9)	5 000	25 000
Paragraphe 301.07(11) [Abrogé, DORS/2009-268, art. 3]		
SOUS-PARTIE 2 — AÉROPORTS		
Paragraphe 302.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.07(2)	5 000	25 000
Paragraphe 302.07(3)	5 000	25 000
Paragraphe 302.08(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.08(5)	5 000	25 000
Article 302.09	5 000	25 000
Paragraphe 302.202(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.202(2)	1 000	5 000
Alinéa 302.202(3)*a*)	3 000	15 000
Alinéa 302.202(3)*b*)	1 000	5 000
Alinéa 302.202(4)*a*)	3 000	15 000
Alinéa 302.202(4)*b*)	3 000	15 000
Paragraphe 302.203(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.203(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 302.204	1 000	5 000
Article 302.205	1 000	5 000
Paragraphe 302.206(1)	1 000	5 000
Paragraphe 302.206(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.206(4)	1 000	5 000
Paragraphe 302.207(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.207(2)	5 000	25 000
Paragraphe 302.207(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(2)	3 000	15 000
Paragraphe 302.208(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(4)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(5)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(6)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(7)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(9)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(10)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(11)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(12)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(13)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(14)	1 000	5 000
Paragraphe 302.303(1)	1 000	5 000
Paragraphe 302.303(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.304(1)	3 000	15 000
Paragraphe 302.304(2)	3 000	15 000
Paragraphe 302.304(4)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(1)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(2)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.305(4)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(5)	1 000	5 000
Paragraphe 302.305(6)	3 000	15 000
Paragraphe 302.307(1)	3 000	15 000
Paragraphe 302.307(2)	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 302.308	3 000	15 000
Paragraphe 302.503(2)	3 000	15 000
Paragraphe 302.503(3)	3 000	15 000
Article 302.504	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 3 — SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AÉRONEFS AUX AÉROPORTS ET AÉRODROMES		
Paragraphe 303.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 303.03(2)	5 000	25 000
Paragraphe 303.04(1)	5 000	25 000
Paragraphe 303.04(2)	5 000	25 000
Paragraphe 303.04(3)	5 000	25 000
Paragraphe 303.04(4)	5 000	25 000
Paragraphe 303.06(1)	3 000	15 000
Paragraphe 303.06(2)	3 000	15 000
Paragraphe 303.06(3)	3 000	15 000
Paragraphe 303.06(4)	3 000	15 000
Paragraphe 303.06(7)	3 000	15 000
Paragraphe 303.07(1)	5 000	25 000
Article 303.08	5 000	25 000
Article 303.09	5 000	25 000
Paragraphe 303.10(2)	5 000	25 000
Paragraphe 303.10(3)	3 000	15 000
Paragraphe 303.11(2)	5 000	25 000
Article 303.12	5 000	25 000
Article 303.13	5 000	25 000
Article 303.14	5 000	25 000
Article 303.15	5 000	25 000
Paragraphe 303.16(1)	5 000	25 000
Paragraphe 303.16(2)	5 000	25 000
Article 303.17	5 000	25 000
Paragraphe 303.18(1)	5 000	25 000
Paragraphe 303.18(2)	3 000	15 000
Paragraphe 303.18(3)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 303.18(5)	3 000	15 000
Paragraphe 303.18(6)	3 000	15 000
Paragraphe 303.18(7)	5 000	25 000
Article 303.19	5 000	25 000
Paragraphe 303.20(1)	5 000	25 000
Paragraphe 303.20(2)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 4 — [RÉSERVÉE]		
SOUS-PARTIE 5 — HÉLIPORTS		
Article 305.03	5 000	25 000
Article 305.05	1 000	5 000
Paragraphe 305.10(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.10(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.10(3)	5 000	25 000
Paragraphe 305.17(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.17(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.17(3)	3 000	15 000
Paragraphe 305.17(4)	3 000	15 000
Paragraphe 305.17(5)	3 000	15 000
Paragraphe 305.18(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.18(2)	3 000	15 000
Article 305.19	3 000	15 000
Article 305.20	3 000	15 000
Paragraphe 305.25(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.25(2)	5 000	25 000
Paragraphe 305.25(3)	5 000	25 000
Paragraphe 305.25(4)	5 000	25 000
Paragraphe 305.25(5)	5 000	25 000
Paragraphe 305.25(6)	5 000	25 000
Paragraphe 305.29(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.29(2)	5 000	25 000
Paragraphe 305.29(3)	5 000	25 000
Paragraphe 305.29(4)	5 000	25 000
Paragraphe 305.29(5)	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 305.31(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.31(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.33(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.33(2)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(3)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(4)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(6)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(7)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(8)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(9)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(10)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(11)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(12)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(13)	5 000	25 000
Paragraphe 305.33(14)	5 000	25 000
Paragraphe 305.35(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.35(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.35(3)	3 000	15 000
Paragraphe 305.35(4)	3 000	15 000
Paragraphe 305.37(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.37(2)	5 000	25 000
Paragraphe 305.37(3)	5 000	25 000
Paragraphe 305.37(4)	5 000	25 000
Paragraphe 305.37(5)	5 000	25 000
Paragraphe 305.38(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.39(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.39(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.39(3)	3 000	15 000
Paragraphe 305.41(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.41(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.41(3)	3 000	15 000
Paragraphe 305.41(4)	3 000	15 000
Paragraphe 305.41(5)	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 305.43(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.43(2)	5 000	25 000
Paragraphe 305.43(3)	5 000	25 000
Paragraphe 305.43(4)	5 000	25 000
Paragraphe 305.43(5)	5 000	25 000
Paragraphe 305.45(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.45(2)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(3)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(4)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(5)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(6)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(7)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(8)	1 000	5 000
Paragraphe 305.46(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.46(2)	5 000	25 000
Article 305.47	5 000	25 000
Article 305.48	5 000	25 000
Article 305.49	3 000	15 000
Paragraphe 305.53(2)	1 000	5 000
Paragraphe 305.53(3)	1 000	5 000
Paragraphe 305.54(1)	1 000	5 000
Paragraphe 305.54(2)	1 000	5 000
Paragraphe 305.54(3)	1 000	5 000
Article 305.55	1 000	5 000
Article 305.56	1 000	5 000
Article 305.57	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 8 [Abrogée, DORS/2006-86, art. 1]		
PARTIE IV — DÉLIVRANCE DES LICENCES ET FORMATION DU PERSONNEL		
Paragraphe 400.05(1)	3 000	15 000
Article 400.07	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 1 — PERMIS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DE MEMBRE D’ÉQUIPAGE DE CONDUITE		

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 401.03(1)	5 000	25 000
Article 401.04	5 000	25 000
Paragraphe 401.05(1)	3 000	15 000
Paragraphe 401.05(2)	3 000	15 000
Paragraphe 401.05(3)	3 000	15 000
Paragraphe 401.05(4)	3 000	15 000
Paragraphe 401.05(6)	3 000	15 000
Paragraphe 401.08(3)	5 000	25 000
Paragraphe 401.11(1)	5 000	25 000
Paragraphe 401.15(1)	3 000	15 000
Paragraphe 401.28(1)	5 000	25 000
Paragraphe 401.30(3)	5 000	25 000
Paragraphe 401.31(3)	5 000	25 000
Article 401.62	3 000	15 000
Paragraphe 401.63(1)	3 000	15 000
Paragraphe 401.63(2)	3 000	15 000
Article 401.64	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 2 — LICENCES ET QUALIFICATIONS DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE		
Paragraphe 402.04(1)	5 000	25 000
Article 402.05	5 000	25 000
Article 402.16	3 000	15 000
SOUS-PARTIE 3 — LICENCES ET QUALIFICATIONS DE TECHNICIEN D'ENTRETIEN D'AÉRONEFS		
Paragraphe 403.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 403.05(1)	3 000	15 000
Paragraphe 403.05(2)	3 000	15 000
Paragraphe 403.08(1)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 4 — EXIGENCES MÉDICALES		
Paragraphe 404.03(1)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 5 — ENTRAÎNEMENT EN VOL		
Article 405.11	3 000	15 000
Article 405.13	1000	5 000
Paragraphe 405.21(1)	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 405.22	3 000	15 000
Article 405.23	3 000	15 000
Article 405.24	3 000	15 000
Article 405.31	1 000	5 000
Article 405.32	1 000	5 000
Paragraphe 405.33(1)	1 000	5 000
Paragraphe 405.33(2)	1 000	5 000
Paragraphe 405.33(3)	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 6 — UNITÉS DE FORMATION AU PILOTAGE		
Paragraphe 406.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 406.03(3)	1 000	5 000
Paragraphe 406.05(1)	3 000	15 000
Paragraphe 406.05(2)	3 000	15 000
Article 406.14	3 000	15 000
Paragraphe 406.19(1)	5 000	25 000
Paragraphe 406.19(5)	5 000	25 000
Paragraphe 406.21(1)	3 000	15 000
Paragraphe 406.21(2)	3 000	15 000
Article 406.22	5 000	25 000
Article 406.22.1	3 000	15 000
Article 406.22.2	3 000	15 000
Article 406.22.3	3 000	15 000
Article 406.23	5 000	25 000
Article 406.24	3 000	15 000
Article 406.25	3 000	15 000
Article 406.26	3 000	15 000
Article 406.31	5 000	25 000
Article 406.32	3 000	15 000
Article 406.33	5 000	25 000
Article 406.34	3 000	15 000
Article 406.35	5 000	25 000
Paragraphe 406.36(1)	3 000	15 000
Article 406.37	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 406.38(1)	5 000	25 000
Paragraphe 406.39(1)	5 000	25 000
Paragraphe 406.39(2)	3 000	15 000
Article 406.40	5 000	25 000
Article 406.41	5 000	25 000
Article 406.42	3 000	15 000
Article 406.43	3 000	15 000
Article 406.44	3 000	15 000
Article 406.45	3 000	15 000
Paragraphe 406.46(1)	3 000	15 000
Paragraphe 406.46(2)	1 000	5 000
Paragraphe 406.47(1)	5 000	25 000
Paragraphe 406.47(2) [Abrogé, DORS/2005-173, art. 3]		
Paragraphe 406.47(3)	5 000	25 000
Article 406.50	3 000	15 000
Paragraphe 406.51(1)	3 000	15 000
Paragraphe 406.51(2)	3 000	15 000
Article 406.52	3 000	15 000
Article 406.53	5 000	25 000
Article 406.54	3 000	15 000
Article 406.55	1 000	5 000
Article 406.56	3 000	15 000
Article 406.57	3 000	15 000
Paragraphe 406.58(1)	5 000	25 000
Paragraphe 406.58(2)	3 000	15 000
Paragraphe 406.61(1)	3 000	15 000
Paragraphe 406.61(3)	3 000	15 000
Paragraphe 406.61(4)	3 000	15 000
Paragraphe 406.61(6)	3 000	15 000
Paragraphe 406.61(7)	1 000	5 000
Paragraphe 406.61(9)	1 000	5 000
Paragraphe 406.61(10)	1 000	5 000
Paragraphe 406.62(1)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 406.62(3)	3 000	15 000
Paragraphe 406.62(4)	3 000	15 000
Paragraphe 406.63(1)	1 000	5 000
Paragraphe 406.63(2)	1 000	5 000
Article 406.64	1 000	5 000
Paragraphe 406.71(2)	3 000	15 000
Article 406.76	1 000	5 000
PARTIE V — NAVIGABILITÉ		
SOUS-PARTIE 1 — RAPPORT ANNUEL D'INFORMATION SUR LA NAVIGABILITÉ AÉRIENNE		
Paragraphe 501.01(1)	1 000	5 000
Article 501.02	1 000	5 000
Article 501.03	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 9 — CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ POUR EXPORTATION		
Article 509.05	3 000	15 000
SOUS-PARTIES 11 ET 13 [Abrogées, DORS/2009-280, art. 3]		
SOUS-PARTIE 21 — APPROBATION DE LA DÉFINITION DE TYPE D'UN PRODUIT AÉRONAUTIQUE OU D'UNE MODIFICATION DE CELLE-CI		
Article 521.353	3 000	15 000
Article 521.354	3 000	15 000
Paragraphe 521.355(1)	3 000	15 000
Paragraphe 521.355(2)	3 000	15 000
Article 521.356	5 000	25 000
Article 521.365	3 000	15 000
Paragraphe 521.366(1)	3 000	15 000
Paragraphe 521.366(2)	3 000	15 000
Paragraphe 521.367(1)	3 000	15 000
Paragraphe 521.367(2)	3 000	15 000
Paragraphe 521.367(3)	1 000	5 000
Article 521.368	3 000	15 000
Paragraphe 521.369(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 521.369(6)	5 000	25 000
Paragraphe 521.401(1)	3 000	15 000
Paragraphe 521.402(1)	3 000	15 000
Paragraphe 521.402(3)	3 000	15 000
SOUS-PARTIE 61 — CONSTRUCTION DE PRODUITS AÉRONAUTIQUES		
Paragraphe 561.04(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.04(5)	5 000	25 000
Paragraphe 561.04(7)	1 000	5 000
Article 561.05	5 000	25 000
Paragraphe 561.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.07(2)	5 000	25 000
Paragraphe 561.07(3)	5 000	25 000
Paragraphe 561.07(5)	3 000	15 000
Paragraphe 561.07(7)	5 000	25 000
Paragraphe 561.07(8)	1 000	5 000
Paragraphe 561.07(10)	3 000	15 000
Paragraphe 561.08(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.08(3)	3 000	15 000
Paragraphe 561.09(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.09(2)	3 000	15 000
Paragraphe 561.09(3)	3 000	15 000
Paragraphe 561.10(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.10(2)	5 000	25 000
Article 561.11	3 000	15 000
Paragraphe 561.12(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.12(3)	1 000	5 000
Paragraphe 561.13(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.13(3)	5 000	25 000
Paragraphe 561.14(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.14(2)	3 000	15 000
Article 561.15	3 000	15 000
Article 561.16	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 71 — EXIGENCES RELATIVES À LA MAINTENANCE DES AÉRONEFS		
Paragraphe 571.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 571.02(2)	3 000	15 000
Paragraphe 571.02(3)	5 000	25 000
Article 571.03	5 000	25 000
Article 571.04	3 000	15 000
Article 571.05	3 000	15 000
Paragraphe 571.06(1)	5 000	25 000
Paragraphe 571.06(2)	3 000	15 000
Paragraphe 571.06(3)	3 000	15 000
Paragraphe 571.06(5)	5 000	25 000
Paragraphe 571.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 571.08(1)	5 000	25 000
Paragraphe 571.08(2)	3 000	15 000
Paragraphe 571.09(1)	5 000	25 000
Paragraphe 571.09(2)	5 000	25 000
Paragraphe 571.10(1)	5 000	25 000
Paragraphe 571.10(5)	5 000	25 000
Paragraphe 571.11(1)	5 000	25 000
Paragraphe 571.11(3)	5 000	25 000
Paragraphe 571.11(4)	5 000	25 000
Paragraphe 571.11(6)	3 000	15 000
Article 571.12	1 000	5 000
Paragraphe 571.13(1)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 73 — ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS		
Paragraphe 573.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.03(2) [Abrogé, DORS/2005-173, art. 4]		
Paragraphe 573.03(3) [Abrogé, DORS/2005-357, art. 2]		
Paragraphe 573.03(6)	5 000	25 000
Paragraphe 573.03(7)	5 000	25 000
Paragraphe 573.05(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.05(2)	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 573.06(1)	3 000	15 000
Paragraphe 573.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.07(2)	1 000	5 000
Paragraphe 573.08(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.08(2)	3 000	15 000
Paragraphe 573.08(3)	3 000	15 000
Paragraphe 573.08(4)	5 000	25 000
Paragraphe 573.09(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.10(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.10(3)	1 000	5 000
Paragraphe 573.10(5)	5 000	25 000
Paragraphe 573.10(6)	5 000	25 000
Paragraphe 573.10(7)	3 000	15 000
Paragraphe 573.10(8)	1 000	5 000
Paragraphe 573.11(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.11(4)	5 000	25 000
Article 573.12	3 000	15 000
Paragraphe 573.14(1)	5 000	25 000
Paragraphe 573.14(2)	5 000	25 000
Article 573.15	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 91 [Abrogée, DORS/2009-280, art. 4]		
PARTIE VI — RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION ET DE VOL DES AÉRONEFS		
SOUS-PARTIE 1 — L'ESPACE AÉRIEN		
Paragraphe 601.04(2)	3 000	15 000
Paragraphe 601.05(1)	3 000	15 000
Paragraphe 601.06(1)	1 000	5 000
Paragraphe 601.07(1)	3 000	15 000
Paragraphe 601.07(3)	3 000	15 000
Paragraphe 601.08(1)	3 000	15 000
Paragraphe 601.09(1)	1 000	5 000
Article 601.15	1 000	5 000
Paragraphe 601.22(1)	5 000	25 000
Paragraphe 601.24(1)	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Alinéa 601.24(2)*a*)	5 000	25 000
Alinéa 601.24(2)*b*)	5 000	25 000
Alinéa 601.25(2)*a*)	3 000	15 000
Alinéa 601.25(2)*b*)	1 000	5 000
Article 601.26	5 000	25 000
Article 601.28	3 000	15 000
Article 601.29	3 000	15 000
SOUS-PARTIE 2 — RÈGLES D'UTILISATION ET DE VOL		
Article 602.01	5 000	25 000
Article 602.02	5 000	25 000
Article 602.03	5 000	25 000
Paragraphe 602.04(3)	5 000	25 000
Paragraphe 602.04(4)	5 000	25 000
Paragraphe 602.05(2)	3 000	15 000
Article 602.07	3 000	15 000
Paragraphe 602.08(1)	3 000	15 000
Article 602.09	5 000	25 000
Paragraphe 602.10(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.10(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.11(2)	5 000	25 000
Paragraphe 602.11(4)	5 000	25 000
Paragraphe 602.11(5)	5 000	25 000
Paragraphe 602.11(6)	5 000	25 000
Paragraphe 602.11(7)	1 000	5 000
Paragraphe 602.12(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.12(3)	3 000	15 000
Paragraphe 602.13(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.14(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.16(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.16(2)	3 000	15 000
Article 602.17	3 000	15 000
Paragraphe 602.18(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.18(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 602.19(1)	5 000	25 000
Paragraphe 602.19(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(3)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(4)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(5)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(6)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(7)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(8)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(9)	3 000	15 000
Paragraphe 602.19(10)	5 000	25 000
Paragraphe 602.20(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.20(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.20(3)	3 000	15 000
Article 602.21	5 000	25 000
Article 602.22	3 000	15 000
Article 602.23	5 000	25 000
Article 602.24	3 000	15 000
Paragraphe 602.25(2)	3 000	15 000
Article 602.26	3 000	15 000
Article 602.27	3 000	15 000
Article 602.28	3 000	15 000
Paragraphe 602.29(1)	3 000	15 000
Article 602.30	5 000	25 000
Paragraphe 602.31(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.31(4)	3 000	15 000
Alinéa 602.32(1)*a*)	3 000	15 000
Alinéa 602.32(1)*b*)	3 000	15 000
Article 602.33	3 000	15 000
Paragraphe 602.34(2)	3 000	15 000
Article 602.35	3 000	15 000
Paragraphe 602.36(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.36(2)	3 000	15 000
Article 602.37	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 602.38	3 000	15 000
Article 602.39	3 000	15 000
Paragraphe 602.40(1)	3 000	15 000
Article 602.41	5 000	25 000
Article 602.42	5 000	25 000
Article 602.43	5 000	25 000
Article 602.46	3 000	15 000
Article 602.58	3 000	15 000
Paragraphe 602.59(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.60(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.60(4)	3 000	15 000
Paragraphe 602.61(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.62(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.62(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.62(3)	3 000	15 000
Paragraphe 602.63(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.63(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.63(4)	3 000	15 000
Paragraphe 602.63(5)	3 000	15 000
Paragraphe 602.63(7)	5 000	25 000
Paragraphe 602.64(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.64(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.64(3)	3 000	
Paragraphe 602.66(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.66(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.66(3)	3 000	15 000
Article 602.71	3 000	15 000
Article 602.72	3 000	15 000
Paragraphe 602.73(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.73(2)	1 000	5 000
Paragraphe 602.73(4)	1 000	5 000
Paragraphe 602.76(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.76(4)	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 602.77(1)	1 000	5 000
Paragraphe 602.77(2)	1 000	5 000
Paragraphe 602.86(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.86(2)	3 000	15 000
Article 602.87	3 000	15 000
Paragraphe 602.88(2)	5 000	25 000
Paragraphe 602.89(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.89(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.89(3)	3 000	15 000
Paragraphe 602.96(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.96(3)	3 000	15 000
Paragraphe 602.96(4)	3 000	15 000
Paragraphe 602.96(6)	5 000	25 000
Paragraphe 602.97(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.97(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.98(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.98(2)	3 000	15 000
Article 602.99	3 000	15 000
Article 602.100	3 000	15 000
Article 602.101	1 000	5 000
Article 602.102	3 000	15 000
Article 602.103	3 000	15 000
Paragraphe 602.104(2)	3 000	15 000
Article 602.105	5 000	25 000
Paragraphe 602.106(1)	5 000	25 000
Article 602.114	5 000	25 000
Article 602.115	5 000	25 000
Paragraphe 602.121(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.121(2)	3 000	15 000
Article 602.122	1 000	5 000
Article 602.123	1 000	5 000
Paragraphe 602.124(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.124(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 602.125(1)	1 000	5 000
Paragraphe 602.126(1)	5 000	25 000
Paragraphe 602.127(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.127(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.128(1)	5 000	25 000
Paragraphe 602.128(2)	5 000	25 000
Paragraphe 602.128(3)	5 000	25 000
Paragraphe 602.128(4)	5 000	25 000
Paragraphe 602.129(4)	3 000	15 000
Paragraphe 602.129(5)	3 000	15 000
Paragraphe 602.130(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.134(2)	5 000	25 000
Paragraphe 602.134(3)	5 000	25 000
Paragraphe 602.134(4)	5 000	25 000
Paragraphe 602.134(5)	5 000	25 000
Article 602.135	5 000	25 000
Article 602.136	3 000	15 000
Paragraphe 602.137(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.137(2)	3 000	15 000
Article 602.138	3 000	15 000
Article 602.143	3 000	15 000
Paragraphe 602.144(1)	5 000	25 000
Paragraphe 602.144(3)	5 000	25 000
Paragraphe 602.144(4)	3 000	15 000
Paragraphe 602.145(3)	3 000	15 000
Paragraphe 602.145(4)	3 000	15 000
Paragraphe 602.145(5)	3 000	15 000
Paragraphe 602.146(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.150(1)	5 000	25 000
Article 602.152 [Abrogé, DORS/2010-304, art. 1]		
Paragraphe 602.153(1) [Abrogé, DORS/2010-304, art. 1]		
Article 602.156 [Abrogé, DORS/2010-304, art. 1]		
Paragraphes 602.157(1) et (2) [Abrogés, DORS/2010-304, art. 1]		

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 602.162 [Abrogé, DORS/2010-304, art. 1]		
SOUS-PARTIE 3 — OPÉRATIONS AÉRIENNES SPÉCIALISÉES		
Article 603.01	3 000	15 000
Article 603.05	3 000	15 000
Article 603.06	3 000	15 000
Article 603.07	3 000	15 000
Article 603.08	5 000	25 000
Article 603.09	3 000	15 000
Article 603.17	3 000	15 000
Article 603.21	3 000	15 000
Article 603.22	1 000	5 000
Article 603.23	1 000	5 000
Paragraphe 603.24(1)	3 000	15 000
Paragraphe 603.24(2)	1 000	5 000
Article 603.25	5 000	25 000
Article 603.66	3 000	15 000
SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITANTS PRIVÉS		
Article 604.03	5 000	25 000
Article 604.06	1 000	5 000
Article 604.07	1 000	5 000
Article 604.08	3 000	15 000
Paragraphe 604.09(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.25(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.25(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.26(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.26(2)	1 000	5 000
Article 604.27	1 000	5 000
Article 604.28	3 000	15 000
Paragraphe 604.36(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.36(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.38(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.38(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.38(3)	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 604.47(1)	3 000	15 000
Article 604.50	3 000	15 000
Article 604.51	3 000	15 000
Article 604.52	3 000	15 000
Article 604.53	3 000	15 000
Article 604.54	3 000	15 000
Paragraphe 604.55(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.55(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.55(4)	3 000	15 000
Article 604.56	3 000	15 000
Article 604.57	3 000	15 000
Article 604.58	3 000	15 000
Article 604.59	3 000	15 000
Article 604.60	3 000	15 000
Paragraphe 604.74(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.81(1) [Abrogé, DORS/2015-127, art. 2]		
Paragraphe 604.82(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.82(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.82(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.82(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.83(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.83(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.85(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.85(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.85(7)	1 000	5 000
Paragraphe 604.86(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.86(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.98(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.99(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.99(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.99(3)	3 000	15 000
Article 604.104	3 000	15 000
Article 604.105	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 604.106(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.106(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.106(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.106(5)	1 000	5 000
Paragraphe 604.116(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.116(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.117(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.117(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.118(1)	3 000	15 000
Article 604.119	3 000	15 000
Article 604.127	3 000	15 000
Paragraphe 604.128(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.128(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.128(3)	1 000	5 000
Article 604.129	5 000	25 000
Article 604.130	3 000	15 000
Article 604.131	5 000	25 000
Paragraphe 604.132(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.132(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.141(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.141(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.142(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.142(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.143(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.143(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.144(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.144(2)	3 000	15 000
Article 604.145	5 000	25 000
Paragraphe 604.146(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.146(2)	1 000	5 000
Article 604.147	1 000	5 000
Article 604.148	1 000	5 000
Paragraphe 604.149(1)	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 604.149(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.149(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.166(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.166(2)	3 000	15 000
Article 604.167	5 000	25 000
Article 604.168	1 000	5 000
Article 604.174	3 000	15 000
Paragraphe 604.197(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.197(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.198(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.198(2)	1 000	5 000
Article 604.202	5 000	25 000
Paragraphe 604.204(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.204(2)	3 000	15 000
Article 604.205	3 000	15 000
Paragraphe 604.206(5)	3 000	15 000
Paragraphe 604.207(5)	3 000	15 000
Article 604.208	3 000	15 000
Paragraphe 604.221(1)	3 000	15 000
Article 604.222	1 000	5 000
Paragraphe 604.223(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.223(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.223(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.224(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.224(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.240(1)	1 000	5 000
Alinéa 604.240(5)*a*)	1 000	5 000
Alinéa 604.240(5)*b*)	1 000	5 000
Article 604.241	1 000	5 000
Article 604.242	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 5 — EXIGENCES RELATIVES AUX AÉRONEFS		
Paragraphe 605.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.04(1)	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 605.05	1 000	5 000
Article 605.06	5 000	25 000
Paragraphe 605.08(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.09(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.10(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.10(2)	3 000	15 000
Article 605.14	3 000	15 000
Paragraphe 605.15(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.16(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.16(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.16(4)	5 000	25 000
Paragraphe 605.17(1)	1 000	5 000
Article 605.18	5 000	25 000
Article 605.19	3 000	15 000
Article 605.20	3 000	15 000
Article 605.21	3 000	15 000
Paragraphe 605.22(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.24(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.24(2)	3 000	15 000
Paragraphe 605.24(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.24(4)	3 000	15 000
Paragraphe 605.24(5)	3 000	15 000
Paragraphe 605.25(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.25(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.25(4)	3 000	15 000
Paragraphe 605.25(5)	3 000	15 000
Paragraphe 605.27(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.27(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.28(1)	3 000	15 000
Article 605.29	5 000	25 000
Article 605.30	5 000	25 000
Paragraphe 605.31(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.31(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 605.32(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.32(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.33(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.33(2)	5 000	25 000
Paragraphe 605.34(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.35(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.36(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.37(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.38(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.40(3)	1 000	5 000
Paragraphe 605.41(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.41(2)	3 000	15 000
Paragraphe 605.41(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.41(4)	3 000	15 000
Paragraphe 605.42(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.84(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.85(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.85(3)	1 000	5 000
Paragraphe 605.86(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.88(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.92(1)	5 000	25 000
Paragraphe 605.93(1)	1 000	5 000
Paragraphe 605.93(2)	1 000	5 000
Paragraphe 605.93(3)	1 000	5 000
Paragraphe 605.93(4)	1 000	5 000
Paragraphe 605.93(5)	1 000	5 000
Paragraphe 605.94(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.94(2)	1 000	5 000
Paragraphe 605.94(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.94(4)	3 000	15 000
Paragraphe 605.95(1)	1 000	5 000
Paragraphe 605.96(1)	3 000	15 000
Paragraphe 605.96(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 605.96(4)	3 000	15 000
Article 605.97	3 000	15 000
SOUS-PARTIE 6 — DIVERS		
Article 606.01	5 000	25 000
Paragraphe 606.02(2)	5 000	25 000
Paragraphe 606.02(4)	5 000	25 000
Paragraphe 606.02(5)	5 000	25 000
Paragraphe 606.02(6)	5 000	25 000
Paragraphe 606.02(8)	5 000	25 000
Paragraphe 606.02(9)	1 000	5 000
Paragraphe 606.03(1)	5 000	25 000
PARTIE VII — SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX		
Paragraphe 700.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.02(2)	5 000	25 000
Paragraphe 700.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.05(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.05(2)	5 000	25 000
Article 700.06	5 000	25 000
Article 700.07	5 000	25 000
Article 700.08	3 000	15 000
Paragraphe 700.09(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.09(3)	5 000	25 000
Paragraphe 700.10(3)	3 000	15 000
Paragraphe 700.10(4)	3 000	15 000
Article 700.11	3 000	15 000
Paragraphe 700.14(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.15(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.15(3)	5 000	25 000
Paragraphe 700.16(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.16(2)	5 000	25 000
Paragraphe 700.16(3)	3 000	15 000
Paragraphe 700.16(4)	5 000	25 000
Paragraphe 700.19(1)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 700.19(3)	1 000	5 000
Article 700.20	3 000	15 000
Paragraphe 700.21(1)	3 000	15 000
Paragraphe 700.21(2)	3 000	15 000
SOUS-PARTIE 1 — OPÉRATIONS AÉRIENNES ÉTRANGÈRES		
Paragraphe 701.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 701.03(1)	5 000	25 000
Paragraphe 701.03(2)	5 000	25 000
Paragraphe 701.16(1)	3 000	15 000
Paragraphe 701.17(1)	5 000	25 000
Article 701.18	3 000	15 000
Paragraphe 701.22(1)	5 000	25 000
Paragraphe 701.23(1)	3 000	15 000
Paragraphe 701.23(2)	3 000	15 000
Article 701.24	3 000	15 000
Paragraphe 701.25(2)	5 000	25 000
Paragraphe 701.25(4)	5 000	25 000
Paragraphe 701.25(7)	5 000	25 000
Paragraphe 701.25(8)	5 000	25 000
Paragraphe 701.29(1)	5 000	25 000
Paragraphe 701.30(1)	5 000	25 000
Paragraphe 701.30(4)	1 000	5 000
Paragraphe 701.30(5)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 2 — OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN		
Article 702.02	5 000	25 000
Paragraphe 702.11(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.11(2)	3 000	15 000
Article 702.12	5 000	25 000
Article 702.13	3 000	15 000
Article 702.14	3 000	15 000
Article 702.15	5 000	25 000
Article 702.16	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 702.18(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.18(3)	5 000	25 000
Article 702.20	5 000	25 000
Paragraphe 702.21(1)	5 000	25 000
Article 702.23	3 000	15 000
Article 702.24	5 000	25 000
Paragraphe 702.42(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.42(2)	5 000	25 000
Article 702.43	5 000	25 000
Article 702.44	3 000	15 000
Article 702.45	3 000	15 000
Paragraphe 702.46(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.46(2)	3 000	15 000
Article 702.64	3 000	15 000
Article 702.65	5 000	25 000
Paragraphe 702.76(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.76(3)	1 000	5 000
Paragraphe 702.77(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.77(2)	3 000	15 000
Paragraphe 702.77(3)	1 000	5 000
Paragraphe 702.81(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.81(2)	3 000	15 000
Paragraphe 702.81(3)	3 000	15 000
Paragraphe 702.83(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.83(3)	1 000	5 000
Paragraphe 702.84(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.84(2)	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 3 — EXPLOITATION D'UN TAXI AÉRIEN		
Article 703.02	5 000	25 000
Paragraphe 703.14(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.14(2)	3 000	15 000
Paragraphe 703.15(1)	3 000	15 000
Article 703.16	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 703.17	3 000	15 000
Paragraphe 703.18(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.18(2)	1 000	5 000
Paragraphe 703.18(3)	3 000	15 000
Article 703.19	5 000	25 000
Article 703.20	5 000	25 000
Paragraphe 703.21(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.21(2)	3 000	15 000
Paragraphe 703.22(1)	5 000	25 000
Article 703.23	5 000	25 000
Article 703.24	5 000	25 000
Article 703.25	3 000	15 000
Article 703.26	1 000	5 000
Article 703.27	5 000	25 000
Article 703.29	3 000	15 000
Paragraphe 703.30(1)	3 000	15 000
Article 703.32	5 000	25 000
Article 703.33	3 000	15 000
Article 703.34	3 000	15 000
Article 703.35 [Abrogé, DORS/2006-199, art. 4]		
Paragraphe 703.37(1)	5 000	25 000
Paragraphe 703.37(2)	5 000	25 000
Paragraphe 703.37(3)	1 000	5 000
Paragraphe 703.38(1)	1 000	5 000
Paragraphe 703.38(2)	5 000	25 000
Paragraphe 703.38(3)	1 000	5 000
Paragraphe 703.39(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.39(2)	1 000	5 000
Paragraphe 703.39(3)	1 000	5 000
Paragraphe 703.39(4)	3 000	15 000
Paragraphe 703.39(5)	3 000	15 000
Article 703.40	3 000	15 000
Paragraphe 703.41(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 703.41(3)	3 000	15 000
Paragraphe 703.41(4)	3 000	15 000
Paragraphe 703.64(1)	5 000	25 000
Paragraphe 703.64(2)	3 000	15 000
Article 703.65	3 000	15 000
Article 703.66	5 000	25 000
Paragraphe 703.67(1)	5 000	25 000
Article 703.68	3 000	15 000
Article 703.69	3 000	15 000
Paragraphe 703.70(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.70(2)	3 000	15 000
Paragraphe 703.71(1)	5 000	25 000
Article 703.82	1 000	5 000
Article 703.86	5 000	25 000
Article 703.87	3 000	15 000
Paragraphe 703.88(1)	5 000	25 000
Paragraphe 703.88(3)	5 000	25 000
Paragraphe 703.88(4)	3 000	15 000
Paragraphe 703.89(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.89(2)	3 000	15 000
Paragraphe 703.98(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.98(3)	1 000	5 000
Paragraphe 703.99(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.99(2)	3 000	15 000
Paragraphe 703.99(3)	1 000	5 000
Paragraphe 703.104(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.104(2)	3 000	15 000
Paragraphe 703.104(3)	3 000	15 000
Paragraphe 703.106(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.106(3)	1 000	5 000
Paragraphe 703.107(1)	3 000	15 000
Paragraphe 703.107(2)	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITATION D’UN SERVICE AÉRIEN DE NAVETTE		

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 704.02	5 000	25 000
Paragraphe 704.12(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.12(2)	3 000	15 000
Article 704.13	3 000	15 000
Paragraphe 704.14(1)	3 000	15 000
Article 704.15	5 000	25 000
Article 704.16	3 000	15 000
Paragraphe 704.17(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.17(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.17(3)	1 000	5 000
Article 704.18	5 000	25 000
Paragraphe 704.19(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.19(2)	3 000	15 000
Article 704.20	5 000	25 000
Paragraphe 704.21(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.21(2)	3 000	15 000
Article 704.22	1 000	5 000
Article 704.23	5 000	25 000
Article 704.25	3 000	15 000
Paragraphe 704.26(1)	3 000	15 000
Article 704.28	3 000	15 000
Article 704.29	3 000	15 000
Paragraphes 704.30(1) et (2) [Abrogés, DORS/2006-199, art. 6]		
Paragraphe 704.32(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.32(2)	5 000	25 000
Paragraphe 704.32(3)	1 000	5 000
Paragraphe 704.33(1)	1 000	5 000
Paragraphe 704.33(3)	3 000	15 000
Paragraphe 704.33(4)	5 000	25 000
Paragraphe 704.33(5)	1 000	5 000
Paragraphe 704.34(1)	1 000	5 000
Paragraphe 704.34(2)	1 000	5 000
Paragraphe 704.34(3)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 704.34(4)	3 000	15 000
Article 704.35	3 000	15 000
Paragraphe 704.36(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.36(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.37(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.37(3)	3 000	15 000
Paragraphe 704.37(4)	3 000	15 000
Paragraphe 704.46(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.47(1)	5 000	25 000
Article 704.48	5 000	25 000
Paragraphe 704.49(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.50(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.62(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.62(3)	3 000	15 000
Paragraphe 704.63(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.63(2)	3 000	15 000
Article 704.64	3 000	15 000
Article 704.65	5 000	25 000
Paragraphe 704.66(1)	5 000	25 000
Article 704.67	3 000	15 000
Article 704.68	3 000	15 000
Paragraphe 704.70(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.70(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.70(3)	3 000	15 000
Paragraphe 704.71(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.71(2)	5 000	25 000
Article 704.83	3 000	15 000
Article 704.84	1 000	5 000
Article 704.106	5 000	25 000
Article 704.107	3 000	15 000
Paragraphe 704.108(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.108(3)	3 000	15 000
Paragraphe 704.108(4)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 704.108(5)	5 000	25 000
Paragraphe 704.109(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.109(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.115(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.115(3)	1 000	5 000
Paragraphe 704.117(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.117(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.117(3)	1 000	5 000
Paragraphe 704.120(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.120(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.120(3)	3 000	15 000
Paragraphe 704.122(1)	3 000	15 000
Paragraphe 704.122(3)	1 000	5 000
Paragraphe 704.123(3)	1 000	5 000
Paragraphe 704.124(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.124(2)	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 5 — EXPLOITATION D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN		
Article 705.02	5 000	25 000
Paragraphe 705.16(3)	3 000	15 000
Paragraphe 705.17(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.17(2)	3 000	15 000
Article 705.18	3 000	15 000
Paragraphe 705.19(1)	3 000	15 000
Article 705.20	5 000	25 000
Article 705.21	3 000	15 000
Paragraphe 705.22(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.22(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.22(3)	1 000	5 000
Article 705.23	5 000	25 000
Paragraphe 705.24(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.24(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.25(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.26(1)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 705.27(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.27(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.27(3)	5 000	25 000
Paragraphe 705.27(4)	5 000	25 000
Paragraphe 705.27(5)	3 000	15 000
Article 705.28	3 000	15 000
Paragraphe 705.29(1)	1 000	5 000
Article 705.30	1 000	5 000
Article 705.31	1 000	5 000
Article 705.32	5 000	25 000
Article 705.33	3 000	15 000
Paragraphe 705.34(1)	3 000	15 000
Article 705.36	3 000	15 000
Article 705.37	3 000	15 000
Paragraphes 705.38(1) et (2) [Abrogés, DORS/2006-199, art. 8]		
Paragraphe 705.39(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.39(2)	5 000	25 000
Paragraphe 705.39(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.40(1)	1 000	5 000
Paragraphe 705.40(3)	5 000	25 000
Paragraphe 705.40(4)	1 000	5 000
Paragraphe 705.41(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.41(3)	3 000	15 000
Paragraphe 705.42(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.42(2)	5 000	25 000
Paragraphe 705.42(6)	1 000	5 000
Paragraphe 705.43(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.43(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.43(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.43(4)	3 000	15 000
Paragraphe 705.43(5)	3 000	15 000
Article 705.44	3 000	15 000
Paragraphe 705.45(1)	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 705.45(3)	5 000	25 000
Paragraphe 705.47(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.47(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.48(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.48(3)	3 000	15 000
Paragraphe 705.48(4)	3 000	15 000
Paragraphe 705.56(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.57(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.58(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.59(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.60(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.61(1)	5 000	25 000
Article 705.67	5 000	25 000
Article 705.68	3 000	15 000
Paragraphe 705.69(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.69(2)	3 000	15 000
Article 705.70	3 000	15 000
Paragraphe 705.71(1)	5 000	25 000
Article 705.72	3 000	15 000
Article 705.73	3 000	15 000
Article 705.74	3 000	15 000
Article 705.75	3 000	15 000
Article 705.76	5 000	25 000
Article 705.77	5 000	25 000
Article 705.78	5 000	25 000
Article 705.79	3 000	15 000
Paragraphe 705.80(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.80(4)	1 000	5 000
Paragraphe 705.80(5)	5 000	25 000
Article 705.81	5 000	25 000
Paragraphe 705.83(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.83(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.83(3)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 705.84(1)	5 000	25 000
Article 705.89	1 000	5 000
Paragraphe 705.90(1)	1 000	5 000
Article 705.91	1 000	5 000
Article 705.92	1 000	5 000
Paragraphe 705.93(1)	3 000	15 000
Article 705.94	3 000	15 000
Article 705.95	3 000	15 000
Article 705.96	1 000	5 000
Article 705.97	1 000	5 000
Article 705.103	3 000	15 000
Paragraphes 705.104(1) et (2) [Abrogés, DORS/2015-127, art. 7]		
Article 705.105 [Abrogé, DORS/2015-127, art. 7]		
Paragraphe 705.106(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.106(4)	1 000	5 000
Paragraphe 705.107(1)	5 000	25 000
Article 705.108	5 000	25 000
Paragraphe 705.109(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.110(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.110(2)	1 000	5 000
Article 705.111	3 000	15 000
Paragraphe 705.124(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.124(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.127(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.127(2)	5 000	25 000
Paragraphe 705.127(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.134(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.134(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.134(3)	3 000	15 000
Paragraphe 705.136(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.136(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.137(3)	3 000	15 000
Paragraphe 705.137(5)	1 000	5 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 705.138(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.138(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.138(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.139(1)	5 000	25 000
Paragraphe 705.139(4)	3 000	15 000
Paragraphe 705.139(5)	1 000	5 000
Paragraphe 705.172(1)	1 000	5 000
Paragraphe 705.172(2)	1 000	5 000
Article 705.173	1 000	5 000
Paragraphe 705.174(1)	1 000	5 000
Paragraphe 705.174(2)	1 000	5 000
Paragraphe 705.174(4)	1 000	5 000
Paragraphe 705.174(5)	1 000	5 000
Paragraphe 705.201(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.201(4)	1 000	5 000
Paragraphe 705.202(1)	1 000	5 000
Article 705.203	1 000	5 000
Paragraphe 705.204(1)	1 000	5 000
Paragraphe 705.204(2)	1 000	5 000
Paragraphe 705.204(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.204(4)	1 000	5 000
Paragraphe 705.205(1)	1 000	5 000
Paragraphe 705.220(1)	1 000	5 000
Paragraphe 705.220(2)	1 000	5 000
Paragraphe 705.220(3)	1 000	5 000
Paragraphe 705.220(4)	1 000	5 000
Paragraphe 705.221(2)	1 000	5 000
Paragraphe 705.222(1)	1 000	5 000
Alinéa 705.222(5)*a*)	1 000	5 000
Alinéa 705.222(5)*b*)	1 000	5 000
Paragraphe 705.223(1)	1 000	5 000
Paragraphe 705.224(1)	3 000	15 000
Paragraphe 705.224(2)	3 000	15 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 705.225	1 000	5 000
Article 705.226	1 000	5 000
SOUS-PARTIE 6 — EXIGENCES DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS POUR LES EXPLOITANTS AÉRIENS		
Article 706.02	5 000	25 000
Paragraphe 706.03(1)	5 000	25 000
Article 706.04	5 000	25 000
Article 706.05	5 000	25 000
Paragraphe 706.06(1)	5 000	25 000
Paragraphe 706.07(1)	5 000	25 000
Paragraphe 706.07(2) [Abrogé, DORS/2005-173, art. 6]		
Paragraphe 706.08(1)	5 000	25 000
Paragraphe 706.08(3)	5 000	25 000
Paragraphe 706.08(4)	5 000	25 000
Paragraphe 706.08(5)	5 000	25 000
Paragraphe 706.08(6)	3 000	15 000
Paragraphe 706.08(7)	1 000	5 000
Paragraphe 706.09(1)	5 000	25 000
Paragraphe 706.09(2)	3 000	15 000
Paragraphe 706.09(4)	3 000	15 000
Article 706.10	3 000	15 000
Article 706.11	3 000	15 000
Article 706.12	3 000	15 000
Paragraphe 706.13(1)	3 000	15 000
Paragraphe 706.13(2)	1 000	5 000
Article 706.14	3 000	15 000
Article 706.15	5 000	25 000
PARTIE VIII — SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE		
SOUS-PARTIE 1 — SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE		
Paragraphe 801.01(1)	5 000	25 000
Paragraphe 801.01(2)	3 000	15 000
Article 801.03	5 000	25 000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 801.08	5 000	25 000
Paragraphe 801.09(1)	5 000	25 000
Paragraphe 801.09(3)	3 000	15 000
Article 801.10	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 2 — TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES		
Paragraphe 802.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 802.02(2)	5 000	25 000
Paragraphe 802.02(3)	5 000	25 000
Paragraphe 802.02(4)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 3 — SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE		
Paragraphe 803.01(2)	5 000	25 000
Article 803.02	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 4 — SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE		
Paragraphe 804.01(1)	5 000	25 000
Paragraphe 804.23(1)	3 000	15 000
Paragraphe 804.23(2)	3 000	15 000
Article 804.24	1 000	5 000
Paragraphe 804.25(1)	3 000	15 000
Paragraphe 804.25(2)	3 000	15 000
SOUS-PARTIE 5 — PROGRAMME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ		
Paragraphe 805.03(2)	3 000	15 000
Paragraphe 805.03(3)	3 000	15 000
Article 805.04	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 6 — NIVEAUX DE SERVICE		
Paragraphe 806.02(1)	5 000	25 000
Paragraphe 806.02(3)	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 7 — ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES		
Article 807.01	5 000	25 000

DORS/98-529, art. 1; DORS/2004-131, art. 5; DORS/2005-129, art. 1; DORS/2005-173, art. 3 à 6; DORS/2005-341, art. 1; DORS/2005-348, art. 2; DORS/2005-354, art. 1; DORS/2005-357, art. 1, 2 et 3(A); DORS/2006-77, art. 2 et 3; DORS/2006-85, art. 1; DORS/2006-86, art. 1; DORS/2006-199, art. 2 à 10; DORS/2006-352, art. 1 à 3; DORS/2007-87, art. 2 et 3; DORS/2007-133, art. 2 à 5; DORS/2007-262, art. 1; DORS/2007-290, art. 3; DORS/2009-90, art. 1 et 2;

DORS/2009-152, art. 1; DORS/2009-268, art. 1 à 15; DORS/2009-280, art. 2 à 4; DORS/2010-26, art. 1; DORS/2010-219, art. 1; DORS/2010-304, art. 1; DORS/2011-285, art. 2; DORS/2012-136, art. 2 à 6; DORS/2014-131, art. 2; DORS/2015-84, art. 2; DORS/2015-127, art. 2, 3 et 6 à 8; DORS/2015-160, art. 3.

Subpart 4 — Charges

General

104.01 Subject to section 104.03, the charge imposed in respect of the issuance, renewal, amendment or endorsement or, in the case of a medical certificate, the processing, on or after January 1, 1998 of a document referred to in column I of an item of Schedules I to VII to this Subpart is the charge set out in column II of the item.

SOR/97-542, s. 1.

104.02 As provided by paragraph 4.4(2)(*b*) of the Act, if a document referred to in column I of an item of Schedules I to VII to this Subpart is not issued, renewed, amended or endorsed but action preparatory thereto has been carried out, the charge calculated in accordance with section 104.01, 104.03 or 104.04 is payable.

SOR/97-542, s. 1.

Aeronautical Product Approvals

104.03 (1) Subject to subsection (2), the charge imposed in respect of the issuance, renewal, amendment or endorsement on or after January 1, 1998 of a document referred to in column I of items 1, 3, 4, 5, 7 and 8 of Schedule V, Aeronautical Product Approvals, to this Subpart is the amount calculated on the basis of $40 per hour for each technical specialist assigned to the processing of the application, which amount shall not exceed the charge set out in column II of the item.

(2) If, at the request of the applicant, an application is processed by technical specialists who would not otherwise be available under Department of Transport policy to process the application and who are dedicated on an exclusive, priority basis to the application, the charge imposed in respect of the issuance, renewal, amendment or endorsement on or after January 1, 1998 of a document referred to in column I of items 1, 3, 4, 5, 7 and 8 of Schedule V, Aeronautical Product Approvals, to this Subpart is the amount calculated on the basis of $120 per

Sous-partie 4 —Redevances

Généralités

104.01 Sous réserve de l'article 104.03, la redevance imposée à l'égard de la délivrance, du renouvellement, de la modification, de l'annotation ou, dans le cas d'un certificat médical, du traitement à compter du 1er janvier 1998 d'un document visé à la colonne I des annexes I à VII de la présente sous-partie est celle qui figure à la colonne II.

DORS/97-542, art. 1.

104.02 Selon l'alinéa 4.4(2)*b*) de la Loi, lorsqu'un document visé à la colonne I des annexes I à VII de la présente sous-partie n'a pas été délivré, renouvelé, modifié ou annoté mais que des mesures préalables à ces formalités ont été prises, la redevance calculée conformément aux articles 104.01, 104.03 ou 104.04 est exigible.

DORS/97-542, art. 1.

Approbation de produits aéronautiques

104.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance imposée à l'égard de la délivrance, du renouvellement, de la modification ou de l'annotation à compter du 1er janvier 1998 d'un document visé à la colonne I des articles 1, 3, 4, 5, 7 et 8 de l'annexe V, Approbation de produits aéronautiques, de la présente sous-partie correspond au montant calculé selon un taux horaire de 40 $ pour chaque spécialiste technique affecté au traitement de la demande, ce montant ne pouvant dépasser la redevance indiquée à la colonne II.

(2) Lorsqu'une demande est traitée, à la demande du demandeur, par des spécialistes techniques qui autrement ne seraient pas disponibles en vertu de la politique du ministère des Transports, pour traiter la demande et qui sont affectés de façon prioritaire et exclusive au traitement de celle-ci, la redevance imposée à l'égard de la délivrance, du renouvellement, de la modification ou de l'annotation à compter du 1er janvier 1998 d'un document visé à la colonne I des articles 1, 3, 4, 5, 7 et 8 de l'annexe V, Approbation de produits aéronautiques, de

hour for each technical specialist assigned to the processing of the application.

SOR/97-542, s. 1.

Processing of Applications outside Canada

104.04 (1) In addition to a charge referred to in section 104.01 to 104.03, when an employee of the Department of Transport must travel outside Canada to process an application for the issuance, renewal, amendment or endorsement of a document, the following expenses that relate to the processing of the application are payable:

(*a*) transportation, lodging, meal and incidental expenses, as calculated in accordance with the rates set out in the *Treasury Board Manual — Personnel Management Component*, Employee Services, Chapter 1.1, unless, in respect of transportation and lodging, there is an agreement between the applicant and the Minister that the applicant provide transportation and lodging in lieu of payment; and

(*b*) overtime expenses, as calculated in accordance with the appropriate collective agreement, for performing the service or travelling to perform the service on weekdays, when the total duty time for the day exceeds 7.5 hours, and on Saturdays, Sundays and Canadian statutory holidays.

(2) The Minister shall, on request by an applicant, provide an estimate of the expenses referred to in subsection (1).

SOR/97-542, s. 1.

Payment

104.05 Subject to section 104.06, a charge imposed under this Subpart is payable in Canadian dollars at the time the service is commenced.

SOR/97-542, s. 1.

104.06 A charge is payable in Canadian dollars within 30 days after the date indicated on each invoice pre-

la présente sous-partie correspond au montant calculé selon un taux horaire de 120 $ pour chaque spécialiste technique affecté au traitement de la demande.

DORS/97-542, art. 1.

Traitement d'une demande à l'extérieur du Canada

104.04 (1) En plus de la redevance mentionnée aux articles 104.01 à 104.03, lorsqu'un employé du ministère des Transports doit se rendre à l'extérieur du Canada afin de procéder au traitement d'une demande concernant la délivrance, le renouvellement, la modification ou l'annotation d'un document, les montants suivants liés au traitement de la demande sont exigibles :

a) les frais de déplacement, d'hébergement, de repas et les faux frais, calculés selon les taux publiés dans le *Manuel du Conseil du Trésor*, *Module — Gestion du personnel, Services aux employés*, chapitre 1.1, sauf si, à l'égard du déplacement et de l'hébergement, il existe une entente entre le demandeur et le ministre par laquelle le demandeur fournira le déplacement et l'hébergement au titre de paiement;

b) les frais pour les heures supplémentaires, calculés selon la convention collective pertinente, pour la prestation du service ou le déplacement pour exécuter le service les jours de semaine, lorsque le total des heures de service pour cette journée excède 7,5 heures, et les samedi et dimanche, ainsi que les jours fériés au Canada.

(2) Le ministre doit, à la demande d'un demandeur, fournir une estimation des frais visés au paragraphe (1).

DORS/97-542, art. 1.

Paiement

104.05 Sous réserve de l'article 104.06, la redevance imposée en vertu de la présente sous-partie est exigible en dollars canadiens dès le début de la prestation du service.

DORS/97-542, art. 1.

104.06 La redevance imposée à l'égard des services suivants est exigible en dollars canadiens dans les 30

sented by the Minister for the service, in the case of a charge imposed in respect of

(*a*) the processing of medical certificates referred to in item 21 of Schedule IV to this Subpart;

(*b*) aeronautical product approvals referred to in section 104.03; and

(*c*) the expenses referred to in section 104.04 in respect of the processing of applications outside Canada.

SOR/97-542, s. 1; SOR/2011-284, s. 1.

Transitional Provisions

104.07 (1) Subject to subsection (2), in the case of a service that was commenced but not completed before January 1, 1998, the charge imposed in respect of the issuance, renewal, amendment or endorsement or, in the case of a medical certificate, the processing of a document referred to in column I of an item of Schedules I to VII to this Subpart is the lesser of

(*a*) the charge payable under these Regulations, as they read immediately before January 1, 1998, and

(*b*) the charge set out in column II of the item.

(2) In the case of a service that was commenced but not completed before January 1, 1998, the charge imposed in respect of the issuance, renewal, amendment or endorsement of a document referred to in column I of items 1, 3, 4, 5, 7 and 8 of Schedule V, Aeronautical Product Approvals, to this Subpart is the greater of

(*a*) the charge payable under these Regulations, as they read immediately before January 1, 1998, and

(*b*) the amount calculated on the basis of $40 per hour starting January 1, 1998 for each technical specialist assigned to the processing of the application, which amount shall not exceed the charge set out in column II of the item.

SOR/97-542, s. 1.

jours suivant la date indiquée sur chaque facture soumise par le ministre :

a) le traitement de certificats médicaux visés à l'article 21 de l'annexe IV de la présente sous-partie;

b) l'approbation de produits aéronautiques visés à l'article 104.03;

c) les frais visés à l'article 104.04 à l'égard du traitement de demandes à l'extérieur du Canada.

DORS/97-542, art. 1; DORS/2011-284, art. 1.

Dispositions transitoires

104.07 (1) Sous réserve du paragraphe (2), dans le cas d'un service dont la prestation a commencé mais n'est pas terminée avant le 1er janvier 1998, la redevance imposée à l'égard de la délivrance, du renouvellement, de la modification, de l'annotation ou, dans le cas d'un certificat médical, du traitement, d'un document visé à la colonne I des annexes I à VII de la présente sous-partie correspond au moins élevé des montants suivants :

a) la redevance exigible en vertu du présent règlement, dans sa version antérieure au 1er janvier 1998;

b) la redevance indiquée à la colonne II.

(2) Dans le cas d'un service dont la prestation a commencé mais n'est pas terminée avant le 1er janvier 1998, la redevance imposée à l'égard de la délivrance, du renouvellement, de la modification ou de l'annotation d'un document visé à la colonne I des articles 1, 3, 4, 5, 7 et 8 de l'annexe V, Approbation de produits aéronautiques, de la présente sous-partie correspond au plus élevé des montants suivants :

a) la redevance exigible en vertu du présent règlement, dans sa version antérieure au 1er janvier 1998;

b) à compter du 1er janvier 1998, le montant calculé selon un taux horaire de 40 $ pour chaque spécialiste technique affecté au traitement de la demande, ce montant ne pouvant dépasser la redevance indiquée à la colonne II.

DORS/97-542, art. 1.

SCHEDULE I
(Sections 104.01 and 104.02 and subsection 104.07(1))

GENERAL

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
1.	Issuance of a ministerial exemption under subsection 5.9(2) of the *Aeronautics Act*	475
2.	Replacement of a mutilated, lost or destroyed Canadian aviation document	35
3.	Issuance, in response to a request by industry, of an evaluation or authorization of industry training products	690
4.	Provision of a response to a request by the public for aircraft history	55

SOR/97-542, s. 1.

ANNEXE I
(articles 104.01 et 104.02 et paragraphe 104.07(1))

GÉNÉRALITÉS

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
1.	Délivrance d'une exemption ministérielle en vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*	475
2.	Remplacement d'un document d'aviation canadien mutilé, perdu ou détruit	35
3.	Délivrance, à la suite d'une demande de l'industrie, d'une évaluation ou d'une autorisation concernant des produits de formation de l'industrie	690
4.	Réponse à une demande du public à l'égard des antécédents des aéronefs	55

DORS/97-542, art. 1.

SCHEDULE II
(Sections 104.01 and 104.02 and subsection 104.07(1))

AIRCRAFT REGISTRATION

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
1.	Reservation of a registration mark	45
2.	Issuance or reservation of a special registration mark	140
3.	Issuance of a certificate of registration, in respect of	
	(*a*) a provisional or temporary registration	65
	(*b*) a continuing registration	110

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
	(*c*) an amendment to a certificate, other than a change of address	65

SOR/97-542, s. 1.

ANNEXE II

(articles 104.01 et 104.02 et paragraphe 104.07(1))

IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
1.	Réservation d'une marque d'immatriculation	45
2.	Attribution ou réservation d'une marque d'immatriculation spéciale	140
3.	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne :	
	a) une immatriculation provisoire ou temporaire	65
	b) une immatriculation permanente	110
	c) un changement apporté à un certificat, autre qu'un changement d'adresse	65

DORS/97-542, art. 1.

SCHEDULE III

(Sections 104.01 and 104.02 and subsection 104.07(1))

AIRCRAFT LEASING

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
1.	Issuance of an authorization permitting the operation of an aircraft as part of a leasing operation, to	
	(*a*) a Canadian air operator that leases a Canadian commercial aircraft from another Canadian air operator (CAR 203.02(1)(*a*))	520
	(*b*) a foreign air operator that leases a Canadian commercial aircraft from a Canadian air operator or Canadian aircraft manufacturer (CAR 203.02(1)(*b*) and (*d*))	1,200
	(*c*) a Canadian air operator that leases an aircraft that is registered in a foreign state (CAR 203.02(1)(*c*))	995

SOR/97-542, s. 1.

ANNEXE III
(articles 104.01 et 104.02 et paragraphe 104.07(1))

AÉRONEFS LOUÉS

	Colonne I	Colonne II
Article	Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Redevances ($)
1.	Délivrance d'une autorisation permettant l'utilisation d'un aéronef dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués, à :	
	a) un exploitant aérien canadien qui loue un aéronef commercial canadien d'un autre exploitant aérien canadien (RAC 203.02(1)*a*))	520
	b) un exploitant aérien étranger qui loue un aéronef commercial canadien d'un exploitant aérien canadien ou d'un constructeur d'aéronefs canadien (RAC 203.02(1)*b*) et *d*))	1 200
	c) un exploitant aérien canadien qui loue un aéronef qui est immatriculé dans un État étranger (RAC 203.02(1)*c*))	995

DORS/97-542, art. 1.

SCHEDULE IV
(Sections 104.01 and 104.02 and subsection 104.07(1))

PERSONNEL LICENSING AND TRAINING

	Column I	Column II
Item	Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Charge ($)
1.	Conduct, by an employee of the Department of Transport, of the writing or rewriting of an examination for a flight crew licence	105
2.	Conduct, by a person other than an employee of the Department of Transport, of the writing or rewriting of an examination for a flight crew licence	65
3.	Conduct of the writing or rewriting of a supplementary examination for a flight crew licence	35
4.	Conduct of the writing or rewriting of an examination for a flight crew permit, rating or endorsement, or for recency requirements	35
5.	Conduct, by an employee of the Department of Transport, of a flight test required under Part IV, VI or VII, including the endorsement of a rating	200
6.	Issuance of	
	(*a*) a private pilot licence — aeroplane or a private pilot licence — helicopter	55
	(*b*) a pilot licence — balloon or a pilot licence — glider	55
	(*c*) a pilot permit — ultra-light aeroplane or a pilot permit — gyroplan	55
	(*d*) a pilot permit — recreational	55
7.	Issuance of	
	(*a*) a commercial pilot licence	80
	(*b*) an airline transport pilot licence	100

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
8.	Issuance of a flight engineer licence	80
9.	Issuance of an air traffic controller licence	75
10.	Conduct, by an employee of the Department of Transport, of the writing or rewriting of each technical examination for the issuance of an aircraft maintenance engineer licence	50
11.	Conduct, by an employee of the Department of Transport, of the writing or rewriting of the Transport Canada regulatory requirements examination for the issuance of an aircraft maintenance engineer licence	100
12.	Issuance of an aircraft maintenance engineer licence	115
13.	Renewal of an aircraft maintenance engineer licence	40
14.	Issuance of a foreign licence validation certificate (CAR 401.07)	45
15.	Endorsement of a flight crew licence or permit with a rating, other than an endorsement referred to in item 5	30
16.	Endorsement of an aircraft maintenance engineer licence with an additional rating	30
17.	Issuance of a temporary licence, permit or medical certificate at the request of the applicant or holder	40
18.	Issuance of an extension to the validity period of an instrument rating, a flight instructor rating or a medical certificate	50
19.	Issuance of an approved training organization certificate to an organization providing aircraft maintenance engineer training (CAR 403.08)	1000
20.	Approval of an aircraft maintenance engineer training course	
	(*a*) that is an additional course that will form part of the training to be provided under an approved training organization certificate	400
	(*b*) that is to be given on a one-time basis	400
21.	Processing, by an employee of the Department of Transport, of a medical certificate in respect of a pilot licence or a pilot permit other than a student pilot permit	55
22.	Conduct, by an employee of the Department of Transport, of a practical test (CAR 404.05)	200
23.	Issuance of a flight training unit operator certificate	600
24.	Reinstatement of a suspended flight training unit operator certificate or operations specification	75
25.	Approval of an amendment to a flight training unit operator certificate or to an operations specification	75

SOR/97-542, s. 1; SOR/2000-252, s. 1; SOR/2004-214, s. 1.

ANNEXE IV

(articles 104.01 et 104.02 et paragraphe 104.07(1))

DÉLIVRANCE DES LICENCES ET FORMATION DU PERSONNEL

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
1.	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, d'un examen ou d'une reprise d'examen pour une licence de membre d'équipage de conduite	105
2.	Tenue, sous la surveillance d'une personne autre qu'un employé du ministère des Transports, d'un examen ou d'une reprise d'examen pour une licence de membre d'équipage de conduite	65
3.	Tenue d'un examen supplémentaire ou d'une reprise d'examen supplémentaire pour une licence de membre d'équipage de conduite	35
4.	Tenue d'un examen ou d'une reprise d'examen pour un permis, une qualification ou une annotation de membre d'équipage de conduite, ou pour la mise à jour des connaissances	35
5.	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, d'un test en vol exigé en vertu des parties IV, VI ou VII, y compris l'annotation d'une qualification	200
6.	Délivrance :	
	a) d'une licence de pilote privé — avion ou d'une licence de pilote privé — hélicoptère	55
	b) d'une licence de pilote — ballon ou d'une licence de pilote — planeur	55
	c) d'un permis de pilote — avion ultra-léger ou d'un permis de pilote — autogire	55
	d) d'un permis de pilote de loisir	55
7.	Délivrance :	
	a) d'une licence de pilote professionnel	80
	b) d'une licence de pilote de ligne	100
8.	Délivrance d'une licence de mécanicien navigant	80
9.	Délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne	75
10.	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, de chaque examen technique ou d'une reprise de celui-ci pour la délivrance d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs	50
11.	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, de l'examen sur les exigences réglementaires de Transports Canada ou d'une reprise de celui-ci pour la délivrance d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs	100
12.	Délivrance d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs	115
13.	Renouvellement d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs	40
14.	Délivrance d'un certificat de validation de licence étrangère (RAC 401.07)	45
15.	Annotation d'une qualification sur une licence ou un permis de membre d'équipage de conduite, autre qu'une annotation visée à l'article 5	30
16.	Annotation d'une qualification supplémentaire sur une licence de technicien d'entretien d'aéronefs	30

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
17.	Délivrance d'une licence, d'un permis ou d'un certificat médical temporaires aux personnes qui en font la demande ou à la demande du titulaire	40
18.	Délivrance d'une prolongation de validité d'un certificat médical, d'une qualification de vol aux instruments ou d'une qualification d'instructeur de vol	50
19.	Délivrance d'un certificat d'organisme de formation agréé à un organisme offrant de la formation aux techniciens d'entretien d'aéronefs (RAC 403.08)	1 000
20.	Approbation d'un cours de formation pour les techniciens d'entretien d'aéronefs :	
	a) qui est un cours supplémentaire qui fera partie de la formation offerte en vertu d'un certificat d'un organisme de formation agréé	400
	b) qui ne sera offert qu'une seule fois	400
21.	Traitement par un employé du ministère des Transports d'un certificat médical relativement à une licence de pilote ou à un permis de pilote sauf un permis d'élève-pilote	55
22.	Tenue d'un test pratique par un employé du ministère des Transports (RAC 404.05)	200
23.	Délivrance d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage	600
24.	Rétablissement d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage ou d'une spécification d'exploitation après leur suspension	75
25.	Approbation d'une modification apportée à un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage ou à une spécification d'exploitation	75

DORS/97-542, art. 1; DORS/2000-252, art. 1; DORS/2004-214, art. 1.

SCHEDULE V

(Sections 104.01 to 104.03 and 104.07)

AERONAUTICAL PRODUCT APPROVALS

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
1.	Issuance of a type certificate for aeronautical products that are the responsibility of the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	504,680
	(*b*) transport category rotorcraft	196,560
	(*c*) very light aeroplanes	91,730
	(*d*) gliders and powered gliders	16,350
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	131,040
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	131,040
	(*g*) manned free balloons	17,365
	(*h*) airships	22,930

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
	(*i*) engines — turbine	347,255
	(*j*) engines — reciprocating	277,805
	(*k*) propellers	7,860
2.	Issuance of a type certificate following a Level 1 type design examination of aeronautical products that are the responsibility of an airworthiness authority other than the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	2,455
	(*b*) transport category rotorcraft	2,455
	(*c*) very light aeroplanes	2,455
	(*d*) gliders and powered gliders	2,455
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	2,455
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	2,455
	(*g*) manned free balloons	1,500
	(*h*) airships	1,500
	(*i*) engines — turbine	2,455
	(*j*) engines — reciprocating	2,455
	(*k*) propellers	750
3.	Issuance of a type certificate following a Level 2 type design examination of aeronautical products that are the responsibility of an airworthiness authority other than the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	185,160
	(*b*) transport category rotorcraft	144,000
	(*c*) very light aeroplanes	33,665
	(*d*) gliders and powered gliders	6,000
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	90,000
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	90,000
	(*g*) manned free balloons	6,372
	(*h*) airships	8,416
	(*i*) engines — turbine	19,800
	(*j*) engines — reciprocating	15,840
	(*k*) propellers	4,500

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
4.	Issuance of a type certificate following a Level 3 type design examination of aeronautical products that are the responsibility of an airworthiness authority other than the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	231,450
	(*b*) transport category rotorcraft	180,000
	(*c*) very light aeroplanes	42,082
	(*d*) gliders and powered gliders	7,500
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	112,500
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	112,500
	(*g*) manned free balloons	7,965
	(*h*) airships	10,520
	(*i*) engines — turbine	24,750
	(*j*) engines — reciprocating	19,800
	(*k*) propellers	4,500
5.	Issuance of an amended type certificate to add derivative products that are the responsibility of the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	307,945
	(*b*) transport category rotorcraft	119,980
	(*c*) very light aeroplanes	55,990
	(*d*) gliders and powered gliders	9,980
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	79,985
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	79,985
	(*g*) manned free balloons	10,600
	(*h*) airships	13,995
	(*i*) engines — turbine	42,590
	(*j*) engines — reciprocating	34,070
	(*k*) propellers	4,800
6.	Issuance of an amended type certificate following a Level 1 type design examination to add derivative products that are the responsibility of an airworthiness authority other than the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	2,455
	(*b*) transport category rotorcraft	2,455
	(*c*) very light aeroplanes	2,455

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
	(*d*) gliders and powered gliders	2,455
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	2,455
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	2,455
	(*g*) manned free balloons	1,500
	(*h*) airships	1,500
	(*i*) engines — turbine	2,455
	(*j*) engines — reciprocating	2,455
	(*k*) propellers	750
7.	Issuance of an amended type certificate following a Level 2 type design examination to add derivative products that are the responsibility of an airworthiness authority other than the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	113,020
	(*b*) transport category rotorcraft	87,896
	(*c*) very light aeroplanes	20,549
	(*d*) gliders and powered gliders	3,662
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	54,935
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	54,935
	(*g*) manned free balloons	3,890
	(*h*) airships	5,137
	(*i*) engines — turbine	12,086
	(*j*) engines — reciprocating	9,669
	(*k*) propellers	4,500
8.	Issuance of an amended type certificate following a Level 3 type design examination to add derivative products that are the responsibility of an airworthiness authority other than the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes	141,275
	(*b*) transport category rotorcraft	109,870
	(*c*) very light aeroplanes	25,686
	(*d*) gliders and powered gliders	4,578
	(*e*) aeroplanes other than transport category aeroplanes, very light aeroplanes, gliders and powered gliders	68,669
	(*f*) rotorcraft other than transport category rotorcraft	68,669
	(*g*) manned free balloons	4,862

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
	(*h*) airships	6,422
	(*i*) engines — turbine	15,107
	(*j*) engines — reciprocating	12,086
	(*k*) propellers	4,500
9.	Issuance of a Canadian Technical Standard Order (CAN–TSO) design approval for an appliance or part	700
10.	Issuance of an amended Canadian Technical Standard Order (CAN–TSO) design approval for an appliance or part	200
11.	Issuance of the following design approval documents to record a repair, a replacement part or a change to the type design for which the design was approved by an employee of the Department of Transport:	
	(*a*) a supplemental type certificate	1,900
	(*b*) a supplemental type certificate (single product serial number)	470
	(*c*) a supplemental type certificate (several product serial numbers)	600
	(*d*) a part design approval	1,900
	(*e*) a repair design approval (repair design)	470
	(*f*) a repair design approval (repair process)	600
12.	Issuance of the following design approval documents to record a repair or a change to the type design for which the design was approved by a delegate of the Department of Transport:	
	(*a*) a supplemental type certificate (single product serial number)	220
	(*b*) a supplemental type certificate (several product serial numbers)	220
	(*c*) a repair design approval	220
13.	Issuance of the following amended design approval documents associated with a repair, a replacement part or a change to the type design for which the design was initially approved by an employee of the Department of Transport:	
	(*a*) a supplemental type certificate	200
	(*b*) a part design approval	200
	(*c*) a repair design approval	200
14.	Issuance of the following amended design approval documents associated with a repair or a change to the type design for which the design was initially approved by a delegate of the Department of Transport:	
	(*a*) a supplemental type certificate	180
	(*b*) a repair design approval	180

SOR/97-542, s. 1; SOR/2009-280, ss. 5 to 17.

ANNEXE V
(articles 104.01 à 104.03 et 104.07)

APPROBATION DE PRODUITS AÉRONAUTIQUES

	Colonne I	Colonne II
Article	Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Redevances ($)
1.	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	504 680
	b) des giravions de la catégorie transport	196 560
	c) des avions très légers	91 730
	d) des planeurs et planeurs propulsés	16 350
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	131 040
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	131 040
	g) des ballons libres habités	17 365
	h) des dirigeables	22 930
	i) des turbomoteurs	347 255
	j) des moteurs à pistons	277 805
	k) des hélices	7 860
2.	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	2 455
	b) des giravions de la catégorie transport	2 455
	c) des avions très légers	2 455
	d) des planeurs et planeurs propulsés	2 455
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	2 455
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	2 455
	g) des ballons libres habités	1 500
	h) des dirigeables	1 500
	i) des turbomoteurs	2 455
	j) des moteurs à pistons	2 455
	k) des hélices	750

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
3.	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	185 160
	b) des giravions de la catégorie transport	144 000
	c) des avions très légers	33 665
	d) des planeurs et planeurs propulsés	6 000
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	90 000
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	90 000
	g) des ballons libres habités	6 372
	h) des dirigeables	8 416
	i) des turbomoteurs	19 800
	j) des moteurs à pistons	15 840
	k) des hélices	4 500
4.	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	231 450
	b) des giravions de la catégorie transport	180 000
	c) des avions très légers	42 082
	d) des planeurs et planeurs propulsés	7 500
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	112 500
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	112 500
	g) des ballons libres habités	7 965
	h) des dirigeables	10 520
	i) des turbomoteurs	24 750
	j) des moteurs à pistons	19 800
	k) des hélices	4 500
5.	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	307 945
	b) des giravions de la catégorie transport	119 980
	c) des avions très légers	55 990

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
	d) des planeurs et planeurs propulsés	9 980
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	79 985
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	79 985
	g) des ballons libres habités	10 600
	h) des dirigeables	13 995
	i) des turbomoteurs	42 590
	j) des moteurs à pistons	34 070
	k) des hélices	4 800
6.	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	2 455
	b) des giravions de la catégorie transport	2 455
	c) des avions très légers	2 455
	d) des planeurs et planeurs propulsés	2 455
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	2 455
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	2 455
	g) des ballons libres habités	1 500
	h) des dirigeables	1 500
	i) des turbomoteurs	2 455
	j) des moteurs à pistons	2 455
	k) des hélices	750
7.	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	113 020
	b) des giravions de la catégorie transport	87 896
	c) des avions très légers	20 549
	d) des planeurs et planeurs propulsés	3 662
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	54 935
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	54 935
	g) des ballons libres habités	3 890

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
	h) des dirigeables	5 137
	i) des turbomoteurs	12 086
	j) des moteurs à pistons	9 669
	k) des hélices	4 500
8.	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour :	
	a) des avions de la catégorie transport	141 275
	b) des giravions de la catégorie transport	109 870
	c) des avions très légers	25 686
	d) des planeurs et planeurs propulsés	4 578
	e) des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés	68 669
	f) des giravions autres que ceux de la catégorie transport	68 669
	g) des ballons libres habités	4 862
	h) des dirigeables	6 422
	i) des turbomoteurs	15 107
	j) des moteurs à pistons	12 086
	k) des hélices	4 500
9.	Délivrance d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce	700
10.	Délivrance d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) modifiée à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce	200
11.	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation, une pièce de remplacement ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un employé du ministère des Transports :	
	a) certificat de type supplémentaire	1 900
	b) certificat de type supplémentaire (un seul numéro de série de produit)	470
	c) certificat de type supplémentaire (plusieurs numéros de série de produit)	600
	d) approbation de la conception de pièce	1 900
	e) approbation de la conception de réparation (conception de réparation)	470
	f) approbation de la conception de réparation (processus de réparation)	600
12.	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un délégué du ministère des Transports :	
	a) certificat de type supplémentaire (un seul numéro de série de produit)	220

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
	b) certificat de type supplémentaire (plusieurs numéros de série de produit)	220
	c) approbation de la conception de réparation	220
13.	Délivrance des documents d'approbation de la conception modifiés ci-après liés à une réparation, à une pièce de remplacement ou à une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée à l'origine par un employé du ministère des Transports :	
	a) certificat de type supplémentaire	200
	b) approbation de la conception de pièce	200
	c) approbation de la conception de réparation	200
14.	Délivrance des documents d'approbation de la conception modifiés ci-après liés à une réparation ou à une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée à l'origine par un délégué du ministère des Transports :	
	a) certificat de type supplémentaire	180
	b) approbation de la conception de réparation	180

DORS/97-542, art. 1; DORS/2009-280, art. 5 à 17.

SCHEDULE VI

(Sections 104.01 and 104.02 and subsection 104.07(1))

MAINTENANCE AND MANUFACTURING

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
1.	Issuance of the following flight authorities by an employee of the Department of Transport:	
	(*a*) a certificate of airworthiness for an aircraft in the transport category, other than a certificate issued on importation of the aircraft	180
	(*b*) a certificate of airworthiness for an aircraft not in the transport category, other than a certificate issued on importation of the aircraft	125
	(*c*) a certificate of airworthiness for an aircraft in the transport category, issued on importation of the aircraft	1,260
	(*d*) a certificate of airworthiness for an aircraft not in the transport category, issued on importation of the aircraft	590
2.	Issuance of a special certificate of airworthiness	250
3.	Reinstatement of a suspended certificate of airworthiness	410
4.	Issuance of a flight permit in the following classifications:	
	(*a*) experimental	285
	(*b*) specific-purpose	45
5.	Validation of a flight authority, in respect of	
	(*a*) a foreign aircraft, other than a foreign amateur-built aircraft, operating in Canada	100

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
	(*b*) a foreign amateur-built aircraft operating in Canada	25
6.	Approval of an amendment to the operations specifications set out in the flight authority in respect of an amateur-built aircraft	35
7.	Issuance of an export airworthiness certificate by an employee of the Department of Transport, in respect of	
	(*a*) transport category aeroplanes and transport category rotorcraft	2,500
	(*b*) very light aeroplanes, airships and aeroplanes and rotorcraft other than transport category aeroplanes and transport category rotorcraft	400
	(*c*) gliders, powered gliders and manned free balloons	200
8.	Issuance of a certificate of approval for a maintenance, manufacturing or distributing organization, in respect of organizations with the following number of technical employees (employees who are carrying out maintenance-, manufacturing- or distribution-related activities):	
	(*a*) three employees or fewer	300
	(*b*) more than three but fewer than 11 employees	1,200
	(*c*) more than 10 but fewer than 51 employees	4,920
	(*d*) 51 or more employees	6,090
9.	Reinstatement of a suspended certificate of approval for a maintenance, manufacturing or distributing organization, in respect of organizations with the following number of technical employees:	
	(*a*) three employees or fewer	150
	(*b*) more than three but fewer than 11 employees	600
	(*c*) more than 10 but fewer than 51 employees	2,460
	(*d*) 51 or more employees	3,000
10.	Approval of an aircraft maintenance schedule, in respect of	
	(*a*) a large aircraft, a turbine- powered pressurized aircraft, a turbine-powered helicopter or an airship	1,400
	(*b*) any other aircraft	180
11.	Approval of an amendment to the tasks or intervals set out in an aircraft maintenance schedule other than an amendment requested by an employee of the Department of Transport	100
12.	Issuance of a restricted certification authority	250
13.	Issuance of a letter of initial acceptance to European Joint Aviation Requirements (JAR-145) maintenance organizations	1,200
14.	Issuance of a letter of renewal to European Joint Aviation Requirements (JAR-145) maintenance organizations	800

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
15.	Inspection, by an employee of the Department of Transport, of an amateur-built aircraft during construction	230

SOR/97-542, s. 1.

ANNEXE VI

(articles 104.01 et 104.02 et paragraphe 104.07(1))

MAINTENANCE ET CONSTRUCTION

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
1.	Délivrance par un employé du ministère des Transports des autorités de vol suivantes :	
	a) un certificat de navigabilité pour un aéronef de la catégorie transport, qui n'est pas délivré lors de l'importation de l'aéronef	180
	b) un certificat de navigabilité pour un aéronef qui ne fait pas partie de la catégorie transport, qui n'est pas délivré lors de l'importation de l'aéronef	125
	c) un certificat de navigabilité pour un aéronef de la catégorie transport, délivré lors de l'importation de l'aéronef	1 260
	d) un certificat de navigabilité pour un aéronef qui ne fait pas partie de la catégorie transport, délivré lors de l'importation de l'aéronef	590
2.	Délivrance d'un certificat spécial de navigabilité	250
3.	Rétablissement d'un certificat de navigabilité qui a été suspendu	410
4.	Délivrance d'un permis de vol en ce qui concerne les classifications suivantes :	
	a) expérimentale	285
	b) à des fins spécifiques	45
5.	Validation d'une autorité de vol, à l'égard :	
	a) d'un aéronef étranger, autre qu'un aéronef de construction amateur étranger, utilisé au Canada	100
	b) d'un aéronef de construction amateur étranger utilisé au Canada	25
6.	Approbation d'une modification apportée aux spécifications d'exploitation mentionnées dans l'autorité de vol à l'égard d'un aéronef de construction amateur	35
7.	Délivrance par un employé du ministère des Transports d'un certificat de navigabilité pour exportation, à l'égard :	
	a) d'avions de la catégorie transport et de giravions de la catégorie transport	2 500
	b) d'avions très légers, de dirigeables, d'avions et de giravions autres que des avions de la catégorie transport et des giravions de la catégorie transport	400
	c) de planeurs, de planeurs propulsés et de ballons libres habités	200

	Colonne I	Colonne II
Article	Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Redevances ($)
8.	Délivrance d'un certificat d'agrément pour un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques (employés exerçant des activités liées à la maintenance, à la construction ou à la distribution) :	
	a) 3 ou moins	300
	b) plus de 3 mais moins de 11	1 200
	c) plus de 10 mais moins de 51	4 920
	d) 51 et plus	6 090
9.	Rétablissement d'un certificat d'agrément suspendu d'un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques :	
	a) 3 ou moins	150
	b) plus de 3 mais moins de 11	600
	c) plus de 10 mais moins de 51	2 460
	d) 51 et plus	3 000
10.	Approbation d'un calendrier de maintenance d'un aéronef, à l'égard :	
	a) d'un gros aéronef, d'un aéronef pressurisé à turbomoteur, d'un hélicoptère à turbomoteur ou d'un dirigeable	1 400
	b) de tout autre aéronef	180
11.	Approbation d'une modification des intervalles ou des tâches contenus dans le calendrier de maintenance d'un aéronef, autre qu'une modification demandée par un employé du ministère des Transports	100
12.	Délivrance d'un pouvoir de certification — restreint	250
13.	Délivrance d'une lettre d'acceptation initiale aux organismes de maintenance se conformant aux *European Joint Aviation Requirements* (JAR-145)	1 200
14.	Délivrance d'une lettre de renouvellement aux organismes de maintenance se conformant aux *European Joint Aviation Requirements* (JAR-145)	800
15.	Inspection par un employé du ministère des Transports d'un aéronef de construction amateur lors de sa construction	230

DORS/97-542, art. 1.

SCHEDULE VII

(Sections 104.01 and 104.02 and subsection 104.07(1))

AIR OPERATIONS

	Column I	Column II
Item	Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Charge ($)
	Special Flight Operations	

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
1.	Issuance of a special flight operations certificate, in respect of	
	(*a*) a special aviation event with 10,000 or fewer spectators	50
	(*b*) a special aviation event with more than 10,000 spectators and 50,000 or fewer spectators	100
	(*c*) a special aviation event with more than 50,000 spectators	200
	(*d*) balloon operations with fare-paying passengers	475
2.	Issuance of a statement of aerobatic competency (Standard 623.06)	125
	Private Operators	
3. to 7.	[Repealed, SOR/2005-341, s. 2]	
	Commercial Air Services	
8.	Issuance of an air operator certificate, in respect of	
	(*a*) aerial work (CAR 702)	2,500
	(*b*) air taxi operations — VFR (CAR 703)	2,700
	(*c*) air taxi operations — IFR (CAR 703)	4,700
	(*d*) commuter operations (CAR 704)	8,000
	(*e*) airline operations — turbine-powered aircraft having 50 or more passenger seats (CAR 705)	30,000
	(*f*) other airline operations (CAR 705)	20,000
9.	Issuance of a Canadian foreign air operator certificate (CAR 701)	500
10.	Issuance of an amendment to an air operator certificate, other than an amendment to remove an authority, in respect of	
	(*a*) an air operator certificate — aerial work	450
	(*b*) the introduction of a new aircraft type — aerial work	500
	(*c*) an air operator certificate — air taxi operations — VFR	450
	(*d*) the introduction of a new aircraft type — air taxi operations — VFR	525
	(*e*) an air operator certificate — air taxi operations — IFR	450
	(*f*) the introduction of a new aircraft type — air taxi operations — IFR	525
	(*g*) an air operator certificate — commuter operations	775
	(*h*) the introduction of a new aircraft type — commuter operations	900
	(*i*) an air operator certificate or operations specifications — airline operations — turbine-powered aircraft having 50 or more passenger seats	1,000
	(*j*) an air operator certificate or operations specifications — other airline operations	1,000
	(*k*) the introduction of a new aircraft type — airline operations — turbine-powered aircraft having 50 or more passenger seats	20,000
	(*l*) the introduction of a new aircraft type — other airline operations	12,000

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge ($)
11.	Issuance of an amendment to a Canadian foreign air operator certificate	100
12.	Issuance of an amendment to the operations specifications in a Canadian foreign air operator certificate, other than to remove an authority	125
13.	Reinstatement of a suspended air operator certificate or of operations specifications, other than in the case of a voluntary surrender of the certificate, in respect of	
	(*a*) aerial work	450
	(*b*) air taxi operations — VFR	450
	(*c*) air taxi operations — IFR	450
	(*d*) commuter operations	800
	(*e*) airline operations — turbine — powered aircraft having 50 or more passenger seats	800
	(*f*) other airline operations	800
14.	Issuance of an amendment to an air operator certificate or a Canadian foreign air operator certificate or to operations specifications to remove an authority	50
15.	Reinstatement of a Canadian foreign air operator certificate or of operations specifications, other than in the case of a voluntary surrender of the certificate	75
16.	Issuance of a ministerial authorization under Part VII, other than under section 701.10	325
17.	Reinstatement of an air operator certificate or Canadian foreign air operator certificate that was voluntarily surrendered	50
18.	Printing of a copy of an air operator certificate for a non-holder of the certificate	50

SOR/97-542, s. 1; SOR/2004-29, s. 1; SOR/2005-341, s. 2.

ANNEXE VII

(articles 104.01 et 104.02 et paragraphe 104.07(1))

OPÉRATIONS AÉRIENNES

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
	Opérations aériennes spécialisées	
1.	Délivrance d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées, à l'égard :	
	a) d'une manifestation aéronautique spéciale réunissant 10 000 spectateurs ou moins	50
	b) d'une manifestation aéronautique spéciale réunissant plus de 10 000 jusqu'à 50 000 spectateurs	100
	c) d'une manifestation aéronautique spéciale réunissant plus de 50 000 spectateurs	200
	d) de l'utilisation de ballons avec passagers payants	475
2.	Délivrance d'une attestation de compétence en voltige aérienne (Norme 623.06)	125
	Exploitants privés	
3. à 7.	[Abrogés, DORS/2005-341, art. 2]	

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
	Services aériens commerciaux	
8.	Délivrance d'un certificat d'exploitation aérienne, concernant :	
	a) un travail aérien (RAC 702)	2 500
	b) un taxi aérien — VFR (RAC 703)	2 700
	c) un taxi aérien — IFR (RAC 703)	4 700
	d) un service aérien de navette (RAC 704)	8 000
	e) l'exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50 (RAC 705)	30 000
	f) toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien (RAC 705)	20 000
9.	Délivrance d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger (RAC 701)	500
10.	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant :	
	a) un certificat d'exploitation aérienne — travail aérien	450
	b) l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — travail aérien	500
	c) un certificat d'exploitation aérienne — exploitation d'un taxi aérien — VFR	450
	d) l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — exploitation d'un taxi aérien — VFR	525
	e) un certificat d'exploitation aérienne — exploitation d'un taxi aérien — IFR	450
	f) l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — exploitation d'un taxi aérien — IFR	525
	g) un certificat d'exploitation aérienne — service aérien de navette	775
	h) l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — service aérien de navette	900
	i) un certificat d'exploitation aérienne ou spécifications d'exploitation — exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50	1 000
	j) un certificat d'exploitation aérienne ou spécifications d'exploitation — toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien	1 000
	k) l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50	20 000
	l) l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien	12 000
11.	Délivrance d'une modification apportée à un certificat canadien d'exploitant aérien étranger	100
12.	Délivrance d'une modification apportée aux spécifications d'exploitation énoncées dans un certificat canadien d'exploitant aérien étranger, ne visant pas à supprimer une autorité	125
13.	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne suspendu ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire au certificat, à l'égard :	
	a) d'un travail aérien	450

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances ($)
	b) d'un taxi aérien — VFR	450
	c) d'un taxi aérien — IFR	450
	d) d'un service aérien de navette	800
	e) de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50	800
	f) de toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien	800
14.	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, à un certificat canadien d'exploitant aérien étranger ou à des spécifications d'exploitation visant à supprimer une autorité	50
15.	Rétablissement d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire du certificat	75
16.	Délivrance d'une autorisation ministérielle en vertu de la partie VII, à l'exception de l'article 701.10	325
17.	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne ou d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger auquel le titulaire a renoncé de son propre gré	50
18.	Impression d'une copie d'un certificat d'exploitation aérienne pour une personne qui n'en est pas le titulaire	50

DORS/97-542, art. 1; DORS/2004-29, art. 1; DORS/2005-341, art. 2.

Subpart 5 — Aerial Sightseeing Flights

105.01 (1) In this section, "aerial sightseeing flight" means a flight carried out as part of a sightseeing operation or any other commercial flight in an aircraft conducted for the purpose of sightseeing from the air.

(2) No person shall conduct an aerial sightseeing flight, or any portion of an aerial sightseeing flight, in the control zone of the Québec/Jean Lesage International Airport unless the flight commences at that airport.

SOR/98-20, s. 1.

Sous-partie 5 — Vols touristiques

105.01 (1) Dans le présent article, « vol touristique » s'entend d'un vol effectué dans le cadre d'une excursion aérienne ou tout autre vol commercial effectué au moyen d'un aéronef aux fins d'observation touristique depuis les airs.

(2) Il est interdit d'effectuer des vols touristiques, ou toute partie de ceux-ci, dans la zone de contrôle de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, sauf si ces vols débutent à cet aéroport.

DORS/98-20, art. 1.

Subpart 6 — Accountable Executive

Application

106.01 This Subpart applies in respect of the following certificates:

(*a*) an airport certificate issued under section 302.03;

Sous-partie 6 — Gestionnaire supérieur responsable

Application

106.01 La présente sous-partie s'applique aux certificats suivants :

a) le certificat d'aéroport délivré en vertu de l'article 302.03;

(*b*) a flight training unit operator certificate issued under section 406.11;

(*c*) a manufacturer certificate issued under section 561.03;

(*d*) an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02;

(*e*) an air operator certificate issued under section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07; and

(*f*) an ATS operations certificate issued under section 801.05.

SOR/2005-173, s. 8; SOR/2005-348, s. 3; SOR/2007-290, s. 4.

Appointment and Acceptance

106.02 (1) The applicant for, or the holder of, a certificate referred to in section 106.01 shall

(*a*) appoint an individual as accountable executive to be responsible for operations or activities authorized under the certificate and accountable on their behalf for meeting the requirements of these Regulations;

(*b*) notify the Minister of the name of the person appointed; and

(*c*) ensure that the accountable executive submits to the Minister a signed statement that they accept the responsibilities of their position within 30 days after their appointment.

(2) No person shall be appointed under subsection (1) unless they have control of the financial and human resources that are necessary for the activities and operations authorized under the certificate.

SOR/2005-173, s. 8.

Accountability

106.03 The responsibility and accountability of the accountable executive appointed under subsection 106.02(1) are not affected by the existence of

(*a*) a person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 406.19(1)(*a*) or 706.03(1)(*a*);

b) le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage délivré en vertu de l'article 406.11;

c) le certificat de constructeur délivré en vertu de l'article 561.03;

d) le certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02;

e) un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu des articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07;

f) le certificat d'exploitation des ATS délivré en vertu de l'article 801.05.

DORS/2005-173, art. 8; DORS/2005-348, art. 3; DORS/2007-290, art. 4.

Nomination et acceptation

106.02 (1) Le demandeur ou le titulaire d'un certificat visé à l'article 106.01 doit :

a) nommer une personne physique à titre de gestionnaire supérieur responsable qui sera chargée des opérations ou des activités autorisées en vertu du certificat et qui sera tenue de rendre compte en son nom du respect des exigences du présent règlement;

b) aviser le ministre du nom de la personne nommée;

c) veiller à ce que le gestionnaire supérieur responsable présente au ministre, dans les 30 jours suivant la date de sa nomination, une déclaration signée par laquelle il accepte les responsabilités de son poste.

(2) Nul ne peut être nommé en vertu du paragraphe (1) à moins d'avoir le contrôle des ressources financières et humaines nécessaires aux opérations et aux activités autorisées en vertu du certificat.

DORS/2005-173, art. 8.

Obligation de rendre compte

106.03 L'existence de l'une quelconque des personnes ci-après ne porte atteinte ni à la responsabilité ni à l'obligation de rendre compte du gestionnaire supérieur responsable nommé en vertu du paragraphe 106.02(1) :

a) tout responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu des alinéas 406.19(1)*a*) ou 706.03(1)*a*);

(*b*) a person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(*a*);

(*c*) an operations manager referred to in section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07; or

(*d*) a maintenance manager referred to in section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07.

SOR/2005-173, s. 8.

b) tout responsable de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)*a*);

c) tout gestionnaire des opérations visé aux articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07;

d) tout gestionnaire de la maintenance visé aux articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07.

DORS/2005-173, art. 8.

More Than One Certificate

106.04 If a certificate holder is the holder of more than one certificate referred to in section 106.01, only one accountable executive shall be appointed under paragraph 106.02(1)(*a*) to be responsible for the operations or activities authorized under the certificates.

SOR/2005-173, s. 8; SOR/2007-290, s. 5(F).

Pluralité de certificats

106.04 Si le titulaire d'un certificat est titulaire de plus d'un certificat visé à l'article 106.01, un seul gestionnaire supérieur responsable qui sera chargé des opérations ou des activités autorisées en vertu des certificats est nommé en vertu de l'alinéa 106.02(1)*a*).

DORS/2005-173, art. 8; DORS/2007-290, art. 5(F).

SUBPART 7 – SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REQUIREMENTS

SOUS-PARTIE 7 — EXIGENCES RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Application

107.01 (1) This Subpart, except paragraph 107.03(*g*), applies to an applicant for, or a holder of, one of the following certificates:

(*a*) an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02 authorizing the holder to perform maintenance on an aircraft operated under Subpart 5 of Part VII; or

(*b*) an air operator certificate issued under section 705.07.

(2) This Subpart applies to an applicant for, or a holder of, one of the following certificates:

(*a*) an airport certificate issued under section 302.03; and

(*b*) an ATS operations certificate issued under section 801.05.

(3) This Subpart, except sections 107.02 and 107.03, and the requirements set out in Subpart 4 of Part VI in

Application

107.01 (1) La présente sous-partie, à l'exception de l'alinéa 107.03*g*), s'applique au demandeur ou au titulaire de l'un des certificats suivants :

a) le certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02 autorisant le titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en application de la sous-partie 5 de la partie VII;

b) le certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07.

(2) La présente sous-partie s'applique au demandeur ou au titulaire de l'un des certificats suivants :

a) le certificat d'aéroport délivré en vertu de l'article 302.03;

b) le certificat d'exploitation des ATS délivré en vertu de l'article 801.05.

(3) La présente sous-partie, à l'exception des articles 107.02 et 107.03, et les exigences de la sous-partie 4 de la partie VI relatives au système de gestion de la sécurité

respect of the safety management system apply to the holder of a private operator registration document.

SOR/2005-173, s. 8; SOR/2007-290, s. 6; SOR/2014-131, s. 4.

Establishing a Safety Management System

107.02 The applicant for, or the holder of, a certificate referred to in subsections 107.01(1) or (2) shall establish and maintain a safety management system.

SOR/2005-173, s. 8; SOR/2014-131, s. 5.

Safety Management System

107.03 A safety management system shall include

(*a*) a safety policy on which the system is based;

(*b*) a process for setting goals for the improvement of aviation safety and for measuring the attainment of those goals;

(*c*) a process for identifying hazards to aviation safety and for evaluating and managing the associated risks;

(*d*) a process for ensuring that personnel are trained and competent to perform their duties;

(*e*) a process for the internal reporting and analyzing of hazards, incidents and accidents and for taking corrective actions to prevent their recurrence;

(*f*) a document containing all safety management system processes and a process for making personnel aware of their responsibilities with respect to them;

(*g*) a quality assurance program;

(*h*) a process for conducting periodic reviews or audits of the safety management system and reviews or audits, for cause, of the safety management system; and

(*i*) any additional requirements for the safety management system that are prescribed under these Regulations.

SOR/2005-173, s. 8; SOR/2007-290, s. 7.

s'appliquent au titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé.

DORS/2005-173, art. 8; DORS/2007-290, art. 6; DORS/2014-131, art. 4.

Établissement du système de gestion de la sécurité

107.02 Le demandeur ou le titulaire d'un des certificats visés aux paragraphes 107.01(1) et (2) doit établir et maintenir un système de gestion de la sécurité.

DORS/2005-173, art. 8; DORS/2014-131, art. 5.

Système de gestion de la sécurité

107.03 Le système de gestion de la sécurité doit comprendre :

a) une politique en matière de sécurité sur laquelle repose le système;

b) un processus qui permet d'établir des buts en vue d'améliorer la sécurité aérienne et d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints;

c) un processus qui permet de déceler les dangers pour la sécurité aérienne et d'évaluer et de gérer les risques qui y sont associés;

d) un processus qui fait en sorte que le personnel soit formé et compétent pour exercer ses fonctions;

e) un processus qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents et de les analyser et qui permet de prendre des mesures correctives pour empêcher que ceux-ci ne se reproduisent;

f) un document contenant tous les processus du système de gestion de la sécurité et un processus qui fait en sorte que le personnel connaisse ses responsabilités à l'égard de ceux-ci;

g) un programme d'assurance de la qualité;

h) un processus qui permet d'effectuer des examens ou des vérifications périodiques du système de gestion de la sécurité et des examens ou des vérifications du système de gestion de la sécurité pour un motif valable;

i) toute exigence supplémentaire relative au système de gestion de la sécurité qui est prévue par le présent règlement.

DORS/2005-173, art. 8; DORS/2007-290, art. 7.

Size

107.04 A safety management system shall be adapted to the size, nature and complexity of the operations, activities, hazards and risks associated with the operations of the holder of a document referred to in section 107.01.

SOR/2005-173, s. 8; SOR/2014-131, s. 6.

Ampleur

107.04 Le système de gestion de la sécurité doit être adapté à l'ampleur, à la nature et à la complexité des opérations, des activités, des dangers et des risques qui sont associés aux opérations du titulaire d'un des documents visés à l'article 107.01.

DORS/2005-173, art. 8; DORS/2014-131, art. 6.

SUBPART 8 — [RESERVED]

SOUS-PARTIE 8 — [RÉSERVÉE]

SUBPART 9 — AIRCRAFT UNDER AN AGREEMENT FOR TRANSFER OF FUNCTIONS AND DUTIES IN ACCORDANCE WITH ARTICLE 83 *BIS* OF THE CONVENTION

SOUS-PARTIE 9 — AÉRONEFS VISÉS PAR UN ACCORD DE TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 83 *BIS* DE LA CONVENTION

Canada as the State of the Operator

109.01 These Regulations apply to a foreign-registered aircraft operated by a Canadian operator and to persons performing any functions or duties in respect of the aircraft if the requirements set out in these Regulations are specifically included under the terms of an agreement in force between Canada and another contracting State in accordance with Article 83 *bis* of the Convention.

SOR/2005-354, s. 2.

Le Canada est l'État de l'exploitant

109.01 Le présent règlement s'applique à un aéronef immatriculé à l'étranger qui est exploité par un exploitant canadien et aux personnes qui exercent des fonctions ou des obligations relatives à l'aéronef si les exigences figurant dans le présent règlement sont expressément incluses aux termes d'un accord en vigueur entre le Canada et un autre État contractant conformément à l'article 83 *bis* de la Convention.

DORS/2005-354, art. 2.

Canada as the State of Registry

109.02 These Regulations do not apply to a Canadian aircraft operated by a foreign operator or to persons performing any functions or duties in respect of the aircraft if the requirements set out in these Regulations are specifically excluded under the terms of an agreement in force between Canada and another contracting State in accordance with Article 83 *bis* of the Convention.

SOR/2005-354, s. 2.

Le Canada est l'État d'immatriculation

109.02 Le présent règlement ne s'applique ni à un aéronef canadien qui est exploité par un exploitant étranger ni aux personnes qui exercent des fonctions ou des obligations relatives à l'aéronef si les exigences figurant dans le présent règlement sont expressément exclues aux termes d'un accord en vigueur entre le Canada et un autre État contractant conformément à l'article 83 *bis* de la Convention.

DORS/2005-354, art. 2.

Surrender of Certificate of Airworthiness

109.03 (1) If the responsibility set out in Article 31 of the Convention to issue or to render valid a certificate of airworthiness for a Canadian aircraft is transferred to another contracting State in accordance with Article 83 *bis* of the Convention, the certificate of airworthiness for that aircraft shall cease to have effect upon commencement of the transfer.

(2) The registered owner of the aircraft shall surrender the certificate of airworthiness to the Minister within seven days after the day on which the registered owner receives a notice from the Minister informing the registered owner of the coming into force of an agreement entered into in accordance with Article 83 *bis* of the Convention.

SOR/2005-354, s. 2; SOR/2014-286, s. 1.

Reinstatement of the Certificate of Airworthiness

109.04 Upon termination of a transfer to another contracting State, in accordance with Article 83 *bis* of the Convention, of the responsibility to issue or to render valid a certificate of airworthiness for a Canadian aircraft as set out in Article 31 of the Convention, the Minister shall reinstate the certificate of airworthiness if the registered owner of the aircraft complies with the applicable importation requirements specified in section 507.07.

SOR/2005-354, s. 2.

Notice of Termination of Agreement

109.05 If an agreement for the lease, charter or interchange of an aircraft or any similar arrangement, subject to an agreement in accordance with Article 83 *bis* of the Convention, is terminated on a date earlier than the date of expiration set out in the agreement or arrangement, the Canadian operator of the aircraft if it is a foreign-registered aircraft or the registered owner of the aircraft if it is a Canadian aircraft shall inform the Minister in writing of the actual date of termination within seven days of its occurrence.

SOR/2005-354, s. 2.

Remise d'un certificat de navigabilité

109.03 (1) Si la responsabilité qui est indiquée à l'article 31 de la Convention et qui porte sur la délivrance ou la validation d'un certificat de navigabilité à l'égard d'un aéronef canadien est transférée à un autre État contractant conformément à l'article 83 *bis* de la Convention, le certificat de navigabilité à l'égard de cet aéronef cesse d'être valide au moment du transfert.

(2) Le propriétaire enregistré de l'aéronef remet le certificat de navigabilité au ministre dans les sept jours suivant la date à laquelle il reçoit de celui-ci un avis l'informant de l'entrée en vigueur d'un accord conclu conformément à l'article 83 *bis* de la Convention.

DORS/2005-354, art. 2; DORS/2014-286, art. 1.

Rétablissement du certificat de navigabilité

109.04 Dès l'expiration du transfert à un autre État contractant, conformément à l'article 83 *bis* de la Convention, de la responsabilité qui est indiquée à l'article 31 de la Convention et qui porte sur la délivrance ou la validation d'un certificat de navigabilité à l'égard d'un aéronef canadien, le ministre rétablit le certificat de navigabilité si le propriétaire enregistré de l'aéronef se conforme aux exigences d'importation applicables qui sont précisées à l'article 507.07.

DORS/2005-354, art. 2.

Avis de résiliation d'un accord

109.05 Si l'accord de location, d'affrètement ou de banalisation d'un aéronef, ou tout autre arrangement similaire, qui est visé par un accord conformément à l'article 83 *bis* de la Convention, se termine avant la date d'expiration qui y figure, l'exploitant canadien de l'aéronef s'il s'agit d'un aéronef immatriculé à l'étranger ou le propriétaire enregistré de l'aéronef s'il s'agit d'un aéronef canadien informe le ministre par écrit de la date réelle de résiliation dans les sept jours suivant son expiration.

DORS/2005-354, art. 2.

Third Party Operation in Canada

109.06 If an aircraft that is subject to an agreement for the lease, charter or interchange of an aircraft or any similar arrangement is also subject to an agreement in accordance with Article 83 *bis* of the Convention to which Canada is not a party and is operated in Canada, any references in these Regulations to the "State of registry" with respect to the transferred responsibilities shall be interpreted to read "State of the operator".

SOR/2005-354, s. 2.

Conflicting Provisions

109.07 If Canada enters into an agreement in accordance with Article 83 *bis* of the Convention, the agreement and the provisions of this Subpart shall take precedence over any conflicting provisions of these Regulations.

SOR/2005-354, s. 2; SOR/2014-286, s. 2.

PART II — AIRCRAFT IDENTIFICATION AND REGISTRATION AND OPERATION OF A LEASED AIRCRAFT BY A NON-REGISTERED OWNER

INTERPRETATION

200.01 In this Part,

"aircraft identification plate" means a fireproof plate that is attached to an aircraft pursuant to subsection 201.01(2) or (3) and that identifies the aircraft as a whole; (*plaque d'identification d'aéronef*)

"approval number" means a number assigned by the Minister to a manufacturer to identify the manufacturer as a manufacturer in respect of which a manufacturing approval has been granted in accordance with the applicable standards of airworthiness; (*numéro d'agrément*)

"certificate of registration" means a certificate of registration issued pursuant to section 202.25 and includes a certificate of registration issued by a contracting state or a foreign state that has an agreement in force with

Exploitation au Canada par une tierce partie

109.06 Si un aéronef visé par un accord de location, d'affrètement ou de banalisation d'un aéronef, ou tout autre arrangement similaire, est aussi assujetti à un accord conformément à l'article 83 *bis* de la Convention auquel le Canada n'est pas partie et qu'il est exploité au Canada, toute mention de « État d'immatriculation » dans le présent règlement, en ce qui a trait aux responsabilités transférées, vaut mention de « État de l'exploitant ».

DORS/2005-354, art. 2.

Incompatibilité

109.07 Si le Canada conclut un accord conformément à l'article 83 *bis* de la Convention, cet accord et les dispositions de la présente sous-partie l'emportent sur les dispositions incompatibles du présent règlement.

DORS/2005-354, art. 2; DORS/2014-286, art. 2.

PARTIE II — IDENTIFICATION ET IMMATRICULATION DES AÉRONEFS ET UTILISATION D'AÉRONEFS LOUÉS PAR DES PERSONNES QUI NE SONT PAS PROPRIÉTAIRES ENREGISTRÉS

DÉFINITIONS

200.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« aéronef commercial » Aéronef immatriculé à titre d'aéronef commercial en application des articles 202.16 et 202.17. (*commercial aircraft*)

« aéronef d'époque » Aéronef construit avant le 1er janvier 1957. (*vintage aircraft*)

« aéronef d'État » Aéronef immatriculé à titre d'aéronef d'État en application des articles 202.16 et 202.17. (*state aircraft*)

« certificat d'immatriculation » Certificat d'immatriculation délivré en application de l'article 202.25, y compris le certificat d'immatriculation délivré par un État contractant ou un État étranger qui a conclu avec le

Canada that allows an aircraft that is registered in that foreign state to be operated in Canada; (*certificat d'immatriculation*)

"commercial aircraft" means an aircraft that is registered as a commercial aircraft pursuant to sections 202.16 and 202.17; (*aéronef commercial*)

"identification plate" means a fireproof plate that contains the identification information referred to in section 201.08, subsection 201.09(2), section 201.10 or subsection 201.11(2); (*plaque d'identification*)

"marks" means the nationality mark and the registration mark of an aircraft; (*marques*)

"nationality mark" means a symbol, letter or numeral, or a combination thereof, used by a state to indicate the nationality of aircraft that are registered in that state; (*marque de nationalité*)

"registered", in respect of an aircraft, means registered pursuant to sections 202.16 and 202.17 or pursuant to the laws of a foreign state; (*immatriculé*)

"registration mark" means the combination of letters or letters and numerals that is issued in respect of an aircraft by a state as a registration identification; (*marque d'immatriculation*)

"replica of a military aircraft" means an aircraft of any scale that is a duplicate of an original military aircraft; (*réplique d'un aéronef militaire*)

"special registration mark" means a specific registration mark requested by the applicant; (*marque d'immatriculation spéciale*)

"state aircraft" means an aircraft that is registered as a state aircraft pursuant to sections 202.16 and 202.17; (*aéronef d'État*)

"vintage aircraft" means an aircraft that was manufactured prior to January 1, 1957. (*aéronef d'époque*)

SOR/2009-280, s. 18.

Application

200.02 (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of all Canadian aircraft operated in or outside

Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État. (*certificate of registration*)

« immatriculé » Qualifie un aéronef immatriculé en application des articles 202.16 et 202.17 ou des lois d'un État étranger. (*registered*)

« marque d'immatriculation » Combinaison de lettres ou de lettres et de chiffres qu'un État attribue à un aéronef comme attestation de son immatriculation. (*registration mark*)

« marque d'immatriculation spéciale » Marque d'immatriculation particulière destinée à la personne qui en fait la demande. (*special registration mark*)

« marque de nationalité » Symbole, lettre ou chiffre, ou toute combinaison de ceux-ci, utilisés par un État pour indiquer la nationalité des aéronefs immatriculés dans cet État. (*nationality mark*)

« marques » Marque d'immatriculation et marque de nationalité d'un aéronef. (*marks*)

« numéro d'agrément » Numéro que le ministre assigne au constructeur à qui est accordé un agrément de construction conformément aux normes de navigabilité applicables. (*approval number*)

« plaque d'identification » Plaque résistante au feu sur laquelle figurent les renseignements d'identification visés à l'article 201.08, au paragraphe 201.09(2), à l'article 201.10 ou au paragraphe 201.11(2). (*identification plate*)

« plaque d'identification d'aéronef » Plaque à l'épreuve du feu qui est fixée à l'aéronef conformément aux paragraphes 201.01(2) ou (3) pour identifier l'ensemble de l'aéronef. (*aircraft identification plate*)

« réplique d'un aéronef militaire » Aéronef qui représente un aéronef militaire original reproduit sans égard à la dimension de celui-ci. (*replica of a military aircraft*)

DORS/2009-280, art. 18.

Application

200.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique aux aéronefs canadiens utilisés au

Canada and section 202.01 also applies in respect of aircraft registered in a foreign state while operated in Canada.

(2) Subpart 1 does not apply in respect of aircraft that, pursuant to subsection 202.13(1), are not required to be registered.

[**200.03** and **200.04** reserved]

SUBPART 1 — IDENTIFICATION OF AIRCRAFT AND OTHER AERONAUTICAL PRODUCTS

Aircraft Identification Plates

201.01 (1) Except for an aircraft that is operated pursuant to an authorization issued under subsection 202.14(1), no person shall operate an aircraft in flight unless there is an aircraft identification plate attached to the aircraft in accordance with this Subpart.

(2) Subject to subsection (3), where a person manufactures an aircraft or is an aircraft owner that obtains an authorization referred to in subsection (6), the manufacturer or aircraft owner, as the case may be, shall attach to the aircraft an aircraft identification plate that contains the information required by subsection (4)

(*a*) in the case of an aircraft other than an ultra-light aeroplane or a balloon, to the structure of the aircraft in a place where it is visible to a person on the ground or to a person at the main entrance or rearmost entrance door;

(*b*) in the case of an ultra-light aeroplane, in a position near the pilot seat where it is readily visible; and

(*c*) in the case of a balloon, to the lower or upper girdle of the envelope in a place where it is readily visible prior to inflation.

(3) Where the configuration of an aircraft precludes the attachment of an aircraft identification plate in a location specified in subsection (2), the Minister shall, on application in writing by the manufacturer or owner of the aircraft, authorize an alternative location for the attachment of the aircraft identification plate.

Canada et à l'extérieur du Canada et en outre l'article 202.01 s'applique aux aéronefs immatriculés dans un État étranger lorsqu'ils sont utilisés au Canada.

(2) Sont exclus de l'application de la sous-partie 1 les aéronefs soustraits à l'immatriculation en vertu du paragraphe 202.13(1).

[**200.03** et **200.04** réservés]

SOUS-PARTIE 1— IDENTIFICATION DES AÉRONEFS ET AUTRES PRODUITS AÉRONAUTIQUES

Plaques d'identification d'aéronef

201.01 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef en vol sans qu'une plaque d'identification d'aéronef y soit fixée conformément à la présente sous-partie, à moins que l'aéronef ne soit utilisé en vertu de l'autorisation délivrée en vertu du paragraphe 202.14(1).

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le constructeur ou le propriétaire d'un aéronef qui obtient l'autorisation visée au paragraphe (6) doit fixer à l'aéronef une plaque d'identification d'aéronef qui porte les renseignements exigés au paragraphe (4), à l'endroit suivant :

a) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ultra-léger ou un ballon, sur la structure de l'aéronef, à un endroit où elle est visible par une personne située au sol ou par une personne située à l'entrée la plus proche de l'arrière ou à l'entrée principale de l'aéronef;

b) dans le cas d'un avion ultra-léger, à un endroit bien en vue près du siège pilote;

c) dans le cas d'un ballon, sur la gaine inférieure ou la gaine supérieure de l'enveloppe à un endroit bien en vue avant le gonflage du ballon.

(3) Si la configuration de l'aéronef empêche la fixation de la plaque d'identification d'aéronef à l'endroit prévu au paragraphe (2), le ministre doit, à la demande écrite du constructeur ou du propriétaire de l'aéronef, autoriser un autre endroit à cette fin.

(4) An aircraft identification plate attached to an aircraft shall have the following information permanently etched, engraved or stamped on it, namely,

(*a*) the name of the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

(*b*) the manufacturer's model designation described in the type certificate or equivalent document;

(*c*) the type certificate number or equivalent designation, if applicable; and

(*d*) the aircraft serial number.

(5) Where an aircraft does not have an aircraft identification plate, the owner of the aircraft shall submit an application in writing to the Minister, including evidence that establishes the identity of the aircraft, for authorization to attach an aircraft identification plate to the aircraft.

(6) On receipt of an application submitted in accordance with subsection (5) that includes evidence that establishes the identity of the aircraft, the Minister shall issue a written authorization to the owner that permits the owner to attach an aircraft identification plate to the aircraft.

(7) Where an authorization is issued by the Minister pursuant to subsection (6), the owner of the aircraft shall attach an aircraft identification plate to the aircraft in accordance with subsection (2) or (3), as applicable.

SOR/2000-405, s. 2; SOR/2003-271, s. 2.

Modifications

201.02 Where a person modifies an aircraft in accordance with approved data, as that term is defined in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*, and the modification results in a change in the model designation as specified by the manufacturer in the approved data, the person shall, before the next flight of the aircraft, attach to the aircraft, as near as possible to the original aircraft identification plate, an additional aircraft identification plate on which the following information is permanently etched, engraved or stamped:

(4) Les renseignements suivants doivent être gravés ou estampés de façon permanente sur la plaque d'identification d'aéronef fixée à l'aéronef :

a) le nom du constructeur et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

b) la désignation de modèle du constructeur précisée dans le certificat de type ou un document équivalent;

c) s'il y a lieu, le numéro du certificat de type ou une désignation équivalente;

d) le numéro de série de l'aéronef.

(5) Dans le cas où un aéronef ne porte pas de plaque d'identification d'aéronef, le propriétaire de l'aéronef doit présenter au ministre une demande écrite qui comporte des preuves établissant l'identité de l'aéronef, en vue d'obtenir une autorisation pour fixer une telle plaque à l'aéronef.

(6) Sur réception d'une demande présentée conformément au paragraphe (5) qui comporte des preuves établissant l'identité de l'aéronef, le ministre délivre au propriétaire de l'aéronef une autorisation écrite lui permettant de fixer une plaque d'identification d'aéronef à l'aéronef.

(7) Lorsqu'une autorisation est délivrée par le ministre en application du paragraphe (6), le propriétaire de l'aéronef doit fixer une plaque d'identification d'aéronef conformément aux paragraphes (2) ou (3) selon le cas.

DORS/2000-405, art. 2; DORS/2003-271, art. 2.

Modifications

201.02 Quiconque modifie un aéronef conformément aux données approuvées, au sens donné à ce terme à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*, de façon que s'en trouve également modifiée la désignation de modèle comme l'indique le constructeur dans les données approuvées doit, avant d'utiliser l'aéronef pour un vol, fixer à celui-ci, le plus près possible de la plaque d'identification d'aéronef initiale, une plaque d'identification d'aéronef supplémentaire sur laquelle sont gravés ou estampés de façon permanente les renseignements suivants :

(*a*) the name of the person who performed the modification and, if that person is an entity, its legal name;

(*b*) the new model designation described in the supplemental type certificate or equivalent document;

(*c*) the supplemental type certificate number or equivalent designation; and

(*d*) the aircraft serial number.

SOR/2000-405, s. 3.

a) le nom de la personne qui a effectué la modification et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

b) la nouvelle désignation de modèle précisée dans le certificat de type supplémentaire ou un document équivalent;

c) le numéro du certificat de type supplémentaire ou une désignation équivalente;

d) le numéro de série de l'aéronef.

DORS/2000-405, art. 3.

Removal, Replacement and Attachment of, and Alteration of Information on, Aircraft Identification Plates

201.03 (1) Subject to subsection (5), no person shall, without authorization from the Minister pursuant to subsection (3),

(*a*) remove or replace an aircraft identification plate;

(*b*) attach to an aircraft an aircraft identification plate that was attached to another aircraft; or

(*c*) alter the information on an aircraft identification plate.

(2) Where the owner of an aircraft wishes to perform one of the actions referred to in subsection (1), the owner shall submit an application in writing to the Minister, including evidence that establishes the identity of the aircraft, for authorization to perform that action.

(3) On receipt of an application submitted pursuant to subsection (2) that includes evidence that establishes the identity of the aircraft, the Minister shall issue a written authorization to the owner of the aircraft that permits the owner to perform the action in respect of which the authorization was sought.

(4) Where an authorization is issued by the Minister pursuant to subsection (3), the owner of the aircraft shall perform the authorized action before the next flight of the aircraft.

Enlèvement, remplacement et fixation d'une plaque d'identification d'aéronef et modification des renseignements gravés ou estampés sur une plaque d'identification d'aéronef

201.03 (1) Sous réserve du paragraphe (5), il est interdit, à moins d'avoir obtenu une autorisation écrite du ministre en application du paragraphe (3) :

a) d'enlever ou de remplacer une plaque d'identification d'aéronef;

b) de fixer à un aéronef une plaque d'identification d'aéronef provenant d'un autre aéronef;

c) de modifier les renseignements gravés ou estampés sur une plaque d'identification d'aéronef.

(2) Dans le cas où le propriétaire d'un aéronef se propose d'exercer l'une des tâches visées au paragraphe (1), il doit présenter au ministre une demande écrite qui comporte des preuves établissant l'identité de l'aéronef, en vue d'obtenir une autorisation du ministre à cet égard.

(3) Sur réception d'une demande présentée conformément au paragraphe (2) qui comporte des preuves établissant l'identité de l'aéronef, le ministre délivre au propriétaire de l'aéronef une autorisation écrite lui permettant d'accomplir la tâche visée dans l'autorisation.

(4) Lorsqu'une autorisation est délivrée par le ministre en application du paragraphe (3), le propriétaire de l'aéronef doit accomplir la tâche autorisée avant que l'aéronef ne soit utilisé pour un vol.

(5) A person may, without authorization from the Minister, remove an aircraft identification plate from an aircraft for the purpose of performing work on the aircraft.

(6) Any person who removes an aircraft identification plate from an aircraft for the purpose of performing work on the aircraft shall, immediately after completing the work, re-attach the aircraft identification plate in accordance with subsection 201.01(2) or (3) or section 201.02, as applicable.

Loss or Theft of or Damage to an Aircraft Identification Plate

201.04 (1) Where an aircraft identification plate is lost, stolen or damaged, the owner of the aircraft shall submit an application in writing to the Minister, including evidence that establishes the identity of the aircraft, for authorization to attach a replacement aircraft identification plate to the aircraft.

(2) On receipt of an application submitted pursuant to subsection (1) that includes evidence that establishes the identity of the aircraft, the Minister shall issue a written authorization to the owner of the aircraft that permits the owner to replace the lost, stolen or damaged aircraft identification plate.

(3) Where an authorization is issued by the Minister pursuant to subsection (2), the owner of the aircraft shall, before the next flight of the aircraft, attach the replacement aircraft identification plate to the aircraft in accordance with subsection 201.01(2) or (3) or section 201.02, as applicable.

Identification of Engines, Propellers, Life-limited Components, Appliances, Parts, Balloon Baskets and Burner Assemblies

201.05 (1) No person shall operate an aircraft in flight unless each engine, propeller, life-limited component, appliance, part, balloon basket, or burner assembly for a balloon is identified in accordance with sections 201.06 to 201.11.

(5) Une personne peut, sans avoir obtenu une autorisation du ministre, enlever une plaque d'identification d'aéronef d'un aéronef pour effectuer des travaux sur l'aéronef.

(6) La personne qui enlève une plaque d'identification d'aéronef d'un aéronef aux fins de l'exécution de travaux à l'aéronef doit, dès les travaux terminés, la fixer de nouveau à l'aéronef conformément aux paragraphes 201.01(2) ou (3) ou à l'article 201.02, selon le cas.

Vol, endommagement ou perte d'une plaque d'identification d'aéronef

201.04 (1) Le propriétaire de l'aéronef dont la plaque d'identification d'aéronef est perdue, volée ou endommagée doit présenter au ministre une demande écrite qui comporte des preuves établissant l'identité de l'aéronef, en vue d'obtenir une autorisation pour fixer à l'aéronef une plaque d'identification d'aéronef de remplacement.

(2) Sur réception d'une demande présentée conformément au paragraphe (1) qui comporte des preuves établissant l'identité de l'aéronef, le ministre délivre au propriétaire de l'aéronef une autorisation écrite lui permettant de remplacer la plaque d'identification d'aéronef perdue, volée ou endommagée.

(3) Lorsqu'une autorisation est délivrée par le ministre en application du paragraphe (2), le propriétaire de l'aéronef doit, avant que l'aéronef ne soit utilisé pour un vol, fixer à l'aéronef la plaque d'identification d'aéronef de remplacement conformément aux paragraphes 201.01(2) ou (3) ou à l'article 201.02, selon le cas.

Identification des moteurs, des hélices, des composants à vie limitée, des appareillages, des pièces, des nacelles et des brûleurs de ballon

201.05 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef en vol sans que chaque moteur, hélice, composant à vie limitée, appareillage, pièce, nacelle ou brûleur de ballon soit identifié conformément aux articles 201.06 à 201.11.

(2) Subject to subsections 201.10(4) and (5), the identification information required under sections 201.08 to 201.11 shall be permanently etched, engraved or stamped directly on the aeronautical product or on an identification plate securely attached to it.

SOR/2009-280, s. 19.

(2) Sous réserve des paragraphes 201.10(4) et (5), les renseignements d'identification exigés par les articles 201.08 à 201.11 doivent être gravés ou estampés de façon permanente, soit directement sur le produit aéronautique, soit sur une plaque d'identification fixée solidement à celui-ci.

DORS/2009-280, art. 19.

Engine Identification

201.06 (1) The manufacturer of an aircraft engine or an aircraft engine module shall place thereon, in accordance with subsections (2) and 201.05(2), the identification information required by section 201.08.

(2) Identification information or an identification plate that contains such information shall be placed on an aircraft engine or on an aircraft engine module in an accessible location where it is not likely to become damaged, destroyed, lost or detached during normal operation or in an accident.

Identification des moteurs

201.06 (1) Le constructeur d'un moteur d'aéronef ou d'un module de moteur d'aéronef doit, conformément aux paragraphes (2) et 201.05(2), graver ou estamper les renseignements visés à l'article 201.08.

(2) Les renseignements d'identification ou une plaque d'identification contenant ces renseignements doivent être apposés sur une partie du moteur d'aéronef ou du module de moteur d'aéronef à un endroit accessible où ils ne risquent pas, dans les conditions normales d'utilisation ou en cas d'accident, de se détacher, de se perdre ou d'être détruits ou endommagés.

Propeller Identification

201.07 (1) The manufacturer of a fixed pitch propeller, a propeller blade or a propeller hub shall place thereon, in accordance with subsections (2) and 201.05(2), the identification information required by section 201.08.

(2) Identification information or an identification plate that contains such information shall be placed on a fixed pitch propeller, a propeller blade or a propeller hub in an accessible location where it is not likely to become damaged, destroyed, lost or detached during normal operation or in an accident.

Identification des hélices

201.07 (1) Le constructeur d'une hélice à pas fixe, d'une pale d'hélice ou d'un moyeu d'hélice doit, conformément aux paragraphes (2) et 201.05(2), graver ou estamper les renseignements visés à l'article 201.08.

(2) Les renseignements d'identification ou une plaque d'identification contenant ces renseignements doivent être apposés sur l'hélice à pas fixe, la pale d'hélice ou le moyeu d'hélice à un endroit accessible où ils ne risquent pas, dans les conditions normales d'utilisation ou en cas d'accident, de se détacher, de se perdre ou d'être détruits ou endommagés.

Information Relating to Aircraft Engines and Propellers

201.08 The identification information that shall be placed on an aircraft engine, aircraft engine module, fixed pitch propeller, propeller blade and propeller hub is

Renseignements requis à l'égard des moteurs et hélices d'aéronefs

201.08 Les renseignements d'identification qui doivent être gravés ou estampés sur le moteur, le module de moteur, l'hélice à pas fixe, la pale d'hélice et le moyeux d'hélice d'aéronef sont les suivants :

(*a*) the name of the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

(*b*) the manufacturer's model designation as described in the type certificate or equivalent document;

(*c*) the type certificate number or equivalent designation;

(*d*) the aeronautical product serial number; and

(*e*) in the case of an aircraft engine, the power rating established for the engine by the manufacturer.

SOR/2000-405, s. 4.

a) le nom du constructeur et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

b) la désignation de modèle du constructeur précisée dans le certificat de type ou un document équivalent;

c) le numéro du certificat de type ou une désignation équivalente;

d) le numéro de série du produit aéronautique;

e) dans le cas d'un moteur d'aéronef, la puissance nominale du moteur déterminée par le constructeur.

DORS/2000-405, art. 4.

Life-limited Component Identification

201.09 (1) The manufacturer of a component for which a life limitation has been established by type design shall place thereon, in accordance with subsection 201.05(2), the identification information referred to in subsection (2).

(2) The identification information that shall be placed on a component is

(*a*) the part number of the component or an equivalent series of identifying characters; and

(*b*) the serial number of the component or an equivalent series of identifying characters.

Identification des composants à vie limitée

201.09 (1) Le constructeur d'un composant dont la durée de vie utile a été déterminée selon la définition de type doit, conformément au paragraphe 201.05(2), graver ou estamper les renseignements d'identification visés au paragraphe (2).

(2) Les renseignements d'identification qui doivent être gravés ou estampés sur le composant sont les suivants :

a) le numéro de pièce du composant ou son équivalent en caractères distinctifs;

b) le numéro de série du composant ou son équivalent en caractères distinctifs.

Appliance and Part Identification

201.10 (1) Subject to subsections (4) and (5), the manufacturer of an appliance or a part — including a part approved through the issuance of a part design approval — shall place on it, in the manner specified in subsection 201.05(2), the following identification information:

(*a*) the name, trademark or symbol identifying the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

(*b*) the manufacturer's approval number; and

(*c*) the part number of the appliance or part.

Identification des appareillages et des pièces

201.10 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), le constructeur d'un appareillage ou d'une pièce — y compris une pièce approuvée par la délivrance d'une approbation de la conception de pièce — doit, conformément au paragraphe 201.05(2), y graver ou y estamper le renseignements d'identification suivants :

a) son nom, sa marque de commerce ou le symbole l'identifiant et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

b) son numéro d'agrément;

c) le numéro de pièce de l'appareillage ou de la pièce.

(2) Subject to subsections (4) and (5), the manufacturer of an appliance or a part for which a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval has been issued under section 521.109 shall place on it, in the manner specified in subsection 201.05(2), the following additional identification information:

(*a*) the manufacturer's address;

(*b*) the name, type or model designation of the appliance or part, if any;

(*c*) the serial number or the date of manufacture of the appliance or part;

(*d*) the letters "CAN-TSO" followed by the applicable CAN-TSO number; and

(*e*) any additional markings required by the applicable CAN-TSO.

(3) Subject to subsections (4) and (5), the manufacturer of an appliance or a part for which a type certificate has been issued by the Minister shall place on it, in the manner specified in subsection 201.05(2), the following additional identification information:

(*a*) the manufacturer's address;

(*b*) the name, type or model designation of the appliance or part, if any;

(*c*) the serial number or the date of manufacture of the appliance or part; and

(*d*) the type certificate designation or a reference to the applicable standard of airworthiness.

(4) The manufacturer of an auxiliary power unit shall, in the manner specified in subsection 201.05(2), place the identification information specified in subsection (1) on the unit in an accessible location where it is not likely to become damaged, destroyed, lost or detached during normal operation or in an accident.

(5) If an appliance or a part is too small or if it is otherwise impractical to place on it some or all of the infor-

(2) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), le constructeur d'un appareillage ou d'une pièce à l'égard desquels une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) a été délivrée en vertu de l'article 521.109 doit, conformément au paragraphe 201.05(2), y graver ou y estamper les renseignements d'identification supplémentaires suivants :

a) son adresse;

b) le cas échéant, le nom, le type ou la désignation de modèle de l'appareillage ou de la pièce;

c) le numéro de série ou la date de construction de l'appareillage ou de la pièce;

d) les lettres « CAN-TSO », suivies du numéro de la CAN-TSO applicable;

e) toute inscription supplémentaire exigée par la CAN-TSO applicable.

(3) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), le constructeur d'un appareillage ou d'une pièce à l'égard desquels un certificat de type a été délivré par le ministre doit, conformément au paragraphe 201.05(2), y graver ou y estamper les renseignements d'identification supplémentaires suivants :

a) son adresse;

b) le cas échéant, le nom, le type ou la désignation de modèle de l'appareillage ou de la pièce;

c) le numéro de série ou la date de construction de l'appareillage ou de la pièce;

d) la désignation de certificat de type ou une mention de la norme de navigabilité applicable.

(4) Le constructeur d'un groupe auxiliaire de bord doit, conformément au paragraphe 201.05(2), y graver ou y estamper les renseignements d'identification précisés au paragraphe (1) à un endroit accessible où ils ne risquent pas, dans les conditions normales d'utilisation ou en cas d'accident, de se détacher, de se perdre ou d'être détruits ou endommagés.

(5) Lorsque l'appareillage ou la pièce est trop petit ou qu'il est difficile d'y apposer, en totalité ou en partie, les

mation required by subsection (1), (2) or (3), the information that cannot be placed on the appliance or part shall be placed on its container or on the authorized release certificate referred to in section 561.10 of Standard 561 — *Standard for Approved Manufacturers*.

SOR/2000-405, s. 5; SOR/2009-280, s. 20.

renseignements exigés par les paragraphes (1), (2) ou (3), les renseignements qui ne peuvent être apposés sur l'appareillage ou la pièce le sont sur leur contenant ou le bon de sortie autorisée qui est visé à l'article 561.10 de la norme 561 — *Norme relative aux constructeurs agréés*.

DORS/2000-405, art. 5; DORS/2009-280, art. 20.

Balloon Basket and Burner Assembly Identification

201.11 (1) The manufacturer of a balloon basket or a burner assembly for a balloon shall place thereon, in accordance with subsection 201.05(2), the identification information referred to in subsection (2).

(2) The identification information that shall be placed on a balloon basket and on a burner assembly is

(*a*) the name of the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

(*b*) the part number of the basket or the burner assembly or an equivalent series of identifying characters; and

(*c*) the serial number of the basket or the burner assembly or an equivalent series of identifying characters.

SOR/2000-405, s. 6.

Identification des nacelles et des brûleurs de ballon

201.11 (1) Le constructeur d'une nacelle ou d'un brûleur de ballon doit, conformément au paragraphe 201.05(2), graver ou estamper les renseignements d'identification visés au paragraphe (2).

(2) Les renseignements d'identification qui doivent être gravés ou estampés sur la nacelle et le brûleur de ballon sont les suivants :

a) le nom du constructeur et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

b) le numéro de pièce de la nacelle ou du brûleur, ou son équivalent en caractères distinctifs;

c) le numéro de série de la nacelle ou du brûleur, ou son équivalent en caractères distinctifs.

DORS/2000-405, art. 6.

Removal and Replacement of Identification Plates and Alteration of Identification Information on Aeronautical Products Other Than Aircraft

201.12 (1) No person shall remove or replace an identification plate attached to an aeronautical product that is not an aircraft or alter the identification information that is required by section 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 or 201.11 to be on an aeronautical product that is not an aircraft unless a written application is submitted to the Minister, including evidence that establishes the identity of the aeronautical product, and a written authorization is issued by the Minister pursuant to subsection (4).

(2) Subsection (1) does not apply to a person who

Enlèvement et remplacement d'une plaque d'identification et modification des renseignements d'identification apposés sur un produit aéronautique autre qu'un aéronef

201.12 (1) Il est interdit d'enlever ou de remplacer une plaque d'identification fixée à un produit aéronautique autre qu'un aéronef ou de modifier les renseignements d'identification gravés ou estampés en application des articles 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 ou 201.11 sur un produit aéronautique autre qu'un aéronef, à moins d'avoir présenté au ministre une demande écrite qui comporte des preuves établissant l'identité du produit aéronautique, et d'avoir obtenu une autorisation écrite du ministre en application du paragraphe (4).

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à :

(*a*) removes an identification plate from an aeronautical product that is not an aircraft for the purpose of performing work on the aeronautical product; or

(*b*) removes or replaces an identification plate or alters the identification information on an aeronautical product that is not an aircraft if the removal, replacement or alteration is made necessary by a modification or repair to the aeronautical product that is performed in accordance with section 571.06.

(3) Any person who removes or replaces an identification plate or alters any identification information under subsection (2) shall, before the aeronautical product is used in flight, replace the identification plate or alter the identification information in accordance with section 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 or 201.11, as applicable.

(4) On receipt of an application referred to in subsection (1) that includes evidence that establishes the identity of the aeronautical product, the Minister shall issue a written authorization to the applicant that permits the applicant to remove or replace an identification plate or alter the identification information required to be on the aeronautical product pursuant to section 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 or 201.11.

(5) Where an authorization is issued by the Minister pursuant to subsection (4), the applicant shall, before the aeronautical product is used in flight, remove or replace the identification plate or alter the identification information required to be on the aeronautical product pursuant to section 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 or 201.11.

SOR/2009-280, s. 21.

a) la personne qui enlève la plaque d'identification d'un produit aéronautique autre qu'un aéronef aux fins de l'exécution de travaux sur le produit aéronautique;

b) la personne qui enlève ou remplace une plaque d'identification ou modifie des renseignements d'identification apposés sur un produit aéronautique autre qu'un aéronef, pourvu que l'enlèvement, le remplacement ou la modification soit rendu nécessaire à la suite d'une réparation ou d'une modification exécutée sur le produit aéronautique conformément à l'article 571.06.

(3) La personne qui enlève ou remplace une plaque d'identification ou modifie des renseignements d'identification en application du paragraphe (2) doit, avant que le produit aéronautique ne soit utilisé pour un vol, remplacer la plaque d'identification ou modifier les renseignements d'identification conformément aux articles 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 ou 201.11, selon le cas.

(4) Sur réception d'une demande présentée conformément au paragraphe (1) qui comporte des preuves établissant l'identité du produit aéronautique, le ministre délivre au demandeur une autorisation écrite lui permettant d'enlever ou de remplacer la plaque d'identification ou de modifier les renseignements d'identification apposés sur le produit aéronautique en application des articles 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 ou 201.11.

(5) Lorsqu'une autorisation est délivrée par le ministre en application du paragraphe (4), le demandeur doit, avant que le produit aéronautique ne soit utilisé pour un vol, enlever ou remplacer la plaque d'identification ou modifier les renseignements d'identification apposés sur le produit aéronautique en application des articles 201.06, 201.07, 201.09, 201.10 ou 201.11.

DORS/2009-280, art. 21.

Subpart 2 — Aircraft Marking and Registration

Division I — Aircraft Marks

Requirements for Marks on Aircraft

202.01 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate an aircraft in Canada unless its marks are visible and are displayed

(*a*) in the case of a Canadian aircraft, in accordance with the requirements of the *Aircraft Marking and Registration Standards*; and

(*b*) in the case of an aircraft registered in a foreign state, in accordance with the laws of that foreign state.

(2) On receipt of an application in writing, the Minister shall issue a written authorization permitting the operation in Canada of an aircraft that does not display its marks if the aircraft is to be operated for the purpose of an exhibition, air show, motion picture production or television production.

(3) The Minister may specify conditions in the authorization governing the operation of an aircraft referred to in subsection (2) as are necessary for its safe and proper operation.

(4) No person shall operate an aircraft pursuant to an authorization issued under subsection (2) unless the authorization is on board and the aircraft is operated in accordance with any conditions specified therein.

Application for Issuance or Reservation of a Registration Mark

202.02 (1) The Minister shall, on receipt of an application made in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards*, issue to or reserve a registration mark or a special registration mark for an applicant.

(2) A registration mark or a special registration mark issued pursuant to subsection (1) is cancelled if the aircraft is not registered in Canada within 12 months after the day on which the registration mark was issued.

Sous-partie 2 — Marquage et immatriculation des aéronefs

Section I — Marquage des aéronefs

Exigences relatives au marquage des aéronefs

202.01 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne porte des marques visibles, apposées conformément :

a) aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, dans le cas d'un aéronef canadien;

b) aux lois de l'État d'immatriculation, dans le cas d'un aéronef immatriculé dans un État étranger.

(2) Sur réception d'une demande présentée par écrit, le ministre délivre une autorisation écrite pour permettre l'utilisation au Canada d'un aéronef ne portant pas de marques, si l'aéronef est utilisé pour une exposition, un spectacle aérien ou une production cinématographique ou télévisée.

(3) Le ministre peut spécifier dans l'autorisation les conditions d'utilisation de l'aéronef visé au paragraphe (2) qui s'imposent pour en assurer la sécurité et la bonne utilisation.

(4) Il est interdit d'utiliser un aéronef aux termes de l'autorisation visée au paragraphe (2), à moins d'avoir celle-ci à bord de l'aéronef et de se conformer aux conditions qui y sont spécifiées.

Demande d'attribution ou de réservation d'une marque d'immatriculation

202.02 (1) Le ministre attribue ou réserve une marque d'immatriculation ou une marque d'immatriculation spéciale au demandeur sur réception d'une demande présentée conformément aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*.

(2) La marque d'immatriculation ou la marque d'immatriculation spéciale attribuée à un aéronef en application du paragraphe (1) est annulée si l'aéronef n'est pas

(3) The reservation of a registration mark or a special registration mark pursuant to subsection (1) expires 12 months after the day on which the mark was reserved.

(4) A registration mark or a special registration mark that is reserved under subsection (1) may be applied to an aircraft that is registered on a foreign register but shall be kept covered until the mark is issued to that aircraft.

SOR/2000-405, s. 7.

Aircraft Marks

202.03 (1) Subject to subsection (2), the nationality mark in respect of a Canadian aircraft is the letter "C" and the registration mark in respect of the aircraft is a combination of four letters specified by the Minister.

(2) Subject to subsections (3) and (4), where an aircraft was registered in Canada before January 1, 1974 or is a vintage aircraft,

(*a*) the nationality mark in respect of the aircraft is the letters "CF" and the registration mark in respect of the aircraft is a combination of three letters specified by the Minister; or

(*b*) the nationality mark in respect of the aircraft is the letter "C" and the registration mark in respect of the aircraft is a combination of four letters specified by the Minister.

(3) Where the owner of an aircraft, other than a vintage aircraft, that has the letters "CF" as its nationality mark and a combination of three letters as its registration mark repaints the aircraft, the owner shall, prior to operating the aircraft, change the nationality mark to the letter "C" and the registration mark to the letter "F" followed by the combination of three letters.

(4) Where the owner of an aircraft changes its marks pursuant to subsection (3) or the owner of a vintage aircraft changes its nationality mark from "C" to "CF" or from "CF" to "C", followed by the appropriate registra-

immatriculé au Canada dans les 12 mois suivant la date d'attribution de la marque d'immatriculation.

(3) La réservation de la marque d'immatriculation ou la marque d'immatriculation spéciale visée au paragraphe (1) expire 12 mois après la date de réservation de la marque d'immatriculation.

(4) La marque d'immatriculation ou la marque d'immatriculation spéciale qui est réservée en vertu du paragraphe (1) peut être appliquée sur un aéronef qui figure sur un registre étranger mais celle-ci doit être cachée jusqu'à ce qu'elle soit attribuée à l'aéronef.

DORS/2000-405, art. 7.

Marques d'aéronefs

202.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la marque de nationalité d'un aéronef canadien est la lettre « C » et sa marque d'immatriculation est une combinaison de quatre lettres déterminée par le ministre.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), un aéronef d'époque ou un aéronef immatriculé au Canada avant le 1er janvier 1974 doit porter :

a) soit une marque de nationalité constituée des lettres « CF » et une marque d'immatriculation constituée d'une combinaison de trois lettres déterminée par le ministre;

b) soit une marque de nationalité constituée de la lettre « C » et une marque d'immatriculation constituée d'une combinaison de quatre lettres déterminée par le ministre.

(3) Si le propriétaire d'un aéronef, autre qu'un aéronef d'époque, portant comme marque de nationalité les lettres « CF » et comme marque d'immatriculation une combinaison de trois lettres repeint l'aéronef, il doit, avant de l'utiliser, remplacer la marque de nationalité par la lettre « C » et la marque d'immatriculation par la lettre « F » suivie de la combinaison de trois lettres.

(4) Le propriétaire d'un aéronef qui remplace les marques en application du paragraphe (3) ou le propriétaire d'un aéronef d'époque qui remplace la marque de nationalité « C » par « CF » ou « CF » par « C », suivie

tion mark, the owner shall, prior to operating the aircraft, notify the Minister in writing of the change, and the Minister shall change the marks accordingly in the *Canadian Civil Aircraft Register* and issue a new registration certificate to reflect the change.

Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration

202.04 (1) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft under paragraph 202.25(1)(*d*), no person shall remove the marks that are displayed on the aircraft unless

(*a*) the aircraft is permanently withdrawn from service;

(*b*) the aircraft is being exported from Canada;

(*c*) the aircraft is undergoing or has undergone a transfer of legal custody and control to a person who is not qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft;

(*d*) it is necessary to remove the marks for a maintenance operation;

(*e*) the marks are removed and repainted on the aircraft under subsection 202.03(3) or (4);

(*f*) the Minister requests that the marks be removed under section 202.61;

(*g*) the Minister requests that the marks be removed because they are unseemly or embarrassing;

(*h*) the Minister authorizes the removal of the marks under subsection 202.01(2); or

(*i*) the Minister permits the change of the marks under subsection (3).

(2) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft under paragraph 202.25(1)(*d*), the owner may write to the Minister for permission to change the marks.

de la marque d'immatriculation appropriée, doit, avant d'utiliser l'aéronef, en aviser par écrit le ministre qui se charge de rectifier les inscriptions pertinentes du *Registre des aéronefs civils canadiens* et de délivrer un nouveau certificat d'immatriculation qui tient compte des nouvelles marques.

Enlèvement ou modification des marques d'aéronefs après une immatriculation permanente

202.04 (1) Il est interdit d'enlever les marques d'un aéronef si un certificat d'immatriculation permanente a été délivré à l'égard de l'aéronef en application de l'alinéa 202.25(1)*d*), sauf dans les cas suivants :

a) l'aéronef est définitivement mis hors service;

b) l'aéronef est exporté du Canada;

c) un transfert de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef à une personne non qualifiée pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien est en cours ou a été effectué;

d) il est nécessaire d'enlever les marques pour effectuer les travaux de maintenance;

e) les marques sont enlevées et repeintes sur l'aéronef en application des paragraphes 202.03(3) ou (4);

f) le ministre demande l'enlèvement des marques en vertu de l'article 202.61;

g) le ministre demande l'enlèvement des marques parce que celles-ci sont inconvenantes ou gênantes;

h) le ministre autorise l'enlèvement des marques en vertu du paragraphe 202.01(2);

i) le ministre permet l'enlèvement des marques en vertu du paragraphe (3).

(2) Lorsqu'un certificat d'immatriculation permanente a été délivré à l'égard d'un aéronef en application de l'alinéa 202.25(1)*d*), le propriétaire de l'aéronef peut demander au ministre, par écrit, la permission de modifier les marques.

(3) On receipt of a request to change marks, the Minister shall permit the change if the owner continues to meet the requirements of these Regulations.

SOR/2000-405, s. 8; SOR/2003-271, s. 3.

(3) Sur réception d'une demande de modification de marques, le ministre en permet la modification si le propriétaire de l'aéronef continue de respecter les exigences du présent règlement.

DORS/2000-405, art. 8; DORS/2003-271, art. 3.

Variance from the Specifications for Marks for Former Military Aircraft and Replicas

202.05 (1) Where an aircraft is a former military aircraft or a replica of a military aircraft, the Minister shall, on receipt of an application in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards*, authorize an alternative size, location or colour for the display of its marks.

(2) Where, pursuant to subsection (1), the Minister authorizes an alternative size, location or colour for the display of the marks of an aircraft, the marks shall be displayed accordingly.

Variantes dans les modalités de marquage pour les anciens aéronefs militaires et les répliques de ceux-ci

202.05 (1) Dans le cas d'un ancien aéronef militaire ou d'une réplique d'un aéronef militaire, le ministre autorise une variante quant aux dimensions, à l'emplacement ou à la couleur des marques, sur réception d'une demande conforme aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*.

(2) L'autorisation visée au paragraphe (1), une fois accordée, devient exécutoire.

Alternative Mark Size or Location

202.06 (1) Where the structural configuration of an aircraft precludes its marks from being displayed in accordance with section 202.01 or 202.07, the Minister shall, on receipt of an application in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards*, authorize an alternative size or one or more alternative locations for the display of its marks.

(2) Where, pursuant to subsection (1), the Minister authorizes an alternative size or one or more alternative locations for the display of the marks of an aircraft, the marks shall be displayed accordingly.

Variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement des marques d'aéronef

202.06 (1) Si la configuration de l'aéronef ne permet pas l'apposition des marques conformément aux articles 202.01 ou 202.07, le ministre autorise une variante quant aux dimensions des marques de l'aéronef ou une ou plusieurs variantes quant à leur emplacement, sur réception d'une demande conforme aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs.*

(2) L'autorisation visée au paragraphe (1), une fois accordée, devient exécutoire.

Use of Marks Assigned to a Manufacturer

202.07 (1) Where a manufacturer operates an aircraft within Canada for the purpose of a production test flight, a customer acceptance flight or a flight undertaken to complete the manufacturing process or to export the aircraft, in accordance with an authorization issued by the Minister pursuant to subsection 202.14(1), the manufacturer shall

Marques d'aéronef attribuées au constructeur

202.07 (1) Le constructeur qui utilise un aéronef au Canada pour un vol d'essai d'un modèle de production, un vol de réception effectué par le client ou un vol effectué aux fins de l'achèvement de la construction de l'aéronef ou de l'exportation de celui-ci, conformément à l'autorisation délivrée par le ministre en application du paragraphe 202.14(1), doit :

(*a*) affix the marks once to each side of the aircraft fuselage or cabin by a means, such as paint or decals, that

(i) ensures that the marks will not be detached or erased while the aircraft is in operation, and

(ii) allows the marks to be removed after the operation;

(*b*) prior to the operation of the aircraft, inform the Minister in writing of

(i) the marks that have been affixed to the aircraft,

(ii) the manufacturer's model designation, and

(iii) the serial number of the aircraft; and

(*c*) after the completion of the operation of the aircraft for the purpose specified in this subsection,

(i) remove the marks, and

(ii) notify the Minister in writing of their removal.

(2) For the purposes of subsection (1), the Minister may reserve a block of marks for a manufacturer.

[**202.08** to **202.12** reserved]

Division II — Aircraft Registration

Registration of Aircraft — General

202.13 (1) This section does not apply in respect of an aircraft that is

(*a*) a hang glider; or

(*b*) a parachute.

(2) Except as otherwise authorized under subsection 202.14(1) or 202.43(1), no person shall operate an aircraft in Canada unless it is registered in Canada, in a contracting state or in a foreign state that has an agreement in force with Canada that allows an aircraft that is registered in that foreign state to be operated in Canada.

SOR/2000-405, s. 9; SOR/2003-271, s. 4.

a) apposer les marques, une fois, de chaque côté du fuselage ou de la cabine de l'aéronef au moyen d'un procédé tel que la peinture ou la décalcomanie et qui :

(i) empêche qu'elles ne se détachent ou ne s'effacent pendant l'utilisation de l'aéronef,

(ii) permet leur enlèvement une fois le vol terminé;

b) avant d'utiliser l'aéronef, aviser par écrit le ministre :

(i) des marques qui y sont apposées,

(ii) de la désignation de modèle du constructeur,

(iii) du numéro de série de l'aéronef;

c) après l'utilisation de l'aéronef aux fins précisées dans le présent paragraphe :

(i) enlever les marques,

(ii) aviser par écrit le ministre de leur enlèvement.

(2) Le ministre peut réserver une série de marques à un constructeur pour l'application du paragraphe (1).

[**202.08** à **202.12** réservés]

Section II — Immatriculation des aéronefs

Immatriculation des aéronefs — Généralités

202.13 (1) Sont soustraits à l'application du présent article :

a) les ailes libres;

b) les parachutes.

(2) Sauf dans les cas où une autorisation est délivrée en application des paragraphes 202.14(1) ou 202.43(1), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne soit immatriculé au Canada, dans un État contractant ou dans un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État.

DORS/2000-405, art. 9; DORS/2003-271, art. 4.

Aircraft Manufacturers

202.14 (1) On receipt of an application in writing, the Minister shall issue a written authorization permitting the operation in Canada of an aircraft that is not registered and in the authorization may specify conditions governing the operation of the aircraft as necessary for its safe and proper operation, where

(*a*) the aircraft was manufactured in Canada;

(*b*) the aircraft is operated by the manufacturer;

(*c*) the aircraft is operated within Canada for the purpose of

(i) a production test flight,

(ii) a customer acceptance flight, or

(iii) a flight undertaken to complete the manufacturing process or to export the aircraft;

(*d*) a registration mark has been reserved in respect of the aircraft pursuant to subsection 202.02(1);

(*e*) the aircraft displays its marks in accordance with section 202.01 or 202.07; and

(*f*) the manufacturer is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft pursuant to section 202.15.

(2) The Minister may specify conditions in the authorization governing the operation of the aircraft referred to in subsection (1) as are necessary for its safe and proper operation.

(3) No person shall operate an aircraft pursuant to an authorization issued under subsection (1) unless the aircraft is operated in accordance with any conditions specified in the authorization.

Qualifications to Be Registered Owner of a Canadian Aircraft

202.15 (1) Subject to subsection (2), any Canadian is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft.

Constructeurs d'aéronefs

202.14 (1) Sur réception d'une demande présentée par écrit, le ministre délivre une autorisation écrite pour permettre l'utilisation au Canada d'un aéronef non immatriculé et peut spécifier dans l'autorisation les conditions d'utilisation de l'aéronef qui s'imposent pour en assurer la sécurité et la bonne utilisation si, à la fois :

a) l'aéronef a été construit au Canada;

b) l'aéronef est utilisé par le constructeur;

c) l'aéronef est utilisé au Canada pour :

(i) un vol d'essai d'un modèle de production,

(ii) un vol de réception effectué par le client,

(iii) un vol effectué aux fins de l'achèvement de sa construction ou de son exportation;

d) une marque d'immatriculation a été réservée à l'aéronef en application du paragraphe 202.02(1);

e) les marques sont apposées sur l'aéronef conformément aux articles 202.01 ou 202.07;

f) le constructeur a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien selon l'article 202.15.

(2) Le ministre peut spécifier dans l'autorisation les conditions d'utilisation de l'aéronef visé au paragraphe (1) qui s'imposent pour en assurer la sécurité et la bonne utilisation.

(3) Il est interdit à quiconque d'utiliser un aéronef aux termes de l'autorisation visée au paragraphe (1), à moins de se conformer aux conditions qui y sont spécifiées, le cas échéant.

Qualifications pour être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien

202.15 (1) Sous réserve du paragraphe (2), un Canadien a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien.

(2) No individual is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft unless the individual is at least 16 years of age.

(3) An entity that is not Canadian but is incorporated or formed under the laws of Canada or a province is qualified to be the registered owner of a private Canadian aircraft where

(*a*) the entity provides the Minister with a certified copy of the entity's certificate of incorporation or other equivalent document issued under the laws of Canada or a province pursuant to which the entity was incorporated or formed;

(*b*) the entity meets the requirements, specified in the *Aircraft Marking and Registration Standards*, respecting the keeping and preservation of records;

(*c*) subject to subsection (4), the entity meets the reporting requirements specified in the *Aircraft Marking and Registration Standards*; and

(*d*) while the aircraft is registered in Canada, the flight time accumulated in Canada by the aircraft is not less than 60 per cent of the flight time accumulated by the aircraft at the end of each six-month period.

(4) An entity referred to in subsection (3) may, in respect of an aircraft registered in the name of the entity, apply to the Minister in writing for an exemption from the applicable reporting requirements specified in the *Aircraft Marking and Registration Standards*, and the Minister shall issue the exemption, in writing, where the aircraft has been so registered since September 30, 1990.

(5) Where an entity that is qualified to be the registered owner of an aircraft pursuant to subsection (3) ceases to meet the requirements set out in paragraphs (3)(*b*) to (*d*), the aircraft's certificate of registration is cancelled.

(2) Dans le cas d'une personne physique, celle-ci doit être âgée d'au moins 16 ans pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien.

(3) Dans le cas d'un organisme qui ne peut être qualifié de Canadien et qui est constitué sous le régime des lois fédérales ou provinciales, celui-ci a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef privé canadien si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'organisme fournit au ministre une copie certifiée conforme de son certificat de constitution ou de tout autre document équivalent délivré en application des lois fédérales ou provinciales régissant sa constitution;

b) l'organisme satisfait aux exigences relatives à la tenue et la conservation de dossiers précisées dans les *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*;

c) sous réserve du paragraphe (4), l'organisme satisfait aux exigences de rapport qui sont précisées dans les *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*;

d) durant la période d'immatriculation de l'aéronef au Canada, le temps de vol accumulé au Canada par l'aéronef correspond à au moins 60 pour cent du temps de vol que l'aéronef a accumulé à la fin de chaque période de six mois.

(4) L'organisme visé au paragraphe (3) peut, relativement à un aéronef immatriculé au nom de l'organisme, demander par écrit au ministre une exemption des exigences de rapport applicables précisées dans les *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, et le ministre lui accorde une telle exemption écrite, pourvu que l'aéronef soit immatriculé au nom de l'organisme depuis le 30 septembre 1990.

(5) Le certificat d'immatriculation de l'aéronef est annulé lorsque l'organisme qui a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef, en application du paragraphe (3), cesse de satisfaire aux exigences visées aux alinéas (3)*b*) à *d*).

Registration Requirements

202.16 The Minister, on receipt of an application in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards*, shall register an aircraft where the owner of the aircraft

(*a*) is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft pursuant to section 202.15; and

(*b*) meets the requirements set out in those standards.

Types of Registration

202.17 (1) Subject to subsections (3) and (4), the Minister shall register an aircraft as

(*a*) a state aircraft;

(*b*) a commercial aircraft; or

(*c*) a private aircraft.

(2) The Minister shall register an aircraft with

(*a*) a provisional registration if the aircraft is not registered in Canada or in a foreign state and is to be operated for the purpose of importing it into Canada or for the purpose of transporting it from one location in Canada to another location in Canada;

(*b*) a temporary registration if the documentation, record entries and other administrative steps necessary to grant a continuing registration cannot be completed immediately;

(*c*) a continuing registration if the documentation, record entries and other administrative steps necessary to grant a continuing registration can be completed immediately; or

(*d*) an interim registration if the requirements of subsection 202.36(1) or (4) are satisfied.

Exigences relatives à l'immatriculation

202.16 Le ministre, sur réception d'une demande conforme aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, immatricule un aéronef si les conditions suivantes sont réunies :

a) le propriétaire de l'aéronef a qualité pour être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien en application de l'article 202.15;

b) le propriétaire de l'aéronef satisfait à ces normes.

Types d'immatriculation

202.17 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le ministre immatricule un aéronef, selon le cas :

a) à titre d'aéronef d'État;

b) à titre d'aéronef commercial;

c) à titre d'aéronef privé.

(2) Le ministre immatricule un aéronef :

a) soit d'une immatriculation provisoire, dans le cas où l'aéronef n'est pas immatriculé au Canada ou dans un État étranger et est destiné à être utilisé en vue de son importation au Canada ou aux fins de son transport d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada;

b) soit d'une immatriculation temporaire si la documentation, les inscriptions aux registres et les autres formalités administratives nécessaires à l'immatriculation permanente ne peuvent être achevées immédiatement;

c) soit d'une immatriculation permanente si la documentation, les inscriptions aux registres et les autres formalités administratives nécessaires à l'immatriculation permanente peuvent être achevées immédiatement;

d) soit d'une immatriculation intérimaire si les exigences des paragraphes 202.36(1) ou (4) sont respectées.

(3) The Minister shall register an aircraft as a state aircraft if it is a civil aircraft that is owned by and exclusively used in the service of a government in Canada.

(4) The Minister shall register an aircraft as a commercial aircraft if

(*a*) it is to be operated under Subpart 2, 3, 4 or 5 of Part VII or pursuant to an authorization issued under section 203.03; or

(*b*) it is an aeroplane or helicopter that is to be operated pursuant to a flight training unit operator certificate issued under Subpart 6 of Part IV.

SOR/2000-405, s. 10.

(3) Le ministre immatricule un aéronef à titre d'aéronef d'État s'il s'agit d'un aéronef civil qui est la propriété d'un ordre de gouvernement au Canada et qui est utilisé exclusivement au service de celui-ci.

(4) Le ministre immatricule un aéronef à titre d'aéronef commercial dans les cas suivants :

a) l'aéronef sera utilisé en application des sous-parties 2, 3, 4 ou 5 de la partie VII ou aux termes d'une autorisation délivrée en application de l'article 203.03;

b) il s'agit d'un avion ou d'un hélicoptère qui sera utilisé aux termes d'un certificat d'exploitation d'unité de formation du pilotage délivré en application de la sous-partie 6 de la partie IV.

DORS/2000-405, art. 10.

Identity for Registration Purposes — Aircraft

202.18 For the purpose of the registration in Canada of an aircraft, other than a balloon,

(*a*) the fuselage, hull or an alternative structure of the aircraft establishes its identity; and

(*b*) where the fuselage, hull or an alternative structure of the aircraft is scrapped, the aircraft is deemed to be destroyed.

Identité aux fins d'immatriculation — Aéronefs

202.18 Aux fins de l'immatriculation au Canada d'un aéronef autre qu'un ballon :

a) le fuselage, la coque ou la structure en tenant lieu détermine l'identité de l'aéronef;

b) l'aéronef est réputé détruit lorsque le fuselage, la coque ou la structure en tenant lieu est mis au rebut.

Identity for Registration Purposes — Balloons

202.19 For the purpose of the registration in Canada of a balloon,

(*a*) the envelope of the balloon establishes its identity; and

(*b*) where the envelope of a balloon is scrapped, the balloon is deemed to be destroyed.

Identité aux fins d'immatriculation — Ballons

202.19 Aux fins de l'immatriculation au Canada d'un ballon :

a) l'enveloppe du ballon en détermine l'identité;

b) le ballon est réputé détruit lorsque son enveloppe est mise au rebut.

[**202.20** to **202.24** reserved]

[**202.20** à **202.24** réservés]

Division III — Certificates of Registration

Section III — Certificat d'immatriculation

Issuance of a Certificate of Registration

202.25 (1) Where the Minister registers an aircraft, the Minister shall issue to the registered owner of the aircraft

Délivrance d'un certificat d'immatriculation

202.25 (1) Au moment de l'immatriculation d'un aéronef, le ministre délivre au propriétaire enregistré de l'aéronef :

(*a*) a provisional certificate of registration if the aircraft has a provisional registration;

(*b*) a temporary certificate of registration if

(i) the documentation, record entries and other administrative steps necessary to issue a continuing registration cannot be completed immediately, or

(ii) the Minister intends to replace a continuing certificate of registration pursuant to section 202.27 or amend or replace a certificate of registration pursuant to subsection 202.28(1), but the documentation, record entries and other administrative steps necessary to amend or replace the certificate cannot be completed immediately;

(*c*) an interim certificate of registration if the aircraft is deemed to be registered with an interim registration pursuant to subsection 202.36(1) or (4); or

(*d*) except in the circumstances described in subparagraph (*b*)(ii), a continuing certificate of registration if the aircraft has a continuing registration.

a) un certificat d'immatriculation provisoire si l'aéronef est immatriculé provisoirement;

b) un certificat d'immatriculation temporaire si, selon le cas :

(i) la documentation, les inscriptions aux registres et les autres formalités administratives nécessaires à l'immatriculation permanente ne peuvent être achevées immédiatement,

(ii) le ministre a l'intention de remplacer un certificat d'immatriculation permanente en application de l'article 202.27 ou de modifier ou de remplacer un certificat d'immatriculation en application du paragraphe 202.28(1), mais la documentation, les inscriptions aux registres et les autres formalités administratives nécessaires à la modification ou au remplacement du certificat ne peuvent être achevées immédiatement;

c) un certificat d'immatriculation intérimaire si l'aéronef est réputé être immatriculé à titre intérimaire en application des paragraphes 202.36(1) ou (4);

d) sauf dans les circonstances visées au sous-alinéa *b*)(ii), un certificat d'immatriculation permanente si l'aéronef est immatriculé à titre permanent.

(2) Where the Minister issues a temporary certificate of registration, the Minister may specify in the temporary certificate of registration a date on which the temporary registration expires.

(2) Le ministre peut indiquer sur le certificat d'immatriculation temporaire la date de son expiration.

(3) A temporary certificate of registration expires or is cancelled, as the case may be, on the earliest of

(*a*) the date specified in the temporary certificate of registration,

(*b*) the last day of the three-month period following the day on which the temporary certificate of registration was issued,

(*c*) the day on which there is a change in the legal custody and control of the aircraft, and

(*d*) the day on which a continuing certificate of registration is issued in respect of the aircraft.

(3) Le certificat d'immatriculation temporaire expire ou est annulé, selon le cas, le premier en date des jours suivants :

a) la date indiquée sur le certificat d'immatriculation temporaire;

b) le dernier jour de la période de trois mois suivant la date de délivrance du certificat d'immatriculation temporaire;

c) la date de tout changement de garde et de responsabilité légales de l'aéronef;

d) the date of issue of the permanent certificate of registration of the aircraft.

Carrying Certificate of Registration on Board the Aircraft

202.26 No person shall operate an aircraft in Canada, other than an aircraft referred to in subsection 202.43(1), or a Canadian aircraft outside Canada unless the certificate of registration issued in respect of the aircraft is carried on board the aircraft.

Certificate of Registration Lost or Destroyed

202.27 The Minister shall replace a lost or destroyed certificate of registration of a Canadian aircraft on receipt of a written application from the registered owner where the registered owner continues to meet the registration requirements referred to in section 202.16.

Amendment or Replacement of Certificate of Registration

202.28 (1) The Minister may request the return of a certificate of registration of a Canadian aircraft from the registered owner for the purpose of amending it or for the purpose of replacing it.

(2) Where the Minister requests the return of a certificate of registration pursuant to subsection (1), the registered owner shall return it to the Minister within seven days after the day on which the request is received.

[**202.29** to **202.34** reserved]

Division IV — Transfer of Legal Custody and Control

General

202.35 (1) Subject to Subpart 3, where the registered owner of a Canadian aircraft transfers any part of the legal custody and control of the aircraft, the certificate of registration of the aircraft is cancelled.

(2) Where the registered owner of a Canadian aircraft transfers any part of the legal custody and control of the

d) la date de délivrance du certificat d'immatriculation permanente de l'aéronef.

Certificat d'immatriculation à bord de l'aéronef

202.26 Il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada, autre qu'un aéronef visé au paragraphe 202.43(1), ou un aéronef canadien à l'extérieur du Canada à moins que le certificat d'immatriculation de l'aéronef ne soit transporté à bord de l'aéronef.

Certificat d'immatriculation perdu ou détruit

202.27 Le ministre, sur réception d'une demande écrite du propriétaire enregistré, remplace le certificat d'immatriculation perdu ou détruit d'un aéronef canadien si le propriétaire enregistré continue de satisfaire aux exigences de l'immatriculation visées à l'article 202.16.

Modification ou remplacement d'un certificat d'immatriculation

202.28 (1) Le ministre peut demander au propriétaire enregistré d'un aéronef canadien de lui retourner le certificat d'immatriculation de l'aéronef en vue d'y apporter des modifications ou de le remplacer.

(2) Le propriétaire enregistré doit obtempérer à la demande visée au paragraphe (1) dans les sept jours suivant sa réception.

[**202.29** à **202.34** réservés]

Section IV — Transfert de la garde et de la responsabilité légales

Généralités

202.35 (1) Sous réserve de la sous-partie 3, le certificat d'immatriculation d'un aéronef canadien est annulé dès que le propriétaire enregistré transfère toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef.

(2) Le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit, dans les sept jours suivant le transfert de toute par-

aircraft, the registered owner shall, by not later than seven days after the transfer, notify the Minister of the transfer in writing.

(3) For the purposes of this Division, an owner has legal custody and control of a Canadian aircraft when the owner has complete responsibility for the operation and maintenance of the aircraft.

Interim Registration

202.36 (1) Subject to subsection (2), where any part of the legal custody and control of a Canadian aircraft is transferred and the new owner meets the requirements referred to in section 202.16, the aircraft is deemed to be registered with an interim registration in the name of the new owner.

(2) Where any part of the legal custody and control of an aircraft referred to in subsection (1) is transferred for a second time, the aircraft is not deemed to be registered with an interim registration in the name of the new owner even if the new owner meets the requirements referred to in section 202.16.

(3) The interim registration of an aircraft referred to in subsection (1) expires on the earliest of

(*a*) the last day of the three-month period following the date of the transfer of any part of the legal custody and control of the aircraft,

(*b*) the day on which there is a further transfer of any part of the custody and control of the aircraft, and

(*c*) the day on which a continuing certificate of registration is issued in respect of the aircraft.

(4) Where there is a change in the registered owner's name, address or other information contained in the continuing certificate of registration, the aircraft is deemed to be registered with an interim registration if the requirements specified in the *Aircraft Marking and Registration Standards* are met.

tie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef, en aviser par écrit le ministre.

(3) Pour l'application de la présente section, le propriétaire a la garde et la responsabilité légales d'un aéronef canadien s'il a l'entière responsabilité de l'utilisation et de la maintenance de l'aéronef.

Immatriculation intérimaire

202.36 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lors du transfert de toute partie de la garde et de la responsabilité légales d'un aéronef canadien, l'aéronef est réputé être immatriculé à titre intérimaire au nom du nouveau propriétaire si celui-ci satisfait aux exigences de l'article 202.16.

(2) Dans le cas d'un transfert subséquent de toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef visé au paragraphe (1), l'aéronef n'est pas réputé être immatriculé à titre intérimaire au nom du nouveau propriétaire même si celui-ci satisfait aux exigences de l'article 202.16.

(3) L'immatriculation intérimaire d'un aéronef visée au paragraphe (1) expire le premier en date des jours suivants :

a) le dernier jour de la période de trois mois suivant la date du transfert de toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef;

b) la date d'un transfert subséquent de toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef;

c) la date de délivrance du certificat d'immatriculation permanente de l'aéronef.

(4) Lors d'un changement de nom ou d'adresse du propriétaire enregistré, ou d'un changement à tout renseignement contenu dans le certificat d'immatriculation permanente, l'aéronef est réputé immatriculé à titre intérimaire si les exigences précisées dans les *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs* sont respectées.

(5) The interim registration of an aircraft referred to in subsection (4) expires on the earliest of

(*a*) the last day of the three-month period following the date of the change or amendment,

(*b*) the day on which there is a transfer of any part of the legal custody and control of the aircraft, and

(*c*) the day on which a continuing certificate of registration is issued in respect of the aircraft.

(6) An interim certificate of registration may not be transferred.

Provisional Registration of an Aircraft

[SOR/2000-405, s. 11]

202.37 (1) If an aircraft is not registered in Canada or in a foreign state, no person shall operate it for the purpose of importing it into Canada or for the purpose of transporting it from one location in Canada to another location in Canada unless the person first obtains a provisional certificate of registration in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards* in respect of the aircraft.

(2) The Minister may specify in a provisional certificate of registration conditions governing the operation of the aircraft as necessary for its safe and proper operation, and the destination to which and the date or dates on which the aircraft may be operated.

(3) A provisional certificate of registration expires or is cancelled, as the case may be, when the aircraft

(*a*) arrives at the destination set out in the provisional certificate of registration or, if the provisional certificate of registration specifies that a test flight shall be performed, when the test flight is completed;

(*b*) is operated on a date that is not specified in the provisional certificate of registration; or

(*c*) is operated in a manner that is contrary to any condition specified in the provisional certificate of registration.

SOR/2000-405, s. 12.

(5) L'immatriculation intérimaire de l'aéronef visée au paragraphe (4) expire le premier en date des jours suivants :

a) le dernier jour de la période de trois mois suivant la date du changement;

b) la date d'un transfert subséquent de toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef;

c) la date de délivrance du certificat d'immatriculation permanente de l'aéronef.

(6) Un certificat d'immatriculation intérimaire ne peut être cédé.

Immatriculation provisoire de l'aéronef

[DORS/2000-405, art. 11]

202.37 (1) Il est interdit d'utiliser, en vue de son importation au Canada ou de son transport d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada, un aéronef non immatriculé au Canada ou à l'étranger, à moins d'avoir obtenu au préalable un certificat d'immatriculation provisoire à l'égard de l'aéronef conformément aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*.

(2) Le ministre peut spécifier dans le certificat d'immatriculation provisoire les conditions d'utilisation de l'aéronef qui s'imposent pour en assurer la sécurité et la bonne utilisation, ainsi que la ou les dates d'utilisation de l'aéronef et sa destination.

(3) Un certificat d'immatriculation provisoire expire ou est annulé, selon le cas, lorsque l'aéronef :

a) soit arrive à la destination précisée dans le certificat d'immatriculation provisoire ou, si le certificat d'immatriculation provisoire précise un vol d'essai, lorsque le vol d'essai est terminé;

b) soit est utilisé à une date non précisée dans le certificat d'immatriculation provisoire;

c) soit est utilisé d'une manière contraire à toute condition précisée dans le certificat d'immatriculation provisoire, le cas échéant.

DORS/2000-405, art. 12.

Exporting an Aircraft

202.38 Where a Canadian aircraft is sold or leased to a person who is not qualified under section 202.15 to be the registered owner of a Canadian aircraft and the aircraft is not in Canada at the time of its sale or lease or it is understood by the vendor or lessor, as the case may be, that the aircraft is to be exported, the vendor or lessor shall

(*a*) remove the Canadian marks from the aircraft and, if applicable, the aircraft address from the Mode S transponder and from the other avionics equipment of the aircraft at the time of the sale or lease;

(*b*) notify the Minister in writing, within seven days after the sale or lease, of the date of

(i) the sale or lease,

(ii) the exportation, if applicable,

(iii) the removal of the Canadian marks, and

(iv) the removal of the aircraft address from the Mode S transponder and from the other avionics equipment of the aircraft, if applicable;

(*c*) provide the Minister with a copy of all of the agreements that relate to the transfer of any part of the legal custody and control of the aircraft resulting from the sale or lease; and

(*d*) return to the Minister the certificate of registration of the aircraft.

SOR/2000-405, s. 13.

Exportation d'un aéronef

202.38 Lorsqu'un aéronef canadien est vendu ou loué à une personne qui n'a pas qualité selon l'article 202.15 pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien et que l'aéronef ne se trouve pas au Canada au moment de sa vente ou de sa location ou que le vendeur ou le locateur, selon le cas, comprend que l'aéronef doit être exporté, le vendeur ou le locateur doit :

a) au moment de la vente ou de la location, enlever les marques canadiennes apposées sur l'aéronef et, le cas échéant, l'adresse de l'aéronef qui se trouve sur le transpondeur mode S et sur les autres équipements avioniques;

b) dans les sept jours suivant la vente ou la location, aviser par écrit le ministre de la date :

(i) de la vente ou de la location,

(ii) de l'exportation, le cas échéant,

(iii) de l'enlèvement des marques canadiennes,

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

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

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

DORS/2000-405, art. 13.

[**202.39** to **202.41** reserved]

[**202.39** à **202.41** réservés]

Division V — Operation of Foreign Aircraft

Section V — Utilisation d'un aéronef étranger

Period of Time Present in Canada

202.42 (1) Subject to section 203.03, no person shall operate in Canada an aircraft that is registered in a foreign state that has been present in Canada for a total of 90 days or more in the immediately preceding twelve-month period unless

Période durant laquelle l'aéronef se trouve au Canada

202.42 (1) Sous réserve de l'article 203.03, il est interdit d'utiliser au Canada un aéronef immatriculé dans un État étranger qui s'est trouvé au Canada pendant un nombre total de 90 jours ou plus dans les 12 mois précédents son utilisation, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

(*a*) the foreign state is a contracting state;

(*b*) the operator of the aircraft is

(i) the foreign state,

(ii) an individual who is not a Canadian citizen or a permanent resident but is a citizen or subject of the foreign state, or

(iii) an entity that is incorporated or otherwise formed under the laws of the foreign state; and

(*c*) if the operator of the aircraft is an entity described in subparagraph (*b*)(iii), the aircraft is operated in Canada

(i) in accordance with an air operator certificate, or

(ii) in any operation other than an operation that would require a private operator certificate if the aircraft were registered in Canada.

(2) For the purposes of calculating the 90-day period,

(*a*) if the aircraft is present in Canada for any part of a calendar day, that part shall be counted as one day; and

(*b*) an aircraft is deemed to be present in Canada as soon as it enters Canadian airspace.

SOR/2003-271, s. 5.

a) l'État étranger est un État contractant;

b) l'utilisateur de l'aéronef est :

(i) soit l'État étranger,

(ii) soit une personne physique qui n'est ni un citoyen canadien ni un résident permanent, mais qui est un citoyen ou un sujet de l'État étranger,

(iii) soit un organisme qui est constitué sous le régime des lois de l'État étranger;

c) dans le cas où l'utilisateur de l'aéronef est un organisme tel que décrit au sous-alinéa *b*)(iii), l'aéronef est utilisé au Canada :

(i) soit conformément à un certificat d'exploitation aérienne,

(ii) soit dans une activité autre qu'une activité qui exigerait le certificat d'exploitation privé si l'aéronef était immatriculé au Canada.

(2) Aux fins du calcul de la période de 90 jours, il doit être tenu compte des éléments suivants :

a) si l'aéronef se trouve au Canada pendant toute partie d'un jour civil, cette partie est calculée comme étant un jour;

b) si l'aéronef entre dans l'espace aérien canadien, il est réputé se trouver au Canada.

DORS/2003-271, art. 5.

Aircraft Registered in a Foreign State

202.43 (1) Where an aircraft is registered in a foreign state that is not a contracting state or is not a state that has an agreement in force with Canada that allows an aircraft that is registered in that state to be operated in Canada, the Minister may, in writing, authorize the operation of the aircraft in Canada, and in the authorization may specify conditions governing the operation of the aircraft as necessary for its safe and proper operation.

(2) No person shall operate an aircraft pursuant to an authorization issued under subsection (1) unless the authorization is on board and the aircraft is operated in ac-

Aéronef immatriculé dans un État étranger

202.43 (1) Le ministre peut, dans le cas d'un aéronef immatriculé dans un État étranger qui n'est pas un État contractant ou dans un État étranger qui n'a pas conclu avec le Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État, délivrer une autorisation écrite pour permettre l'utilisation de l'aéronef au Canada et y spécifier les conditions d'utilisation de l'aéronef qui s'imposent pour en assurer la sécurité et la bonne utilisation.

(2) Il est interdit à quiconque d'utiliser un aéronef aux termes d'une autorisation visée au paragraphe (1), à moins d'avoir celle-ci à bord de l'aéronef et de se

cordance with any conditions specified in the authorization.

[**202.44** and **202.45** reserved]

Division VI — Aircraft Information

Location of an Aircraft

202.46 (1) The Minister may request that the owner of an aircraft inform the Minister, in writing, of the location of the aircraft and whether or not the aircraft is serviceable.

(2) Where the Minister makes a request pursuant to subsection (1), the owner shall comply with the request by not later than seven days after receiving it.

(3) Where, pursuant to subsection (1), the owner of an aircraft informs the Minister that the aircraft is not serviceable, the owner shall inform the Minister

(*a*) in the case of an aircraft that will be returned to service, of the place at which and the estimated date on which it will be returned to service; and

(*b*) in the case of an aircraft that is permanently withdrawn from service, of whether or not the aircraft has been or will be disposed of and the manner of disposal.

[**202.47** to **202.50** reserved]

Division VII — Registered Owners

Change of Name or Address

202.51 Where the name or address of a registered owner of a Canadian aircraft changes, the registered owner shall, by not later than seven days after the change, notify the Minister in writing of the change.

Loss of Qualification to Be Registered Owner

202.52 Every registered owner of a Canadian aircraft shall, within seven days after any change in circumstances as a result of which the owner is no longer qualified to be the registered owner of the aircraft under section 202.15, notify the Minister in writing of the change.

conformer aux conditions qui y sont spécifiées, le cas échéant.

[**202.44** et **202.45** réservés]

Section VI — Renseignements sur l'aéronef

Emplacement d'un aéronef

202.46 (1) Le ministre peut demander au propriétaire d'un aéronef de l'aviser, par écrit, de l'état de service de l'aéronef et de l'emplacement où il se trouve.

(2) Le propriétaire d'un aéronef doit obtempérer à la demande visée au paragraphe (1) dans les sept jours suivant sa réception.

(3) Le propriétaire d'un aéronef qui, en application du paragraphe (1), avise le ministre que l'aéronef n'est pas en état de service doit lui préciser :

a) dans le cas d'un aéronef qui sera remis en service, le lieu et la date approximative de la remise en service;

b) dans le cas d'un aéronef qui est définitivement mis hors service, s'il s'en est défait ou a l'intention de le faire et, le cas échéant, de quelle manière.

[**202.47** à **202.50** réservés]

Section VII — Propriétaire enregistré

Changement de nom ou d'adresse

202.51 Le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit aviser par écrit le ministre de tout changement de nom ou d'adresse, dans les sept jours suivant ce changement.

Perte des qualifications du propriétaire enregistré

202.52 Le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit, dans les sept jours après que sont survenues de nouvelles circonstances qui font qu'il n'a plus qualité selon l'article 202.15 pour être le propriétaire enregistré de

[**202.53** to **202.56** reserved]

Division VIII — Cancellation of Certificate of Registration

Conditions Where Certificate of Registration Is Cancelled

202.57 (1) In addition to the circumstances set out in subsections 202.15(5), 202.35(1), 202.37(3) and 202.58(2) and sections 202.59 and 202.60, the certificate of registration of a Canadian aircraft is cancelled where

(*a*) an individual who is a registered owner of the aircraft dies;

(*b*) an entity that is a registered owner of the aircraft is wound up, dissolved or amalgamated with another entity;

(*c*) the lease termination date specified in the most recent lease received by the Minister and submitted in connection with an application for the registration of an aircraft referred to in section 202.16 is extended and the Minister is not informed of that fact in writing within seven days after that lease termination date;

(*d*) a registered owner ceases to be qualified to be a registered owner of the aircraft under section 202.15; or

(*e*) except in the case of an aircraft undergoing restoration or an ultra-light aeroplane, the aircraft has not been operated in flight during the last five years.

(2) Where the document pursuant to which a registered owner of an aircraft has legal custody and control of the aircraft ceases to be in effect, the certificate of registration of the aircraft is cancelled unless the registered owner

(*a*) retains legal custody and control of the aircraft after the document ceases to be in effect; and

(*b*) submits to the Minister, within seven days after the day on which the document ceases to be in effect, l'aéronef, aviser par écrit le ministre de ces circonstances.

[**202.53** à **202.56** réservés]

Section VIII — Annulation du certificat d'immatriculation

Circonstances d'annulation du certificat d'immatriculation

202.57 (1) Outre les circonstances prévues aux paragraphes 202.15(5), 202.35(1), 202.37(3) et 202.58(2), et aux articles 202.59 et 202.60, les circonstances suivantes entraînent l'annulation du certificat d'immatriculation d'un aéronef canadien :

a) le décès d'un propriétaire enregistré de l'aéronef;

b) la liquidation, la dissolution ou la fusion d'un organisme qui est un propriétaire enregistré de l'aéronef;

c) la date d'expiration du contrat de location précisée dans le plus récent contrat que le ministre a reçu et qui a été présenté relativement à une demande d'immatriculation de l'aéronef visée à l'article 202.16 a été reportée, et le ministre n'en a pas été avisé par écrit dans les sept jours suivant la date d'expiration du contrat de location;

d) le fait qu'un propriétaire enregistré de l'aéronef n'a plus qualité selon l'article 202.15 pour être un propriétaire enregistré de l'aéronef;

e) le fait que, depuis cinq ans, l'aéronef, sauf un aéronef en voie de restauration ou un avion ultra-léger, n'a pas été utilisé.

(2) Lorsque le document en vertu duquel un propriétaire enregistré d'un aéronef a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef cesse d'être valide, le certificat d'immatriculation de l'aéronef est annulé à moins que le propriétaire enregistré ne satisfasse aux conditions suivantes :

a) il continue d'avoir la garde et la responsabilité légales de l'aéronef après que le document cesse d'être valide;

(i) notification of the fact that the document is no longer in effect, specifying the day on which it ceased to be in effect, and

(ii) a copy of the new document under which the registered owner retains legal custody and control of the aircraft.

SOR/2000-405, s. 14.

b) il présente au ministre, dans les sept jours suivant la date à laquelle le document cesse d'être valide, les documents suivants :

(i) un avis que le document n'est plus valide, précisant la date à laquelle il a cessé d'être valide,

(ii) une copie du nouveau document en vertu duquel le propriétaire enregistré continue d'avoir la garde et la responsabilité légales de l'aéronef.

DORS/2000-405, art. 14.

Notification Regarding Destroyed or Missing Aircraft

202.58 (1) Every registered owner of a Canadian aircraft shall, within seven days after becoming aware of the fact that any of the following events has occurred, notify the Minister in writing if the aircraft

(*a*) is destroyed;

(*b*) is permanently withdrawn from use;

(*c*) is missing and the search for the aircraft is terminated; or

(*d*) has been missing for 60 days or more.

(2) Where an event referred to in subsection (1) has occurred, the certificate of registration of the aircraft is cancelled.

Avis de destruction ou de disparition de l'aéronef

202.58 (1) Le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit aviser par écrit le ministre des événements suivants, dans les sept jours après en avoir pris connaissance :

a) l'aéronef est détruit;

b) l'aéronef est désaffecté;

c) l'aéronef est porté disparu et les recherches pour le retrouver sont terminées;

d) l'aéronef est porté disparu depuis au moins 60 jours.

(2) Les événements visés au paragraphe (1) entraînent l'annulation du certificat d'immatriculation de l'aéronef.

Ultra-light Aeroplanes

202.59 (1) If a basic ultra-light aeroplane that is registered is no longer a basic ultra-light aeroplane, its certificate of registration is cancelled.

(2) If an advanced ultra-light aeroplane that is registered is no longer an advanced ultra-light aeroplane, its certificate of registration is cancelled.

SOR/2000-405, s. 15.

Avion ultra-léger

202.59 (1) Le certificat d'immatriculation d'un avion ultra-léger de base est annulé s'il n'est plus un avion ultra-léger de base.

(2) Le certificat d'immatriculation d'un avion ultra-léger de type évolué est annulé s'il n'est plus un avion ultra-léger de type évolué.

DORS/2000-405, art. 15.

Misrepresentation or Fraudulent Documentation

202.60 Where there is misrepresentation or fraudulent documentation in the application for registration of a Canadian aircraft, the certificate of registration is cancelled.

Documents frauduleux ou fausses déclarations

202.60 Le certificat d'immatriculation d'un aéronef canadien est annulé si la demande d'immatriculation de l'aéronef contient des documents frauduleux ou de fausses déclarations.

Removal of Marks

202.61 Where the certificate of registration of a Canadian aircraft expires or is cancelled, the Minister may request the owner or last registered owner to remove the Canadian marks from the aircraft and, where the Minister so requests, the owner or last registered owner, as applicable, shall remove the Canadian marks within seven days after the day on which the request is received.

Enlèvement des marques

202.61 Le ministre peut, à l'expiration ou à l'annulation du certificat d'immatriculation d'un aéronef canadien, demander au propriétaire ou au dernier propriétaire enregistré d'en enlever les marques canadiennes et, le propriétaire ou le dernier propriétaire enregistré, selon le cas, doit obtempérer à la demande du ministre dans les sept jours suivant sa réception.

Notification That Marks Are Removed

202.62 No person shall fraudulently notify the Minister that the Canadian marks on an aircraft have been removed.

Avis de l'enlèvement des marques

202.62 Il est interdit d'aviser frauduleusement le ministre de l'enlèvement des marques canadiennes d'un aéronef.

Removal of Name and Address from the Canadian Civil Aircraft Register

202.63 Where a continuing or temporary certificate of registration issued in respect of an aircraft expires or is cancelled, the Minister shall remove from the *Canadian Civil Aircraft Register* the name and address of the person under whose name the aircraft was registered.

Enlèvement de noms et d'adresses du Registre des aéronefs civils canadiens

202.63 Lorsqu'un certificat d'immatriculation permanente ou un certificat d'immatriculation temporaire délivré relativement à un aéronef expire ou est annulé, le ministre enlève du *Registre des aéronefs civils canadiens*, le nom et l'adresse de la personne sous laquelle l'aéronef était immatriculé.

Removal of Aircraft Particulars from the Canadian Civil Aircraft Register

202.64 If the certificate of registration of an aircraft is cancelled, the Minister may remove all the particulars in respect of the aircraft from the *Canadian Civil Aircraft Register* if any part of the legal custody and control of the aircraft is transferred to a person who is not qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft under section 202.15 or if subsection 202.58(1) or section 202.59 applies.

SOR/2000-405, s. 16.

Enlèvement des renseignements relatifs à l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens

202.64 Dans le cas de l'annulation du certificat d'immatriculation d'un aéronef, le ministre peut enlever les renseignements relatifs à l'aéronef du *Registre des aéronefs civils canadiens* si le propriétaire enregistré a transféré toute partie de la garde et de la responsabilité légales à une personne qui n'a pas qualité pour être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien en vertu de l'article 202.15 ou si le paragraphe 202.58(1) ou l'article 202.59 s'applique.

DORS/2000-405, art. 16.

[**202.65** to **202.68** reserved]

[**202.65** à **202.68** réservés]

Division IX — Canadian Civil Aircraft Register

Publication of Register

202.69 (1) The Minister shall establish, maintain and publish a register of aircraft, to be known as the *Canadian Civil Aircraft Register*, in which there shall be entered, in respect of each Canadian aircraft for which a continuing or temporary certificate of registration has been issued,

(*a*) the name and address of each registered owner;

(*b*) the registration mark issued pursuant to section 202.02; and

(*c*) such other particulars concerning the aircraft as the Minister considers necessary for registration, inspection and certification purposes.

(2) The Minister may publish information that has been entered in the *Canadian Civil Aircraft Register* in respect of a Canadian aircraft.

[**202.70** to **202.72** reserved]

Division X — Notice to Owners

Two or More Persons As Owners

202.73 For the purposes of this Subpart, where two or more persons are the registered owners of a Canadian aircraft, a request, notice or document is duly given to each registered owner of the aircraft if the request, notice or document is given to the person who, pursuant to the *Aircraft Marking and Registration Standards*, has been identified as the nominee for that purpose, at the last address for that person recorded in the *Canadian Civil Aircraft Register*.

[**202.74** to **202.77** reserved]

Subpart 3 — Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner

Interpretation

203.01 In this Subpart,

Section IX — Registre des aéronefs civils canadiens

Publication du registre

202.69 (1) Le ministre établit, tient à jour et publie un registre des aéronefs, connu sous le nom de *Registre des aéronefs civils canadiens*, qui contient les renseignements suivants au sujet de chaque aéronef canadien pour lequel un certificat d'immatriculation permanente ou un certificat d'immatriculation temporaire a été délivré :

a) les noms et adresses de chaque propriétaire enregistré;

b) la marque d'immatriculation attribuée à l'aéronef en application de l'article 202.02;

c) tout autre renseignement sur l'aéronef que le ministre juge utile aux fins de l'immatriculation, de l'inspection et de la certification de l'aéronef.

(2) Le ministre peut publier les renseignements sur un aéronef canadien qui sont consignés dans le *Registre des aéronefs civils canadiens*.

[**202.70** à **202.72** réservés]

Section X — Avis aux propriétaires

Plus d'un propriétaire

202.73 Pour l'application de la présente sous-partie, lorsqu'un aéronef canadien appartient à plus d'un propriétaire enregistré, les demandes, avis ou documents envoyés au propriétaire désigné conformément aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, à sa dernière adresse inscrite dans le *Registre des aéronefs civils canadiens*, sont considérés comme dûment remis à chacun des propriétaires enregistrés de l'aéronef.

[**202.74** à **202.77** réservés]

Sous-partie 3 — Utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés

Définitions

203.01 Pour l'application de la présente sous-partie :

"Canadian air operator" includes the holder of a flight training unit operator certificate and the holder of a private operator registration document; (*exploitant aérien canadien*)

"lease" means an agreement in respect of the operation of an aircraft that

(*a*) specifies a commencement and a termination date,

(*b*) gives the lessee legal custody and control, and the right to exclusive possession and use, of the aircraft during its term, and

(*c*) may include provisions respecting the operation of the aircraft for hire or reward; (*location*)

"leasing operation" means the operation of an aircraft pursuant to this Subpart; (*utilisation d'aéronefs loués*)

"operator certificate" includes an air operator certificate, a flight training unit operator certificate and a private operator registration document. (*certificat d'exploitation*)

SOR/97-120, s. 1; SOR/2000-405, s. 17; SOR/2014-131, s. 7.

« certificat d'exploitation » Sont assimilés au certificat d'exploitation le certificat d'exploitation aérienne, le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage et le document d'enregistrement d'exploitant privé. (*operator certificate*)

« exploitant aérien canadien » Sont assimilés à l'exploitant aérien canadien le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage et le titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé. (*Canadian air operator*)

« location » S'entend d'un accord visant l'utilisation d'un aéronef qui, à la fois :

a) en précise les dates de début et de fin;

b) accorde au locataire la garde et la responsabilité légales de l'aéronef ainsi que le droit de possession et d'utilisation exclusives de celui-ci pendant la période visée par l'accord;

c) peut comporter des dispositions concernant l'utilisation de l'aéronef contre rémunération. (*lease*)

« utilisation d'aéronefs loués » L'utilisation d'aéronefs conformément à la présente sous-partie. (*leasing operation*)

DORS/97-120, art. 1; DORS/2000-405, art. 17; DORS/2014-131, art. 7.

Application

203.02 (1) This Subpart applies to the following persons in respect of the operation of a leased aircraft by the lessee if the aircraft is registered in the name of the lessor:

(*a*) a Canadian air operator that leases a Canadian aircraft from another Canadian air operator;

(*b*) a foreign air operator that leases a Canadian aircraft from a Canadian air operator that is operating under Part IV, VI or VII;

(*c*) a Canadian air operator that is operating under Part IV, VI or VII and that leases an aircraft registered in a foreign state; and

(*d*) a foreign air operator that leases a Canadian aircraft from a Canadian aircraft manufacturer.

Application

203.02 (1) La présente sous-partie s'applique aux personnes suivantes relativement à l'utilisation d'un aéronef loué par le locataire lorsque l'aéronef est immatriculé au nom du locateur :

a) l'exploitant aérien canadien qui loue un aéronef canadien d'un autre exploitant aérien canadien;

b) l'exploitant aérien étranger qui loue un aéronef canadien d'un exploitant aérien canadien assujetti aux parties IV, VI ou VII;

c) l'exploitant aérien canadien assujetti aux parties IV, VI ou VII qui loue un aéronef immatriculé dans un État étranger;

d) l'exploitant aérien étranger qui loue un aéronef canadien d'un constructeur d'aéronefs canadien.

(2) This Subpart does not apply in respect of the operation of a private aircraft.

SOR/97-120, s. 1; SOR/2000-405, s. 18.

Leasing Operations — General

203.03 (1) No person who is not the registered owner of an aircraft shall operate the aircraft as part of a leasing operation without an authorization issued pursuant to subsection (2) unless

(*a*) the lessor and the lessee each hold a Canadian operator certificate issued in respect of the aircraft type to be operated;

(*b*) the lessee is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft;

(*c*) the maintenance control system referred to in section 406.35 or 706.02 and the maintenance schedule approved by the Minister under subsection 605.86(2) are, during the term of the lease, equivalent for the lessor and the lessee;

(*d*) the crew members of the aircraft are employed by the lessee; and

(*e*) the registered owner informs the Minister in writing, no later than seven days after the term of the lease commences, of

(i) the registration mark, manufacturer model designation and serial number of the aircraft,

(ii) the names, addresses and telephone numbers, and facsimile numbers, if any, of the registered owner and the lessee,

(iii) the Canadian operator certificate number and the approved maintenance organization certificate numbers of the lessor and the lessee,

(iv) the commencement and termination dates of the lease,

(v) the name of the person who is responsible for the maintenance of the aircraft during the term of the lease, and

(2) La présente sous-partie ne s'applique pas à l'utilisation d'aéronefs privés.

DORS/97-120, art. 1; DORS/2000-405, art. 18.

Utilisation d'aéronefs loués — Généralités

203.03 (1) Il est interdit à toute personne qui n'est pas le propriétaire enregistré d'un aéronef d'utiliser cet aéronef dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués sans une autorisation délivrée en application du paragraphe (2), à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le locateur et le locataire sont tous les deux titulaires d'un certificat d'exploitation canadien délivré à l'égard du type d'aéronef devant être utilisé;

b) le locataire a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien;

c) le système de contrôle de la maintenance visé aux articles 406.35 ou 706.02 et l'échéancier de maintenance approuvé par le ministre en application du paragraphe 605.86(2) sont, pendant la période de location, équivalents pour le locateur et le locataire;

d) les membres d'équipage de l'aéronef sont employés par le locataire;

e) le propriétaire enregistré transmet par écrit au ministre, dans les sept jours suivant le début de la location, les renseignements suivants :

(i) la marque d'immatriculation, la désignation de modèle du constructeur et le numéro de série de l'aéronef,

(ii) le nom, l'adresse, le numéro de téléphone et, s'il y a lieu, le numéro de télécopieur du propriétaire enregistré et du locataire,

(iii) le numéro du certificat d'exploitation canadien et les numéros du certificat de l'organisme de maintenance agréé du locateur et du locataire,

(iv) la date du début et de la fin de la location,

(v) le nom de la personne responsable de la maintenance de l'aéronef pendant la période de location,

(vi) the address of the main maintenance base for the aircraft.

(2) Subject to section 203.08, the Minister shall, on receipt of an application from a Canadian air operator that conforms with the *Standards Respecting the Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner* and that includes evidence that establishes that the Canadian air operator meets those standards, issue a written authorization to the Canadian air operator permitting the operation of a Canadian or foreign aircraft by the Canadian air operator, or the operation of a Canadian aircraft by a foreign operator, as part of a leasing operation, and shall specify in the authorization those conditions governing the operation that are necessary to ensure aviation safety.

(3) An authorization issued pursuant to subsection (2) expires on the earliest of

(*a*) the date on which the lease is terminated,

(*b*) the date specified by the Minister in the authorization,

(*c*) the date on which the certificate of registration of the aircraft is cancelled,

(*d*) the date on which the operator certificate is suspended or cancelled, and

(*e*) the date on which there is a change in any of the information that was submitted in support of the application referred to in subsection (2) and on which the issuance of the authorization was based.

(4) Where an authorization is required under subsection (1) and has been issued under subsection (2), no person shall operate a leased aircraft unless the authorization is carried on board.

(5) If a leasing advisory is provided to the Minister under subsection (1), no person shall operate a leased aircraft unless a copy of the advisory is carried on board.

SOR/97-120, s. 1; SOR/2000-405, s. 19; SOR/2005-341, s. 3.

(vi) l'adresse de la base principale de maintenance de l'aéronef.

(2) Sous réserve de l'article 203.08, sur réception d'une demande présentée par un exploitant aérien canadien, qui est conforme aux *Normes relatives à l'utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés* et qui comporte des preuves établissant que l'exploitant aérien canadien respecte ces normes, le ministre lui délivre une autorisation écrite permettant l'utilisation, par l'exploitant aérien canadien, d'aéronefs canadiens ou étrangers ou l'utilisation par un exploitant étranger, d'aéronefs canadiens, dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués, et y précise les conditions régissant l'utilisation qui sont nécessaires pour assurer la sécurité aérienne.

(3) L'autorisation délivrée en application du paragraphe (2) expire le premier en date des jours suivants :

a) la date à laquelle la location prend fin;

b) la date précisée dans l'autorisation du ministre;

c) la date d'annulation du certificat d'immatriculation de l'aéronef;

d) la date de suspension ou d'annulation du certificat d'exploitation;

e) la date à laquelle un changement est apporté à tout renseignement présenté à l'appui de la demande d'autorisation visée au paragraphe (2) et en fonction duquel l'autorisation a été délivrée.

(4) Lorsqu'une autorisation est exigée en application du paragraphe (1) et qu'elle a été délivrée en application du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser l'aéronef à moins que l'autorisation ne soit transportée à bord de l'aéronef.

(5) Lorsqu'un avis de location est fourni au ministre en application du paragraphe (1), il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef loué à moins qu'une copie de l'avis ne soit transportée à bord.

DORS/97-120, art. 1; DORS/2000-405, art. 19; DORS/2005-341, art. 3.

Leasing Operations — International

203.04 (1) No person shall operate a leased aircraft if one of the lessor and the lessee of the aircraft is not a Canadian, unless the Minister and the civil aviation authority of the state of the lessor or the lessee have consented to such operation.

(2) No person shall operate an aircraft under the circumstances referred to in subsection (1) in a third state, other than Canada and the state of the lessor or the lessee, except in accordance with the laws of the third state.

SOR/97-120, s. 1.

Utilisation d'aéronefs loués — Échelle internationale

203.04 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef loué si le locateur ou le locataire de l'aéronef n'est pas un Canadien, à moins que le ministre et l'autorité compétente de l'aviation civile de l'État du locateur ou du locataire n'aient donné leur consentement à une telle utilisation.

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef dans les circonstances visées au paragraphe (1) dans un tiers État autre que le Canada et l'État du locateur ou du locataire, à moins que l'aéronef ne soit utilisé conformément aux lois du tiers État.

DORS/97-120, art. 1.

Registration of Leased Aircraft

203.05 The certificate of registration of a leased Canadian aircraft operated pursuant to section 203.03 remains valid notwithstanding any change in the legal custody and control of the aircraft that takes place

(*a*) at the commencement or termination of the lease; and

(*b*) where the Minister has issued an authorization pursuant to subsection 203.03(2), at any other time during the term of the lease that is specified in the authorization.

SOR/97-120, s. 1.

Immatriculation d'un aéronef loué

203.05 Le certificat d'immatriculation d'un aéronef canadien loué qui est utilisé en application de l'article 203.03 demeure valide, même si un changement de garde et de responsabilité légales de l'aéronef se produit :

a) au début ou à la fin de la location;

b) dans le cas où le ministre a délivré une autorisation en application du paragraphe 203.03(2), en tout autre temps pendant la période de location précisée dans l'autorisation.

DORS/97-120, art. 1.

Forwarding of Airworthiness Directives

203.06 (1) Where an authorization has been issued pursuant to subsection 203.03(2) in respect of a Canadian aircraft, the registered owner of the aircraft shall, immediately on receipt of the authorization, forward to the lessee all airworthiness directives that apply to the aircraft.

(2) Where an authorization has been issued pursuant to subsection 203.03(2) in respect of an aircraft registered in a foreign state, the Canadian lessee shall ensure that the aircraft conforms with all applicable airworthiness directives.

SOR/97-120, s. 1.

Envoi de consignes de navigabilité

203.06 (1) Lorsqu'une autorisation a été délivrée en application du paragraphe 203.03(2) à l'égard d'un aéronef canadien, le propriétaire enregistré de l'aéronef doit faire parvenir au locataire, dès qu'il les a reçues, les consignes de navigabilité qui s'appliquent à l'aéronef.

(2) Lorsqu'une autorisation a été délivrée en application du paragraphe 203.03(2) à l'égard d'un aéronef immatriculé dans un État étranger, le locataire canadien doit s'assurer que l'aéronef est conforme aux consignes de navigabilité applicables.

DORS/97-120, art. 1.

Maximum Number of Leased Aircraft

203.07 (1) No Canadian air operator shall, pursuant to section 203.03, operate a number of leased aircraft registered in a foreign state that exceeds 25 per cent of the total number of aircraft registered to that Canadian air operator, rounded to the next highest whole number.

(2) No Canadian air operator shall, pursuant to section 203.03, lease to foreign air operators a number of aircraft that exceeds 25 per cent of the total number of Canadian aircraft registered to that Canadian air operator, rounded to the next highest whole number.

SOR/97-120, s. 1.

Limits on Period of Operation under Authorization

203.08 No authorization shall be issued to a Canadian air operator pursuant to subsection 203.03(2) with respect to the operation of an aircraft registered in a foreign state that would result in

(*a*) the Canadian air operator being issued with one or more such authorizations in respect of aircraft registered in a foreign state for 24 months or more during any period of 30 consecutive months; or

(*b*) the aircraft being the subject of one or more such authorizations issued to a Canadian air operator for 24 months or more during any period of 30 consecutive months.

SOR/97-120, s. 1.

Submission of Signed Lease

203.09 A Canadian air operator that has been issued with an authorization by the Minister pursuant to subsection 203.03(2) shall, within seven days after the day on which the authorization was issued, submit to the Minister a signed copy of the lease.

SOR/97-120, s. 1.

Nombre maximal d'aéronefs loués

203.07 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien canadien d'utiliser, en application de l'article 203.03, un nombre d'aéronefs loués immatriculés dans un État étranger qui est supérieur à 25 pour cent du nombre total d'aéronefs immatriculés au nom de l'exploitant aérien canadien, arrondi au nombre entier supérieur.

(2) Il est interdit à l'exploitant aérien canadien de louer, en application de l'article 203.03, à des exploitants aériens étrangers un nombre d'aéronefs qui est supérieur à 25 pour cent du nombre total d'aéronefs canadiens immatriculés au nom de l'exploitant aérien canadien, arrondi au nombre entier supérieur.

DORS/97-120, art. 1.

Restrictions relatives à la période d'utilisation aux termes de l'autorisation

203.08 Il est interdit de délivrer à un exploitant aérien canadien, en application du paragraphe 203.03(2), une autorisation à l'égard de l'utilisation d'un aéronef immatriculé dans un État étranger qui entraînerait l'une ou l'autre des situations suivantes :

a) l'exploitant aérien canadien se voit délivrer une ou plusieurs de ces autorisations à l'égard de l'aéronef immatriculé dans un État étranger pour 24 mois ou plus durant toute période de 30 mois consécutifs;

b) l'aéronef fait l'objet d'une ou plusieurs de ces autorisations délivrées à un exploitant aérien canadien pour 24 mois ou plus durant toute période de 30 mois consécutifs.

DORS/97-120, art. 1.

Présentation de la location signée

203.09 L'exploitant aérien canadien à qui le ministre a délivré une autorisation en application du paragraphe 203.03(2) doit, dans les sept jours suivant la date de délivrance de l'autorisation, faire parvenir au ministre une copie signée de la location.

DORS/97-120, art. 1.

PART III — AERODROMES, AIRPORTS AND HELIPORTS

[SOR/2007-87, s. 4]

INTERPRETATION

300.01 In this Part,

"aerodrome standards and recommended practices publications" means the following documents, namely,

(*a*) *Procedures for the Certification of Aerodromes as Airports*,

(*b*) *Aerodrome Standards and Recommended Practices*, and

(*c*) *Heliport and Helideck Standards and Recommended Practices*; (*publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes*)

"aeronautical information publications" means the following documents, namely,

(*a*) *Canada Air Pilot*,

(*b*) *Canada Flight Supplement*,

(*c*) *Water Aerodrome Supplement*, and

(*d*) *A.I.P. Canada*; (*publications d'information aéronautique*)

"aircraft emergency" means a situation that could result in damage to an aircraft at an airport or aerodrome or injury to the persons on board the aircraft; (*aéronef en état d'urgence*)

"airport certificate" means a certificate issued pursuant to section 302.03; (*certificat d'aéroport*)

"airport operations manual" means the manual referred to in section 302.08 and includes any amendments to the manual that are approved pursuant to subsection 302.03(2); (*manuel d'exploitation d'aéroport*)

"airside" [Repealed, SOR/2003-58, s. 1]

"closed marking" means a cross-shaped marking that

(*a*) has the form and, subject to subsection 301.04(4), the dimensions set out in Schedule I to Subpart 1, and

PARTIE III — AÉRODROMES, AÉROPORTS ET HÉLIPORTS

[DORS/2007-87, art. 4]

DÉFINITIONS

300.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« aéronef en état d'urgence » Situation qui pourrait entraîner des dommages à un aéronef qui se trouve à un aéroport ou à un aérodrome ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef. (*aircraft emergency*)

« balise » Objet disposé au-dessus du sol pour indiquer un obstacle ou une limite. (*marker*)

« certificat d'aéroport » Certificat délivré en vertu de l'article 302.03. (*airport certificate*)

« côté piste » [Abrogée, DORS/2003-58, art. 1]

« exploitant » Dans le cas d'un aérodrome, la personne responsable de l'aérodrome, y compris un employé, un mandataire ou un représentant autorisé de cette personne. (*operator*)

« fixe » Se dit du feu dont l'intensité lumineuse reste constante lorsqu'il est observé d'un point fixe. (*fixed*)

« manuel d'exploitation d'aéroport » Manuel visé à l'article 302.08. Est comprise dans le manuel toute modification qui est approuvée en application du paragraphe 302.03(2). (*airport operations manual*)

« marque » Symbole ou groupe de symboles apposés à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautiques. (*marking*)

« marque de zone fermée » Marque en forme de croix ayant les caractéristiques suivantes :

a) elle est en la forme et, sous réserve du paragraphe 301.04(4), a les dimensions prévues à l'annexe I de la sous-partie 1;

b) sous réserve du paragraphe 301.04(8), elle est d'une seule couleur contrastante, blanche pour une piste et jaune pour une voie de circulation, visible

(*b*) subject to subsection 301.04(8), is in a single contrasting colour, white on runways and yellow on taxiways, that is visible from an aircraft flying at an altitude of 300 m (1,000 feet) above the marking; (*marque de zone fermée*)

"fixed", in respect of a light, means having a constant luminous intensity when the light is observed from a fixed point; (*fixe*)

"marker" means an object displayed above ground level for the purpose of indicating an obstacle or obstruction or delineating a boundary; (*balise*)

"marking" means a symbol or group of symbols displayed on the surface of a movement area for the purpose of conveying aeronautical information; (*marque*)

"movement", in respect of an aircraft, means a take-off or landing at an airport or aerodrome; (*mouvement*)

"obstacle limitation surface" [Repealed, SOR/2011-285, s. 3]

"operator" means the person in charge of an aerodrome, and includes an employee, agent or other authorized representative of that person; (*exploitant*)

"public way" means any road, path or sidewalk maintained for the use of members of the public; (*voie publique*)

"Water Aerodrome Supplement" means a publication concerning water aerodromes that is intended to be used to supplement enroute charts and the *Canada Air Pilot*. (*Supplément hydroaérodromes*)

SOR/97-518, s. 1; SOR/2002-226, s. 1; SOR/2003-58, s. 1; SOR/2011-285, s. 3.

d'un aéronef en vol à une altitude de 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la marque. (*closed marking*)

« mouvement » À l'égard d'un aéronef, s'entend du décollage ou l'atterrissage à un aéroport ou à un aérodrome. (*movement*)

« publications d'information aéronautique » Les documents ci-après :

a) *Canada Air Pilot*;

b) *Supplément de vol-Canada*;

c) *Supplément hydroaérodromes*;

d) *A.I.P. Canada*. (*aeronautical information publications*)

« publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes » Les documents ci-après :

a) *Procédures de certification des aérodromes à titres d'aéroports*;

b) *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées*;

c) *Héliports et les héli-plates-formes — Normes et pratiques recommandées*. (*aerodrome standards and recommended practices publications*)

« Supplément hydroaérodromes » Publication concernant les hydroaérodromes, destinée à compléter les cartes en route et le *Canada Air Pilot*. (*Water Aerodrome Supplement*)

« surface de limitation d'obstacles » [Abrogée, DORS/2011-285, art. 3]

« voie publique » Chemin, passage ou trottoir entretenu pour l'usage du public. (*public way*)

DORS/97-518, art. 1; DORS/2002-226, art. 1; DORS/2003-58, art. 1; DORS/2011-285, art. 3.

SUBPART 1 — AERODROMES

Application

301.01 This Subpart applies in respect of all aerodromes except airports, heliports and military aerodromes.

SOR/2007-87, s. 5.

Inspection

301.02 The operator of an aerodrome shall, without charge, at the request of a Department of Transport inspector, allow the inspector access to aerodrome facilities and provide the equipment necessary to conduct an inspection of the aerodrome.

Registration

301.03 (1) Subject to subsection (2), where the operator of an aerodrome provides the Minister with information respecting the location, markings, lighting, use and operation of the aerodrome, the Minister shall register the aerodrome and publish the information in the *Canada Flight Supplement* or the *Water Aerodrome Supplement*, as applicable.

(2) The Minister may refuse to register an aerodrome where the operator of the aerodrome does not meet the requirements of sections 301.05 to 301.09 or where using the aerodrome is likely to be hazardous to aviation safety and, in such a case, shall not publish information with respect to that aerodrome.

(3) The operator of an aerodrome registered pursuant to subsection (1) shall notify the Minister immediately after any change is made to the location, marking, lighting, use or operation of the aerodrome that affects the information published by the Minister pursuant to subsection (1).

(4) An aerodrome that is listed in the *Canada Flight Supplement* or the *Water Aerodrome Supplement* on the coming into force of this Subpart is deemed to be registered pursuant to subsection (1).

SOUS-PARTIE 1 — AÉRODROMES

Application

301.01 La présente sous-partie s'applique aux aérodromes, sauf les aéroports, les héliports et les aérodromes militaires.

DORS/2007-87, art. 5.

Inspection

301.02 L'exploitant d'un aérodrome doit, sur demande d'un inspecteur du ministère des Transports, permettre à celui-ci, sans frais, l'accès aux installations de l'aérodrome et lui fournir l'équipement nécessaire à l'inspection de l'aérodrome.

Enregistrement

301.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque l'exploitant d'un aérodrome fournit au ministre les renseignements concernant l'emplacement, le marquage, le balisage lumineux, l'utilisation et l'exploitation de l'aérodrome, le ministre enregistre l'aérodrome et publie les renseignements dans le *Supplément de vol-Canada* ou le *Supplément hydroaérodromes*, selon le cas.

(2) Le ministre peut refuser d'enregistrer un aérodrome si l'exploitant ne respecte pas les exigences des articles 301.05 à 301.09 ou lorsque l'utilisation de l'aérodrome est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique; en pareil cas, il ne publie pas les renseignements relatifs à l'aérodrome.

(3) L'exploitant de l'aérodrome enregistré en application du paragraphe (1) doit aviser le ministre dès que des changements sont apportés à l'emplacement, au marquage, au balisage lumineux, à l'utilisation ou à l'exploitation de l'aérodrome qui entraînent une modification des renseignements publiés par le ministre conformément au paragraphe (1).

(4) L'aérodrome inscrit dans le *Supplément de vol-Canada* ou le *Supplément hydroaérodromes* à la date d'entrée en vigueur de la présente sous-partie est réputé enregistré conformément au paragraphe (1).

Markers and Markings

301.04 (1) When an aerodrome is closed permanently, the operator of the aerodrome shall remove all of the markers and markings installed at the aerodrome.

(2) The operator of an aerodrome, other than a water aerodrome, shall install red flags or red cones along the boundary of an unserviceable movement area.

(3) Subsections (4) to (8) do not apply in respect of any manoeuvring area or part thereof that is closed for 24 hours or less.

(4) Where a runway or part of a runway is closed, the operator of the aerodrome shall place closed markings, as set out in Schedule I to this Subpart, on the runway as follows:

(*a*) where the runway is greater than 1 220 m (4,000 feet) in length, a closed marking shall be located at each end of the closed runway or part thereof and additional closed markings shall be located on the closed runway or part thereof at intervals not exceeding 300 m (1,000 feet);

(*b*) where the runway is greater than 450 m (1,500 feet) but not greater than 1 220 m (4,000 feet) in length, a closed marking of not less than one-half the dimensions set out in that Schedule shall be located at each end of the closed runway or part thereof and an additional closed marking of the same dimensions shall be located on the closed runway or part thereof at a point equidistant from the two markings; or

(*c*) where the runway is 450 m (1,500 feet) or less in length, a closed marking of not less than one-half the dimensions set out in that Schedule shall be located at each end of the closed runway or part thereof.

(5) Where a taxiway or part of a taxiway is closed, the operator of the aerodrome shall place on each end of the closed taxiway, or part thereof, a closed marking with the dimensions set out in Schedule I to this Subpart.

Balises et marques

301.04 (1) L'exploitant d'un aérodrome doit en retirer les balises et les marques lorsque l'aérodrome est définitivement désaffecté.

(2) L'exploitant d'un aérodrome, autre qu'un hydroaérodrome, doit installer des fanions rouges ou des cônes rouges le long de toute aire de mouvement inutilisable.

(3) Est soustrait à l'application des paragraphes (4) à (8) toute aire de manoeuvre ou tout tronçon de celle-ci dont la fermeture est d'une durée de 24 heures ou moins.

(4) Lorsqu'une piste ou un tronçon de celle-ci est fermé, l'exploitant de l'aérodrome doit y apposer des marques de zone fermée prévues à l'annexe I de la présente sous-partie et disposées de la façon suivante :

a) dans le cas d'une piste d'une longueur supérieure à 1 220 m (4 000 pieds), une marque de zone fermée est disposée à chaque extrémité de la piste ou du tronçon en cause et d'autres marques de zone fermée sont disposées sur la piste ou le tronçon à intervalles d'au plus 300 m (1 000 pieds);

b) dans le cas d'une piste d'une longueur supérieure à 450 m (1 500 pieds) mais ne dépassant pas 1 220 m (4 000 pieds), une marque de zone fermée, de dimensions au moins égales à la moitié de celles prévues à cette annexe, est disposée à chaque extrémité de la piste ou du tronçon en cause, et une autre marque de zone fermée, de dimensions identiques, est disposée sur la piste ou le tronçon à un point équidistant des deux marques;

c) dans le cas d'une piste d'une longueur égale ou inférieure à 450 m (1 500 pieds), une marque de zone fermée, de dimensions au moins égales à la moitié de celles prévues à cette annexe, est disposée à chaque extrémité de la piste ou du tronçon en cause.

(5) Lorsqu'une voie de circulation ou un tronçon de celle-ci est fermé, l'exploitant de l'aérodrome doit apposer à chaque extrémité de la voie de circulation ou du tronçon en cause une marque de zone fermée de dimen-

(6) Where a helicopter take-off and landing area at an aerodrome is closed, the operator of the aerodrome shall

(*a*) place a closed marking over the letter "H", where the letter "H" identifies the helicopter take-off and landing area, or, where no letter identifies the helicopter take-off and landing area, over the centre of the area; or

(*b*) comply with subsection (4), where the helicopter take-off and landing area is a runway.

(7) Where a manoeuvring area or part thereof is closed permanently, the operator of the aerodrome shall

(*a*) obliterate all of the markings that indicate that the manoeuvring area or part thereof is open; and

(*b*) subject to subsection (8), paint on the manoeuvring area or part thereof the markings required pursuant to subsections (4) to (6).

(8) Where the surface of a manoeuvring area or part thereof is snow-covered or otherwise unsuitable for painting or where the closure is not permanent, closed markings may be applied by means of a conspicuously coloured dye or may be constructed from a suitable conspicuously coloured material or product.

Warning Notices

301.05 Where low-flying or taxiing aircraft at or in the vicinity of an aerodrome are likely to be hazardous to pedestrian or vehicular traffic, the operator of the aerodrome shall immediately

(*a*) post notices warning of the hazard on any public way that is adjacent to the manoeuvring area; or

(*b*) where such a public way is not owned or controlled by the operator, inform the authorities responsible for placing markings on the public way that there is a hazard.

sions égales à celles prévues à l'annexe I de la présente sous-partie.

(6) Lorsqu'une aire de décollage et d'atterrissage d'hélicoptères est fermée à l'aérodrome, l'exploitant de celui-ci doit prendre l'une des mesures suivantes :

a) apposer une marque de zone fermée sur la lettre « H » qui sert de marque d'identification de cette aire ou, en l'absence d'une telle lettre, apposer la marque de zone fermée au centre de cette aire;

b) se conformer au paragraphe (4) dans le cas où l'aire de décollage et d'atterrissage d'hélicoptères est une piste.

(7) Lorsqu'une aire de manoeuvre ou un tronçon de celle-ci est définitivement désaffecté, l'exploitant de l'aérodrome doit prendre les mesures suivantes :

a) supprimer les marques indiquant que l'aire de manoeuvre ou le tronçon en cause est ouvert;

b) sous réserve du paragraphe (8), peindre sur l'aire de manoeuvre ou le tronçon en cause les marques visées aux paragraphes (4) à (6).

(8) Lorsqu'une aire de manoeuvre ou un tronçon de celle-ci est enneigé ou ne se prête pas à la peinture ou que la fermeture n'est que provisoire, les marques de zone fermée peuvent être apposées au moyen d'une teinture de couleur voyante ou être faites d'un matériau ou d'un produit approprié de couleur voyante.

Signalisation des dangers

301.05 Lorsqu'un aéronef évoluant à basse altitude ou circulant au sol à un aérodrome ou dans son voisinage est susceptible de mettre en danger les piétons ou les véhicules, l'exploitant de l'aérodrome doit immédiatement, selon le cas :

a) afficher des avis signalant la présence de dangers le long des voies publiques adjacentes à l'aire de manoeuvre;

b) informer des dangers les autorités responsables du marquage des voies publiques dans les cas où ces

voies n'appartiennent pas à l'exploitant ou ne sont pas régies par lui.

Wind Direction Indicator

301.06 (1) Except where the direction of the wind at an aerodrome can be determined by radio or other means such as smoke movement in the air or wind lines on water, the operator of the aerodrome shall install and maintain at the aerodrome a wind direction indicator that is

(*a*) of a conspicuous colour or colours;

(*b*) in the shape of a truncated cone;

(*c*) visible from an aircraft flying at an altitude of 300 m (1,000 feet) above the wind direction indicator; and

(*d*) illuminated when the aerodrome is used at night.

(2) When an aerodrome is closed permanently, the operator of the aerodrome shall immediately remove all of the wind direction indicators installed at the aerodrome.

Indicateur de direction du vent

301.06 (1) Si la direction du vent à l'aérodrome en cause ne peut être déterminée par les communications radio ou d'autres moyens tels la présence de fumée dans l'atmosphère ou de rides sur l'eau, l'exploitant de l'aérodrome doit y installer en permanence un indicateur de direction du vent présentant les caractéristiques suivantes :

a) il est d'une couleur ou de plusieurs couleurs voyantes;

b) il est de forme tronconique;

c) il est visible d'un aéronef en vol à une altitude de 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'indicateur de direction du vent;

d) il est éclairé lorsque l'aérodrome est utilisé la nuit.

(2) Lorsque l'aérodrome est définitivement désaffecté, l'exploitant doit immédiatement en retirer les indicateurs de direction du vent.

Lighting

301.07 (1) Subject to subsection (2), where a runway is used at night, the operator of the aerodrome shall indicate each side of the runway along its length with a line of fixed white lights that is visible in all directions from an aircraft in flight at a distance of not less than two nautical miles.

(2) Where it is not practical to provide at an aerodrome the fixed white lights referred to in subsection (1) for reasons such as the lack of an available electrical power source or insufficient air traffic, the operator of the aerodrome may, if a fixed white light is displayed at each end of the runway to indicate runway alignment, use white retro-reflective markers that are capable of reflecting aircraft lights and that are visible at a distance of not less than two nautical miles from an aircraft in flight that is aligned with the centre line of the runway.

Balisage lumineux

301.07 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsqu'une piste est utilisée la nuit, l'exploitant de l'aérodrome doit baliser chaque côté de la piste au moyen de feux fixes blancs disposés en rangée sur toute la longueur de la piste et visibles d'un aéronef en vol, de toutes les directions, à une distance d'au moins deux milles marins.

(2) Lorsqu'il n'est pas pratique d'installer à un aérodrome les feux fixes blancs visés au paragraphe (1) pour des motifs tels que le fait qu'il n'y a pas de source d'énergie électrique disponible ou que la circulation aérienne ne justifie pas une telle installation, l'exploitant de l'aérodrome peut, si un feu fixe blanc est disposé à chaque extrémité de la piste afin d'indiquer l'alignement de celle-ci, utiliser des balises rétroréfléchissantes blanches pouvant refléter les feux d'un aéronef et qui sont visibles de l'aéronef en vol lorsque celui-ci est ali-

(3) The lines of lights or retro-reflective markers required by subsection (1) or (2) shall be arranged so that

(*a*) the lines of lights or markers are parallel and of equal length and the transverse distance between the lines is equal to the runway width in use during the day;

(*b*) the distance between adjacent lights or markers in each line is the same and is not more than 60 m (200 feet);

(*c*) each line of lights or markers is not less than 420 m (1,377 feet) in length and contains no fewer than eight lights or markers; and

(*d*) each light or marker in a line of lights or markers is situated opposite to a light or marker in the line of lights or markers on the other side of the runway, so that a line connecting them forms a right angle to the centre line of the runway.

(4) Fixed white lights displayed at each end of a runway pursuant to subsection (2) shall be placed so that they are not likely to cause a hazard that could endanger persons or property.

(5) Where a taxiway is used at night, the operator of the aerodrome shall indicate each side of the taxiway with a line of fixed blue lights or blue retro-reflective markers placed so that the two lines of lights or markers are parallel and the distance between adjacent lights or markers in each line is not more than 60 m (200 feet).

(6) Where a manoeuvring area or part thereof or a heliport is closed, the operator of the aerodrome shall not operate the lights or keep the retro-reflective markers thereon, except as required for maintenance of the lights and markers.

(7) Where an aerodrome is used at night, the operator of the aerodrome shall indicate an unserviceable portion of the movement area with fixed red lights, red retro-reflective markers or floodlighting.

gné sur l'axe de piste à une distance d'au moins deux milles marins.

(3) Les rangées de feux ou de balises rétroréfléchissantes visées aux paragraphes (1) ou (2) doivent être disposées de la façon suivante :

a) les rangées de feux ou de balises sont parallèles et d'égale longueur et l'espacement transversal des rangées est égal à la largeur de la piste utilisée pendant le jour;

b) l'espacement longitudinal des feux ou des balises de chaque rangée est constant et ne dépasse pas 60 m (200 pieds);

c) chaque rangée de feux ou de balises mesure au moins 420 m (1 377 pieds) de long et compte au moins huit feux ou balises;

d) les feux ou les balises des deux rangées sont situés les uns vis-à-vis des autres de manière qu'une droite imaginaire les reliant soit perpendiculaire à l'axe de la piste.

(4) Les feux fixes blancs disposés à chaque extrémité de la piste en application du paragraphe (2) doivent être disposés de manière à n'être pas susceptibles d'entraîner un risque qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

(5) Lorsqu'une voie de circulation est utilisée la nuit, l'exploitant de l'aérodrome doit baliser chaque côté de cette voie au moyen de feux fixes bleus ou de balises rétroréfléchissantes bleues disposés en rangées parallèles et espacés d'au plus 60 m (200 pieds).

(6) Sauf à des fins d'entretien des feux ou des balises rétroréfléchissantes, il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de faire fonctionner les feux ou de laisser les balises rétroréfléchissantes sur une aire de manoeuvre ou un tronçon de celle-ci ou sur un héliport fermés.

(7) Lorsqu'un aérodrome est utilisé la nuit, l'exploitant de l'aérodrome doit délimiter les parties inutilisables de l'aire de mouvement au moyen de feux fixes rouges,

(8) Where an aircraft parking area at an aerodrome is used at night, the operator of the aerodrome shall indicate the boundary of the area with fixed blue lights or blue retro-reflective markers, placed at intervals not exceeding 60 m (200 feet), or with floodlighting.

(9) Subject to subsection (10), where a heliport is used at night for the take-off or landing of helicopters, the operator of the heliport shall illuminate the entire take-off and landing area with floodlights or

(*a*) where the take-off and landing area is rectangular, shall indicate the boundary with no fewer than eight fixed yellow lights, including one light at each corner, placed so that adjacent lights are not more than 13 m (42.5 feet) apart; or

(*b*) where the take-off and landing area is circular, shall indicate the boundary with no fewer than five fixed yellow lights placed so that adjacent lights are not more than 13 m (42.5 feet) apart.

(10) Where it is not practical to provide at a heliport the fixed yellow lights referred to in subsection (9) for reasons such as lack of an available electrical power source or insufficient air traffic, the operator of the heliport may use yellow retro-reflective markers that are capable of reflecting aircraft lights and that are visible at a distance of not less than two nautical miles from an aircraft in flight that is aligned with the approach path, if

(*a*) a light source is provided to show the location of the heliport; or

(*b*) where there is only one path for approach and departure, two lights are used to show the approach orientation.

(11) Where the lighting required by subsections (1), (2), (5) and (7) to (10) is operated by a radio-controlled system capable of activation from an aircraft, the system

de balises rétroréfléchissantes rouges ou d'un éclairage par projecteur.

(8) Lorsqu'une aire de stationnement pour aéronefs à un aérodrome est utilisée la nuit, l'exploitant de l'aérodrome doit délimiter cette aire au moyen de feux fixes bleus ou de balises rétroréfléchissantes bleues, espacés d'au plus 60 m (200 pieds), ou d'un éclairage par projecteur.

(9) Sous réserve du paragraphe (10), lorsqu'un héliport est utilisé la nuit pour le décollage ou l'atterrissage d'hélicoptères, l'exploitant de l'héliport doit éclairer l'ensemble de l'aire de décollage et d'atterrissage par des projecteurs ou délimiter cette aire par l'un des moyens suivants :

a) dans le cas d'une aire rectangulaire, par au moins huit feux fixes jaunes, dont un à chaque angle, disposés à intervalles d'au plus 13 m (42,5 pieds);

b) dans le cas d'une aire circulaire, par au moins cinq feux fixes jaunes, disposés à intervalles d'au plus 13 m (42,5 pieds).

(10) Lorsqu'il n'est pas pratique d'installer sur un héliport les feux fixes jaunes visés au paragraphe (9) pour des motifs tels que le fait qu'il n'y a pas de source d'énergie disponible ou que la circulation aérienne ne justifie pas une telle installation, l'exploitant de l'héliport peut utiliser des balises rétroréfléchissantes jaunes pouvant refléter les feux d'un aéronef et qui sont visibles de l'aéronef en vol lorsque celui-ci est aligné sur l'axe d'approche à une distance d'au moins deux milles marins à condition que l'une des conditions suivantes soit respectée :

a) une source lumineuse indique l'emplacement de l'héliport;

b) deux feux sont utilisés pour indiquer l'orientation de l'aire d'approche, s'il y a seulement une trajectoire d'approche et de départ.

(11) Lorsque le balisage lumineux visé aux paragraphes (1), (2), (5) et (7) à (10) est mis en marche à partir de l'aéronef par un système télécommandé, ce dernier

shall meet the requirements set out in Schedule II to this Subpart.

(12) The operator of an aerodrome may display flare pots to provide temporary lighting for the landing or take-off of aircraft.

Prohibitions

301.08 No person shall

(*a*) walk, stand, drive a vehicle, park a vehicle or aircraft or cause an obstruction on the movement area of an aerodrome, except in accordance with permission given

(i) by the operator of the aerodrome, and

(ii) where applicable, by the appropriate air traffic control unit or flight service station;

(*b*) tow an aircraft on an active movement area at night unless the aircraft displays operating wingtip, tail and anti-collision lights or is illuminated by lights mounted on the towing vehicle and directed at the aircraft;

(*c*) park or otherwise leave an aircraft on an active manoeuvring area at night unless the aircraft displays operating wingtip, tail and anti-collision lights or is illuminated by lanterns suspended from the wingtips, tail and nose of the aircraft;

(*d*) operate any vessel, or cause any obstruction, on the surface of any part of a water area of an aerodrome that is to be kept clear of obstructions in the interest of aviation safety, when ordered, by signal or otherwise, to leave or not to approach that area by the appropriate air traffic control unit or flight service station or by the operator of the aerodrome;

(*e*) knowingly remove, deface, extinguish or interfere with a marker, marking, light or signal that is used at an aerodrome for the purpose of air navigation, except in accordance with permission given

(i) by the operator of the aerodrome, and

(ii) where applicable, by the appropriate air traffic control unit or flight service station;

doit satisfaire aux exigences figurant à l'annexe II de la présente sous-partie.

(12) L'exploitant d'un aérodrome peut se servir de torchères en guise de balisage lumineux provisoire pour le décollage ou l'atterrissage des aéronefs.

Interdictions

301.08 Il est interdit :

a) de circuler à pied, de se tenir debout, de conduire un véhicule ou de stationner un véhicule ou un aéronef sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ou d'y créer un obstacle, sauf si une permission a été accordée à la fois par :

(i) l'exploitant de l'aérodrome,

(ii) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, s'il y a lieu;

b) de remorquer un aéronef la nuit sur une aire de mouvement en service, à moins que les feux de bout d'aile, de queue et d'anti-collision de l'aéronef ne soient allumés ou que l'aéronef ne soit illuminé par des feux montés sur le véhicule de remorquage et orientés vers l'aéronef;

c) de stationner ou de laisser un aéronef sur une aire de manoeuvre en service la nuit, à moins que les feux de bout d'aile, de queue et d'anti-collision de l'aéronef ne soient allumés ou que des luminaires ne soient accrochés aux bouts d'aile, à la queue et au nez de l'aéronef;

d) d'utiliser un bateau ou de créer un obstacle quelconque sur la surface d'un plan d'eau d'un aérodrome qui doit être gardé exempt d'obstacles pour assurer la sécurité aérienne, après que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente ou encore l'exploitant de l'aérodrome a ordonné à quiconque, par des signaux ou d'autres moyens, de quitter les lieux ou de ne pas s'en approcher;

(*f*) at a place other than an aerodrome, knowingly display a marker, marking, light or signal that is likely to cause a person to believe that the place is an aerodrome;

(*g*) knowingly display at or in the vicinity of an aerodrome a marker, marking, sign, light or signal that is likely to be hazardous to aviation safety by causing glare or by causing confusion with or preventing clear visual perception of a marker, marking, sign, light or signal that is required under this Subpart;

(*h*) allow a bird or other animal that is owned by the person or that is in the person's custody or control to be unrestrained within the boundaries of an aerodrome except for the purpose of controlling other birds or animals at the aerodrome as permitted by the operator; or

(*i*) discharge a firearm within or into an aerodrome without the permission of the operator of the aerodrome.

Fire Prevention

301.09 (1) Subject to subsection 301.07(12) and subsections (2) and (3), no person shall, while at an aerodrome, smoke or display an open flame

(*a*) on an apron;

(*b*) on an aircraft loading bridge or on a gallery or balcony that is contiguous to or that overhangs an apron; or

e) de sciemment enlever, déformer, éteindre ou déranger à l'aérodrome une balise, une marque, un feu ou un signal servant à la navigation aérienne, sauf si une permission a été accordée à la fois par :

(i) l'exploitant de l'aérodrome,

(ii) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, s'il y a lieu;

f) à un endroit autre qu'un aérodrome, de placer sciemment une balise, une marque, un feu ou un signal susceptibles de faire croire à la présence d'un aérodrome;

g) de placer sciemment à un aérodrome ou dans son voisinage une balise, une marque, un panneau de signalisation, un feu ou un signal susceptibles de constituer un danger pour la sécurité aéronautique, parce qu'ils provoquent un éblouissement, risquent d'être confondus avec une balise, une marque, un panneau de signalisation, un feu ou un signal exigés par la présente sous-partie ou diminuent la perception visuelle de ceux-ci;

h) de laisser en liberté, dans les limites d'un aérodrome, un oiseau ou un autre animal dont une personne est propriétaire ou dont elle a la garde, sauf aux fins d'éloigner d'autres oiseaux ou animaux de l'aérodrome avec la permission de l'exploitant de l'aérodrome;

i) de tirer des projectiles avec une arme à feu à l'intérieur ou vers l'intérieur d'un aérodrome sans la permission de l'exploitant de l'aérodrome.

Prévention des incendies

301.09 (1) Sous réserve du paragraphe 301.07(12) et des paragraphes (2) et (3), il est interdit de fumer ou d'exposer une flamme nue aux endroits suivants d'un aérodrome :

a) sur une aire de trafic;

(*c*) in an area where smoking or the presence of an open flame is likely to create a fire hazard that could endanger persons or property.

(2) The operator of an aerodrome may, in writing, authorize maintenance or servicing operations on an apron that involve the use, production or potential development of an open flame or that involve the production or potential development of a spark where the operations are conducted in a manner that is not likely to create a fire hazard that could endanger persons or property.

(3) The operator of an aerodrome may permit smoking in an enclosed building or shelter located on an apron where such smoking is not likely to create a fire hazard that could endanger persons or property.

b) sur une passerelle d'embarquement ou sur une galerie ou un balcon contigus à une aire de trafic ou la surplombant;

c) en tout lieu où fumer ou exposer une flamme nue est susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

(2) L'exploitant d'un aérodrome peut autoriser, par écrit, l'exécution, sur l'aire de trafic, des travaux de maintenance ou des travaux d'entretien courant qui comportent l'utilisation ou la production réelle ou éventuelle d'une flamme nue, ou qui provoquent ou risquent de provoquer des étincelles, si l'exécution de ces travaux n'est pas susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

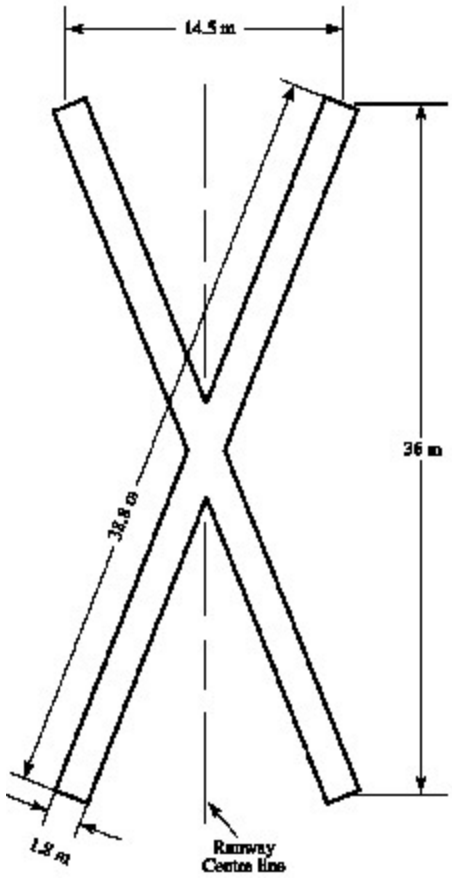
(3) L'exploitant d'un aérodrome peut donner la permission de fumer à l'intérieur d'un bâtiment ou d'un abri fermés situés sur une aire de trafic, si ce n'est pas susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

SCHEDULE I

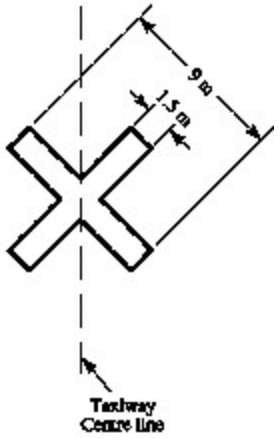
(Section 300.01 and subsections 301.04(4) and (5))

CLOSED MARKINGS

Closed Runway

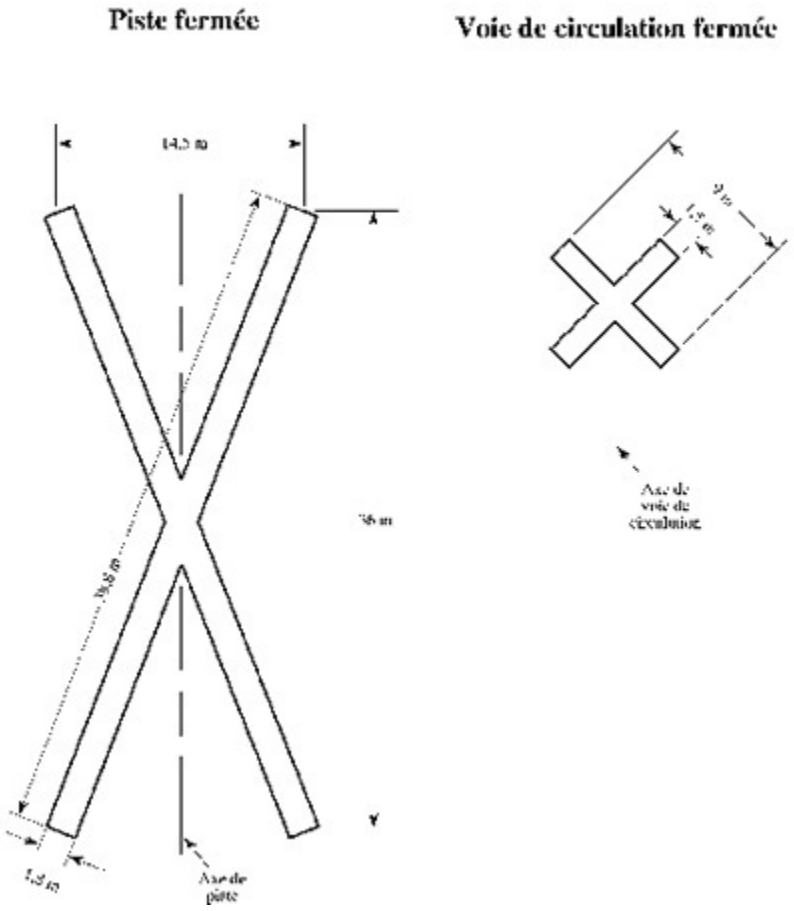


Closed Taxiway



ANNEXE I
(article 300.01 et paragraphes 301.04(4) et (5))

MARQUES DE ZONE FERMÉE



SCHEDULE II
(Subsection 301.07(11))

INTENSITY SETTINGS FOR LIGHTING SYSTEMS ACTIVATED BY RADIO CONTROL FROM AIRCRAFT

Visual Aid System	Number Of Intensity Settings	Selected Level Of Intensity (percentage of rated output of fixture)			
		Systems Providing 3 Selections (type K)			Single Selection Systems (type J)
		3 Clicks	5 Clicks	7 Clicks	
Medium Intensity Approach Lighting:					
- Fixed Lights	3	4%	20%	100%	note 1
- Capacitor Discharge Lights	3	OFF	OFF or 10%	100%	note 1

Visual Aid System	Number Of Intensity Settings	Selected Level Of Intensity (percentage of rated output of fixture)			
		Systems Providing 3 Selections (type K)			Single Selection Systems (type J)
		3 Clicks	5 Clicks	7 Clicks	
Omni Directional Approach Lighting Systems (ODALS)	3	6%	30%	100%	30%
Low Intensity Approach Lighting	1	100%	100%	100%	100%
Runway Edge, Threshold And End Lighting:					
- Medium Intensity	3	10%	30%	100%	note 2
- Low Intensity	1	100%	100%	100%	100%
Runway Identification Lights (RILS)	3	OFF	OFF or 30%	100%	note 3
	1	OFF	OFF or 100%	100%	
Wind Direction Indicator	1	100%	100%	100%	100%
Aerodrome Beacon	1	100%	100%	100%	100%

Note 1: Medium intensity approach lighting shall not be controlled by a system employing only one intensity selection except for Omni Directional Approach Lighting Systems (ODALS).

Note 2: These systems shall not be controlled by a system employing only one intensity selection.

Note 3: These fixtures may be set at 10%, 100% or OFF.

ANNEXE II

(paragraphe 301.07(11))

RÉGLAGES D'INTENSITÉ DU BALISAGE LUMINEUX D'UN SYSTÈME TÉLÉCOMMANDÉ À PARTIR DE L'AÉRONEF

Systèmes d'aides visuelles	Nombre de réglages d'intensité	Sélection de niveau d'intensité (pourcentage de puissance de sortie des appareils d'éclairage)			
		Systèmes offrant 3 sélections (type K)			Systèmes à sélection unique (type J)
		3 pressions	5 pressions	7 pressions	
Balisage lumineux d'approche à moyenne intensité :					
- feux fixes	3	4%	20%	100%	note 1
- feux à décharge de condensateur	3	fermé	fermé ou 10%	100%	note 1
Système lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS)	3	6%	30%	100%	30%
Balisage lumineux d'approche à faible intensité	1	100%	100%	100%	100%

Systèmes d'aides visuelles	Nombre de réglages d'intensité	Sélection de niveau d'intensité (pourcentage de puissance de sortie des appareils d'éclairage)			
		Systèmes offrant 3 sélections (type K)			Systèmes à sélection unique (type J)
		3 pressions	5 pressions	7 pressions	
Balisage lumineux de bord de piste, de seuil de piste et d'extrémité de piste :					
- moyenne intensité	3	10%	30%	100%	note 2
- faible intensité	1	100%	100%	100%	100%
Feux d'identification de piste (RILS)	3	fermé	fermé ou 30%	100%	note 3
	1	fermé	fermé ou 100%	100%	
Indicateur de direction du vent	1	100%	100%	100%	100%
Phare d'aérodrome	1	100%	100%	100%	100%

Note 1 : Le balisage lumineux d'approche à moyenne intensité ne doit pas être contrôlé par un système n'ayant qu'une seule sélection d'intensité à l'exception d'un système lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS).

Note 2 : Ces systèmes ne doivent pas être contrôlés par un système n'ayant qu'une seule sélection d'intensité.

Note 3 : Ces appareils d'éclairage peuvent être réglés à 10%, 100% ou fermés.

SUBPART 2 — AIRPORTS

[SOR/2007-87, s. 6]

Division I — General

[SOR/2006-85, s. 2]

Application

302.01 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of

(*a*) an aerodrome that is located within the built-up area of a city or town;

(*b*) a land aerodrome that is used by an air operator for the purpose of a scheduled service for the transport of passengers; and

(*c*) any other aerodrome, other than an aerodrome referred to in subsection (2), in respect of which the Minister is of the opinion that meeting the requirements necessary for the issuance of an airport certificate would be in the public interest and would further the safe operation of the aerodrome.

SOUS-PARTIE 2 — AÉROPORTS

[DORS/2007-87, art. 6]

Section I — Généralités

[DORS/2006-85, art. 2]

Application

302.01 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s'applique :

a) aux aérodromes situés dans la zone bâtie d'une ville ou d'un village;

b) aux aérodromes terrestres utilisés par un exploitant aérien afin de fournir un service aérien régulier de transport de passagers;

c) à tout autre aérodrome, autre qu'un aérodrome visé au paragraphe (2), pour lequel le ministre est d'avis que le respect des exigences nécessaires à la délivrance d'un certificat d'aéroport serait dans l'intérêt public et augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'aérodrome.

(2) This Subpart does not apply in respect of

(*a*) a military aerodrome;

(*b*) a land aerodrome referred to in paragraph (1)(*b*) where the Minister has issued a written authorization for each air operator using the aerodrome to land at and take-off from the aerodrome; or

(*c*) heliports.

(3) The Minister shall issue an authorization referred to in paragraph (2)(*b*) where it is possible to specify conditions in the authorization that will ensure a level of safety in respect of the use of the aerodrome that is equivalent to the level of safety established by this Subpart, and, in any such authorization, the Minister shall specify those conditions.

SOR/2007-87, s. 7.

(2) La présente sous-partie ne s'applique pas :

a) aux aérodromes militaires;

b) aux aérodromes terrestres visés à l'alinéa (1)*b*) si le ministre a délivré une autorisation écrite aux termes de laquelle l'exploitant aérien peut utiliser cet aérodrome pour y atterrir ou y décoller;

c) aux héliports.

(3) Le ministre délivre l'autorisation visée à l'alinéa (2)*b*) s'il est possible de préciser dans l'autorisation des conditions visant l'utilisation de l'aérodrome qui permettront d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi par la présente sous-partie; en pareil cas, le ministre précise dans l'autorisation ces conditions.

DORS/2007-87, art. 7.

Application for Airport Certificate

302.02 (1) An applicant for an airport certificate shall submit to the Minister for approval

(*a*) an application for an airport certificate; and

(*b*) a copy of the proposed airport operations manual in respect of the airport.

(2) The application referred to in paragraph (1)(*a*) shall be signed, in ink, by the applicant and shall be in the form set out in the aerodrome standards and recommended practices publications.

Demande de certificat d'aéroport

302.02 (1) Le demandeur d'un certificat d'aéroport doit soumettre à l'approbation du ministre :

a) une demande de certificat d'aéroport;

b) un exemplaire du manuel d'exploitation d'aéroport proposé pour l'aéroport en question.

(2) La demande visée à l'alinéa (1)*a*) doit être signée, à l'encre, par le demandeur et présentée en la forme énoncée dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes.

Issuance of Airport Certificate

302.03 (1) Subject to subsection 6.71(1) of the Act, the Minister shall issue an airport certificate to an applicant authorizing the applicant to operate an aerodrome as an airport if the proposed airport operations manual, submitted pursuant to paragraph 302.02(1)(*b*), is approved by the Minister pursuant to subsection (2) and

(*a*) the standards set out in the aerodrome standards and recommended practices publications are met; or

(*b*) on the basis of an aeronautical study, the Minister determines that

Délivrance du certificat d'aéroport

302.03 (1) Sous réserve du paragraphe 6.71(1) de la Loi, le ministre délivre au demandeur un certificat d'aéroport l'autorisant à exploiter un aérodrome comme aéroport, si le manuel d'exploitation d'aéroport, présenté en application de l'alinéa 302.02(1)*b*), est approuvé conformément au paragraphe (2) et si, selon le cas :

a) les normes énoncées dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes sont respectées;

b) d'après une étude aéronautique, le ministre juge que les conditions suivantes sont réunies :

(i) the level of safety at the aerodrome is equivalent to that provided for by the standards set out in the aerodrome standards and recommended practices publications, and

(ii) the issuance of the airport certificate is in the public interest and not detrimental to aviation safety.

(2) The Minister shall approve a proposed airport operations manual if it

(*a*) accurately describes the physical specifications of the aerodrome; and

(*b*) conforms to the requirements set out in the aerodrome standards and recommended practices publications that apply in respect of an airport operations manual.

(3) Where an aerodrome does not meet a standard set out in the aerodrome standards and recommended practices publications, the Minister may specify in the airport certificate such conditions relating to the subject-matter of the standard as are necessary to ensure a level of safety equivalent to that established by the standard and as are necessary in the public interest and to ensure aviation safety.

Transfer of Airport Certificate

302.04 (1) When an airport certificate is transferred, it shall be transferred in accordance with this section.

(2) The Minister shall transfer an airport certificate to a transferee where

(*a*) the current holder of the airport certificate, at least 14 days before ceasing to operate the airport, notifies the Minister in writing that the current holder will cease to operate the airport as of the date specified in the notice;

(*b*) the current holder of the airport certificate notifies the Minister in writing of the name of the transferee;

(*c*) the transferee applies in writing to the Minister, within 14 days before the current holder ceases to op-

(i) le niveau de sécurité à cet aérodrome est équivalent à celui qui est prévu par les normes énoncées dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes,

(ii) la délivrance du certificat d'aéroport pour cet aérodrome est dans l'intérêt public et la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(2) Le ministre approuve le manuel d'exploitation d'aéroport si, à la fois :

a) ce manuel décrit avec exactitude les caractéristiques physiques de l'aérodrome;

b) ce manuel est conforme aux exigences énoncées dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes relativement au manuel d'exploitation d'aéroport.

(3) Lorsqu'un aérodrome ne respecte pas une des normes énoncées dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes, le ministre peut spécifier, dans le certificat d'aéroport, les conditions relatives à l'objet de la norme qui permettront d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui énoncé dans cette norme et qui sont dictées par l'intérêt public et la sécurité aérienne.

Cession du certificat d'aéroport

302.04 (1) Un certificat d'aéroport ne peut être cédé qu'en conformité avec les dispositions du présent article.

(2) Le ministre cède un certificat d'aéroport au cessionnaire si les conditions suivantes sont réunies :

a) au moins 14 jours avant de cesser d'exploiter l'aéroport, le titulaire du certificat d'aéroport avise le ministre, par écrit, qu'il cessera d'exploiter l'aéroport à la date indiquée dans l'avis;

b) le titulaire du certificat d'aéroport avise le ministre, par écrit, du nom du cessionnaire;

c) dans les 14 jours avant qu'il cesse d'exploiter l'aéroport, le cessionnaire présente une demande au ministre, par écrit, pour que le certificat d'aéroport lui soit cédé;

erate the airport, for the airport certificate to be transferred to the transferee; and

(*d*) the requirements set out in section 302.03 are met.

(3) An application referred to in paragraph (2)(*c*) shall include a copy of the notice referred to in paragraph (2)(*a*).

d) les exigences visées à l'article 302.03 sont respectées.

(3) La demande visée à l'alinéa (2)*c*) inclut un exemplaire de l'avis de cession visé à l'alinéa (2)*a*).

Interim Airport Certificate

302.05 (1) The Minister may, by mail, telex or facsimile machine, issue to an applicant referred to in section 302.03 or a transferee referred to in section 302.04 an interim airport certificate authorizing the applicant or transferee to operate an aerodrome as an airport if the Minister is satisfied that

(*a*) an airport certificate in respect of the aerodrome will be issued to the applicant or transferred to the transferee as soon as the application procedure in respect of the issuance or transfer is completed; and

(*b*) the issuance of the interim airport certificate is in the public interest and not detrimental to aviation safety.

(2) An interim airport certificate issued pursuant to subsection (1) expires on the earlier of

(*a*) the date on which the airport certificate is issued or transferred, and

(*b*) the date specified in the interim airport certificate on which it will expire.

(3) Except for paragraph 302.02(1)(*b*), subsections 302.03(1) and (2) and section 302.08, this Subpart applies in respect of an interim airport certificate in the same manner as it applies in respect of an airport certificate.

Certificat d'aéroport provisoire

302.05 (1) Le ministre peut, par courrier, par télex ou télécopieur, délivrer au demandeur mentionné à l'article 302.03 ou au cessionnaire visé à l'article 302.04 un certificat d'aéroport provisoire l'autorisant à exploiter un aérodrome comme aéroport, s'il est d'avis que les conditions suivantes sont réunies :

a) un certificat d'aéroport sera délivré pour l'aérodrome en cause au demandeur ou cédé au cessionnaire dès que les formalités relatives à la délivrance ou à la cession auront été remplies;

b) la délivrance du certificat d'aéroport provisoire est dans l'intérêt public et ne nuit pas à la sécurité aérienne.

(2) Le certificat d'aéroport provisoire délivré en application du paragraphe (1) expire à la première des dates suivantes :

a) la date de délivrance ou de cession du certificat d'aéroport;

b) la date d'expiration indiquée sur le certificat d'aéroport provisoire.

(3) Sauf les dispositions prévues à l'alinéa 302.02(1)*b*), aux paragraphes 302.03(1) et (2) et à l'article 302.08, les dispositions de la présente sous-partie qui visent le certificat d'aéroport s'appliquent également au certificat d'aéroport provisoire.

Amendment and Cancellation of Airport Certificate

302.06 (1) The Minister may, if the requirements of section 302.03 and paragraph 302.08(1)(*c*) are met, amend an airport certificate where

Modification et annulation du certificat d'aéroport

302.06 (1) Le ministre peut, à condition que les exigences prévues à l'article 302.03 et à l'alinéa 302.08(1)*c*) soient respectées, modifier le certificat d'aéroport dans les cas suivants :

(*a*) there is a change in the use or operation of the airport;

(*b*) there is a change in the boundaries of the airport; or

(*c*) the holder of the airport certificate requests the amendment.

(2) The Minister shall cancel an airport certificate where this Subpart no longer applies in respect of the aerodrome referred to in the airport certificate, as determined in accordance with section 302.01.

Obligations of Operator

302.07 (1) The operator of an airport shall

(*a*) comply

(i) subject to subparagraph (ii), with the standards set out in the aerodrome standards and recommended practices publications, as they read on the date on which the airport certificate was issued,

(ii) in respect of any part or facility of the airport that has been replaced or improved, with the standards set out in the aerodrome standards and recommended practices publications, as they read on the date on which the part or facility was returned to service, and

(iii) with any conditions specified in the airport certificate by the Minister pursuant to subsection 302.03(3);

(*b*) without charge, at the request of a Department of Transport inspector, allow access to airport facilities and provide the equipment necessary to conduct an inspection of the airport;

(*c*) review each issue of each aeronautical information publication on receipt thereof and, immediately after such review, notify the Minister of any inaccurate information contained therein that pertains to the airport;

(*d*) notify the Minister in writing at least 14 days before any change to the airport, the airport facilities or the level of service at the airport that has been planned

a) un changement survient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aéroport;

b) les limites de l'aéroport sont modifiées;

c) le titulaire du certificat d'aéroport en fait la demande.

(2) Le ministre annule un certificat d'aéroport si la présente sous-partie ne s'applique plus à l'aérodrome précisé dans le certificat d'aéroport, tel qu'il est déterminé conformément à l'article 302.01.

Obligations de l'exploitant

302.07 (1) L'exploitant d'un aéroport doit :

a) se conformer :

(i) sous réserve du sous-alinéa (ii), aux normes énoncées dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes, dans leur version à la date à laquelle le certificat d'aéroport a été délivré,

(ii) à l'égard de toute partie ou installation de l'aéroport qui a été remplacée ou améliorée, aux normes énoncées dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes, dans leur version à la date à laquelle la partie ou l'installation a été remise en service,

(iii) le cas échéant, aux conditions spécifiées par le ministre sur le certificat d'aéroport en application du paragraphe 302.03(3);

b) sans frais, à la demande d'un inspecteur du ministère des Transports, permettre à celui-ci l'accès aux installations aéroportuaires et lui fournir l'équipement nécessaire à l'inspection de l'aéroport;

c) examiner, dès sa réception, chaque nouvelle édition des publications d'information aéronautique et aviser le ministre, immédiatement après l'examen, de toute inexactitude contenue dans les renseignements concernant l'aéroport en question;

d) aviser le ministre, par écrit, au moins 14 jours avant que ne survienne à l'aéroport, à ses installations

in advance and that is likely to affect the accuracy of the information contained in an aeronautical information publication;

(*e*) as the circumstances require for the purpose of ensuring aviation safety, inspect the airport

(i) as soon as practicable after any aviation occurrence, as that term is defined in section 2 of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*,

(ii) during any period of construction or repair of the airport or of airport facilities that are designated in the airport certificate, and

(iii) at any other time when there are conditions at the airport that could be hazardous to aviation safety;

(*f*) subject to paragraph (*d*), notify the Minister in writing of any change in airport operations within 14 days after the date of the change; and

(*g*) assign duties on the movement area and any other area set aside for the safe operation of aircraft, including obstacle limitation surfaces, at the airport, which are described in the airport operations manual, only to employees who have successfully completed a safety-related initial training course on human and organizational factors.

(2) Subject to subsection (3), the operator of an airport shall give to the Minister, and cause to be received at the appropriate air traffic control unit or flight service station, immediate notice of any of the following circumstances of which the operator has knowledge:

(*a*) any projection by an object through an obstacle limitation surface relating to the airport;

(*b*) the existence of any obstruction or hazardous condition affecting aviation safety at or in the vicinity of the airport;

ou au niveau de services fournis, tout changement prévu susceptible de rendre inexacts les renseignements figurant dans une publication d'information aéronautique;

e) lorsque les circonstances l'exigent pour assurer la sécurité aérienne, inspecter l'aéroport :

(i) aussitôt que réalisable après que s'est produit un fait aéronautique au sens de l'article 2 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*,

(ii) pendant que celui-ci ou que ses installations désignées dans le certificat d'aéroport font l'objet de travaux de réparation ou de construction,

(iii) dès que s'y présente toute situation susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique;

f) sous réserve de l'alinéa *d*), aviser le ministre, par écrit, de tout changement relatif à l'exploitation de l'aéroport dans les 14 jours suivant la date où ce changement a été apporté;

g) n'attribuer de tâches sur l'aire de mouvement et toute autre aire réservée pour l'utilisation sécuritaire des aéronefs, y compris les surfaces de limitation d'obstacles, à l'aéroport, lesquelles sont décrites dans le manuel d'exploitation de l'aéroport, qu'aux employés qui ont terminé avec succès un cours de formation initiale en matière de sécurité portant sur les facteurs humains et organisationnels.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'exploitant de l'aéroport doit aviser immédiatement le ministre, et faire en sorte que soit également avisée l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, dès qu'il a connaissance des faits suivants :

a) tout empiétement par un objet sur une surface de limitation d'obstacles de l'aéroport;

b) la présence d'obstacles ou l'existence d'une situation dangereuse compromettant la sécurité aérienne à l'aéroport ou dans son voisinage;

(*c*) any reduction in the level of services at the airport that are set out in an aeronautical information publication;

(*d*) the closure of any part of the manoeuvring area of the airport; and

(*e*) any other conditions that could be hazardous to aviation safety at the airport and against which precautions are warranted.

(3) Where it is not feasible for an operator to cause notice of a circumstance referred to in subsection (2) to be received at the appropriate air traffic control unit or flight service station, the operator shall give immediate notice directly to the pilots who may be affected by that circumstance.

(4) The operator of an airport may remove from the surface of the airport any vehicle or other obstruction that is likely to be hazardous to aviation safety at or in the vicinity of the airport.

SOR/2007-290, s. 8.

c) une baisse du niveau des services fournis à l'aéroport et décrits dans une publication d'information aéronautique;

d) la fermeture d'une partie de l'aire de manoeuvre de l'aéroport;

e) l'existence de toute autre situation susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique à l'aéroport et à l'égard de laquelle il serait justifié de prendre des mesures préventives.

(3) Lorsque l'exploitant de l'aéroport ne peut faire en sorte que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente soit avisée des faits mentionnés au paragraphe (2), il doit, immédiatement, informer directement les pilotes qui peuvent être concernés par ces circonstances.

(4) L'exploitant de l'aéroport peut enlever de la surface de celui-ci tout véhicule ou tout obstacle susceptibles de constituer un danger pour la sécurité aéronautique à l'aéroport ou dans son voisinage.

DORS/2007-290, art. 8.

Airport Operations Manual

302.08 (1) The operator of an airport shall

(*a*) on the issuance of an airport certificate, provide the Minister with a copy of the airport operations manual, as approved by the Minister pursuant to subsection 302.03(2), and distribute copies of the applicable portions to the persons and institutions referred to in the airport operations manual;

(*b*) maintain the airport operations manual; and

(*c*) submit to the Minister for approval any proposed amendment to the airport operations manual.

(2) The provisions of this Subpart that apply in respect of the making of an airport operations manual also apply in respect of any amendment to an airport operations manual.

(3) An airport operations manual shall set out the standards to be met and the services to be provided by an airport operator.

Manuel d'exploitation d'aéroport

302.08 (1) L'exploitant d'un aéroport doit :

a) dès la délivrance du certificat d'aéroport, remettre au ministre un exemplaire du manuel d'exploitation d'aéroport approuvé par celui-ci en application du paragraphe 302.03(2) et à tout établissement et personne visés par ce manuel, un exemplaire des parties qui lui sont applicables;

b) tenir à jour le manuel d'exploitation d'aéroport;

c) soumettre à l'approbation du ministre tout projet de modification du manuel d'exploitation d'aéroport.

(2) Les dispositions de la présente sous-partie qui visent l'établissement d'un manuel d'exploitation d'aéroport s'appliquent à toute modification de ce manuel.

(3) Le manuel d'exploitation d'aéroport doit énoncer les normes que l'exploitant de l'aéroport doit respecter ainsi que les services qu'il doit fournir.

(4) An airport operations manual shall contain

(*a*) a table of contents;

(*b*) any information relating to the administration of the airport, including

(i) a record of any amendments to the airport operations manual,

(ii) a list of holders of copies of the airport operations manual or of portions thereof,

(iii) a description of the procedure for amendment of the airport operations manual,

(iv) a description of the organizational structure and operational procedures of the airport management,

(v) an enumeration of the obligations of the operator referred to in section 302.07,

(vi) an undertaking, signed by the operator, in respect of the operator's obligations under paragraphs 302.07(1)(*c*) and (*d*),

(vii) a statement, signed by the operator, certifying that the airport operations manual is complete and accurate, and that the operator agrees to comply with all of the conditions and specifications referred to therein,

(viii) a statement, signed by the Minister, that the Minister has approved the airport operations manual and any amendments thereto, and

(ix) a copy of any agreement or memorandum of understanding that affects the operation of the airport;

(*c*) all of the information necessary to verify that the airport meets the applicable standards set out in the aerodrome standards and recommended practices publications, as they read on the date on which the airport certificate was issued, and satisfies any conditions specified by the Minister pursuant to subsection 302.03(3) in respect of

(i) physical characteristics,

(4) Le manuel d'exploitation d'aéroport doit contenir ce qui suit :

a) une table des matières;

b) tout renseignement portant sur l'administration de l'aéroport, y compris :

(i) un relevé des modifications qui lui ont été apportées, s'il y a lieu,

(ii) la liste des personnes qui en détiennent un exemplaire ou une partie de celui-ci,

(iii) un énoncé de la marche à suivre pour y apporter des modifications,

(iv) un énoncé de la structure organisationnelle et de la procédure opérationnelle de la direction de l'aéroport,

(v) un énoncé des obligations de l'exploitant visées à l'article 302.07,

(vi) une déclaration signée par l'exploitant de l'aéroport dans laquelle il s'engage à remplir les obligations visées aux alinéas 302.07(1)*c*) et *d*),

(vii) une déclaration signée par l'exploitant attestant que ce manuel est complet et que son contenu est exact et que l'exploitant s'engage à se conformer aux conditions et aux spécifications qui y sont énoncées,

(viii) une attestation signée par le ministre que celui-ci a approuvé le manuel et, le cas échéant, ses modifications,

(ix) une copie des ententes ou des protocoles d'entente touchant l'exploitation de l'aéroport;

c) tout renseignement permettant de vérifier que l'aéroport respecte les normes applicables énoncées dans les publications sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes, dans leur version à la date à laquelle le certificat d'aéroport a été délivré, et les conditions spécifiées par le ministre en application du paragraphe 302.03(3) en ce qui concerne :

(i) les caractéristiques physiques,

(ii) obstacle limitation surfaces,

(iii) declared distances,

(iv) lighting,

(v) markers,

(vi) markings,

(vii) signs,

(viii) emergency response measures,

(ix) airport safety measures,

(x) access to the movement area and control procedures, and

(xi) apron management plans and apron safety plans;

(*d*) an enumeration of the facilities and services provided and the measures in effect at the airport, including

(i) movement area maintenance services,

(ii) measures for the removal of disabled aircraft,

(iii) air traffic services and aeronautical information and communication services,

(iv) navigation aids, and

(v) aviation weather services;

(*e*) a description of movement area services and facilities provided at the discretion of the operator; and

(*f*) with respect to the safety management system required under section 107.02,

(i) a description of the system's components specified in section 302.502, and

(ii) a list of the titles, dates and locations of any documents that are not in the airport operations manual and that describe how the operator is meeting its obligations with respect to the safety management system.

(ii) les surfaces de limitation d'obstacles,

(iii) les distances déclarées,

(iv) le balisage lumineux,

(v) les balises,

(vi) les marques,

(vii) les panneaux de signalisation,

(viii) les mesures d'intervention d'urgence,

(ix) les mesures de sécurité à l'aéroport,

(x) l'accès à l'aire de mouvement et les procédures de contrôle,

(xi) les plans de gestion et de sécurité de l'aire de trafic;

d) une liste des installations et des services fournis, ainsi que des mesures mises en oeuvre à l'aéroport, notamment :

(i) les services d'entretien de l'aire de mouvement,

(ii) les mesures d'enlèvement des aéronefs immobilisés,

(iii) les services de la circulation aérienne, d'information aéronautique et de communication aéronautique,

(iv) les aides à la navigation,

(v) les services météorologiques pour l'aviation;

e) une description des services et des installations de l'aire de mouvement fournis à la discrétion de l'exploitant;

f) à l'égard du système de gestion de la sécurité exigé par l'article 107.02 :

(i) une description des éléments du système de gestion de la sécurité qui figurent à l'article 302.502,

(ii) une liste des titres, des dates et des emplacements des documents qui ne figurent pas dans le manuel d'exploitation d'aéroport et qui décrivent comment l'exploitant s'acquitte de ses obligations à l'égard du système de gestion de la sécurité.

(5) The operator of an airport shall operate the airport in accordance with the airport operations manual.

SOR/2007-290, s. 9.

(5) L'exploitant doit exploiter l'aéroport en conformité avec le manuel d'exploitation d'aéroport.

DORS/2007-290, art. 9.

Warning Notices

302.09 Where low-flying or taxiing aircraft at or in the vicinity of an airport are likely to be hazardous to pedestrian or vehicular traffic, the operator of the airport shall immediately

(*a*) post notices warning of the hazard on any public way that is adjacent to the manoeuvring area; or

(*b*) where such a public way is not owned or controlled by the operator, inform the authorities responsible for posting notices on the public way that there is a hazard.

Signalisation des dangers

302.09 Lorsqu'un aéronef évoluant à basse altitude ou circulant au sol à l'aéroport ou dans son voisinage est susceptible de mettre en danger des piétons ou des véhicules, l'exploitant de l'aéroport doit immédiatement, selon le cas :

a) afficher des avis signalant la présence de dangers le long des voies publiques adjacentes à l'aire de manoeuvre;

b) informer des dangers les autorités responsables du marquage des voies publiques, dans les cas où ces voies n'appartiennent pas à l'exploitant ou ne sont pas administrées par lui.

Prohibitions

302.10 No person shall

(*a*) operate an aerodrome referred to in subsection 302.01(1) unless an airport certificate is issued in respect of that aerodrome;

(*b*) knowingly use an airport in a manner contrary to a condition set out in the airport certificate;

(*c*) walk, stand, drive a vehicle, park a vehicle or aircraft or cause an obstruction on the movement area of an airport, except in accordance with permission given

(i) by the operator of the airport, and

(ii) where applicable, by the appropriate air traffic control unit or flight service station;

(*d*) operate any vessel, or cause any obstruction, on the surface of any part of a water area of an airport that is to be kept clear of obstructions in the interest of aviation safety, when ordered, by signal or otherwise, to leave or not to approach that area by the appropriate air traffic control unit or flight service station or by the operator of the airport;

Interdictions

302.10 Il est interdit :

a) d'exploiter un aérodrome visé au paragraphe 302.01(1), à moins qu'un certificat d'aéroport n'ait été délivré à l'égard de l'aérodrome;

b) d'utiliser sciemment un aéroport contrairement à toute condition inscrite sur le certificat d'aéroport;

c) de circuler à pied, de se tenir debout, de conduire un véhicule ou de stationner un véhicule ou un aéronef sur l'aire de mouvement d'un aéroport ou d'y créer un obstacle, sauf si une permission a été accordée à la fois par :

(i) l'exploitant de l'aéroport,

(ii) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, s'il y a lieu;

d) d'utiliser un bateau ou de créer un obstacle quelconque sur la surface d'un plan d'eau d'un aéroport qui doit être gardé exempt d'obstacles pour assurer la sécurité aérienne, après que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol

(*e*) tow an aircraft on an active movement area at night unless the aircraft displays operating wingtip, tail and anti-collision lights or is illuminated by lights mounted on the towing vehicle and directed at the aircraft being towed;

(*f*) park or otherwise leave an aircraft on an active manoeuvring area at night unless the aircraft displays operating wingtip, tail and anti-collision lights or is illuminated by lanterns suspended from the wingtips, tail and nose of the aircraft;

(*g*) at an airport, knowingly remove, deface, extinguish or interfere with a marker, marking, light or signal that is used for the purpose of air navigation, except in accordance with permission given

(i) by the operator of the airport, and

(ii) where applicable, by the appropriate air traffic control unit or flight service station;

(*h*) at or in the vicinity of an airport, knowingly display a marker, marking, sign, light or signal that is likely to be hazardous to aviation safety by causing glare or by causing confusion with or preventing clear visual perception of a marker, marking, sign, light or signal that is required under this Subpart;

(*i*) allow a bird or other animal that is owned by the person or that is in the person's custody or control to be unrestrained within the boundaries of an airport, except for the purpose of controlling other birds or animals at the airport as permitted by the operator; or

(*j*) discharge a firearm within or into an airport without the permission of the operator of the airport.

compétente ou encore l'exploitant de l'aéroport a ordonné à quiconque, par des signaux ou d'autres moyens, de quitter les lieux ou de ne pas s'en approcher;

e) de remorquer un aéronef la nuit sur une aire de mouvement en service, à moins que les feux de bout d'aile, de queue et d'anti-collision de l'aéronef ne soient allumés ou que l'aéronef ne soit illuminé par des feux montés sur le véhicule de remorquage et orientés vers l'aéronef;

f) de stationner ou de laisser un aéronef sur une aire de manoeuvre en service la nuit, à moins que les feux de bout d'aile, de queue et d'anti-collision de l'aéronef ne soient allumés ou que des luminaires allumés ne soient accrochés aux bouts d'aile, à la queue et au nez de l'aéronef;

g) de sciemment enlever, déformer, éteindre ou déranger à l'aéroport une balise, une marque, un feu ou un signal servant à la navigation aérienne, sauf si une permission a été accordée à la fois par :

(i) l'exploitant de l'aérodrome,

(ii) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, s'il y a lieu;

h) de placer sciemment à un aéroport ou dans son voisinage une balise, une marque, un panneau de signalisation, un feu ou un signal susceptibles de constituer un danger pour la sécurité aéronautique, parce qu'ils provoquent un éblouissement, risquent d'être confondus avec une balise, une marque, un panneau de signalisation, un feu ou un signal exigés par la présente sous-partie ou diminuent la perception visuelle de ceux-ci;

i) de laisser en liberté, dans les limites d'un aéroport, un oiseau ou un autre animal dont une personne est propriétaire ou dont elle a la garde, sauf pour les fins d'éloigner d'autres oiseaux ou animaux de l'aéroport avec la permission de l'exploitant de l'aéroport;

(*j*) to fire projectiles with a firearm in or into an airport without the permission of the operator of the airport.

Fire Prevention

302.11 (1) Subject to subsections (2) to (4), no person shall, at an airport, smoke or display an open flame

(*a*) on an apron;

(*b*) on an aircraft loading bridge or on a gallery or balcony that is contiguous to or that overhangs an apron; or

(*c*) in an area where smoking or an open flame is likely to create a fire hazard that could endanger persons or property.

(2) The operator of an airport may display flare pots to provide temporary lighting for the take-off or landing of aircraft.

(3) The operator of an airport may, in writing, authorize maintenance or servicing operations on an apron that involve the use, production or potential development of an open flame or that involve the production or potential development of a spark where the operations are conducted in a manner that is not likely to create a fire hazard that could endanger persons or property.

(4) The operator of an airport may permit smoking in an enclosed building or shelter located on an apron where such smoking is not likely to create a fire hazard that could endanger persons or property.

[**302.12** to **302.200** reserved]

Division II — Airport Emergency Planning

Interpretation

302.201 The following definitions apply in this Division.

j) de tirer des projectiles avec une arme à feu à l'intérieur ou vers l'intérieur d'un aéroport sans la permission de l'exploitant de l'aéroport.

Prévention des incendies

302.11 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), il est interdit de fumer ou d'exposer une flamme nue aux endroits suivants d'un aéroport :

a) sur une aire de trafic;

b) sur une passerelle d'embarquement ou sur une galerie ou un balcon contigus à une aire de trafic ou la surplombant;

c) en tout lieu où fumer ou exposer une flamme nue est susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

(2) L'exploitant d'un aéroport peut se servir de torchères en guise de balisage lumineux provisoire pour le décollage ou l'atterrissage des aéronefs.

(3) L'exploitant d'un aéroport peut autoriser, par écrit, l'exécution, sur l'aire de trafic, des travaux de maintenance ou des travaux d'entretien courant qui comportent l'utilisation ou la production réelle ou éventuelle d'une flamme nue, ou qui provoquent ou risquent de provoquer des étincelles, si l'exécution de ces travaux n'est pas susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

(4) L'exploitant d'un aéroport peut donner la permission de fumer à l'intérieur d'un bâtiment ou d'un abri fermés situés sur une aire de trafic, si ce n'est pas susceptible d'entraîner le risque d'un incendie qui pourrait mettre en danger les personnes ou les biens.

[**302.12** à **302.200** réservés]

Section II — Planification d'urgence aux aéroports

Définitions

302.201 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

"community organization" means an organization, corporation, department or public service. (*organisme communautaire*)

"emergency coordination centre" means a designated area to be used in supporting and coordinating emergency operations and whose location is specified under paragraph 302.203(1)(*r*). (*centre de coordination des urgences*)

"full emergency standby" means attendance at an emergency scene and preparedness to respond at the necessary level when an aircraft has, or may have, an operational problem that affects flight operations to the extent that there is a possibility of an accident. (*état d'alerte complet*)

"on-scene controller" means the person identified in an airport emergency plan as being responsible for the overall coordination of the response at an emergency scene. (*coordonnateur sur place*)

"table top exercise" means an exercise requiring the participation of the community organizations and other resources identified in an airport emergency plan to review and coordinate their respective roles, responsibilities and response actions without actually activating the plan. (*exercice en salle*)

SOR/2007-262, s. 2; SOR/2015-160, s. 4.

« centre de coordination des urgences » Zone désignée qui est destinée à servir à l'appui et à la coordination des opérations d'urgence et dont l'emplacement est précisé en application de l'alinéa 302.203(1)*r*). (*emergency coordination centre*)

« coordonnateur sur place » La personne indiquée dans le plan d'urgence de l'aéroport à titre de responsable de la coordination générale des opérations d'intervention sur les lieux d'une urgence. (*on-scene controller*)

« état d'alerte complet » Présence sur les lieux d'une urgence et préparation à intervenir au niveau nécessaire lorsqu'un aéronef a ou peut avoir un problème opérationnel qui nuit aux opérations de vol au point où un accident est possible. (*full emergency standby*)

« exercice en salle » Exercice qui exige la participation des organismes communautaires et des autres ressources qui figurent dans le plan d'urgence de l'aéroport en vue d'examiner et de coordonner le rôle, les responsabilités et les mesures d'intervention de chacun sans véritablement activer le plan. (*table top exercise*)

« organisme communautaire » Organisme, société, ministère ou service public. (*community organization*)

DORS/2007-262, art. 2; DORS/2015-160, art. 4.

Airport Emergency Plan

General

302.202 (1) After consultation with a representative sample of the air operators that use the airport and with community organizations that may be of assistance during emergency operations at the airport or in its vicinity, the operator of an airport shall develop and maintain an emergency plan for the purpose of identifying

(*a*) the emergencies that can reasonably be expected to occur at the airport or in its vicinity and that could be a threat to the safety of persons or to the operation of the airport;

(*b*) the measures to activate the emergency plan for each type of emergency;

Plan d'urgence de l'aéroport

Généralités

302.202 (1) Après consultation auprès d'un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport et auprès des organismes communautaires qui peuvent prêter assistance au cours d'opérations d'urgence à l'aéroport ou dans son voisinage, l'exploitant de l'aéroport doit élaborer et tenir à jour un plan d'urgence en vue de déterminer :

a) les urgences qui peuvent vraisemblablement se produire à l'aéroport ou dans son voisinage et qui pourraient menacer la sécurité des personnes ou l'exploitation de l'aéroport;

(*c*) the community organizations capable of providing assistance in an emergency; and

(*d*) any additional resources available at the airport and in the surrounding area.

(2) The operator of an airport shall establish a degree of supervision and control sufficient to manage the size and complexity of an emergency.

(3) The operator of an airport shall

(*a*) maintain at the airport, in the format of a manual, a copy of an updated version of the emergency plan; and

(*b*) provide a copy to the Minister on request.

(4) The operator of an airport shall

(*a*) update the emergency plan as necessary to ensure its effectiveness in emergency operations; and

(*b*) review the plan and make any required updates at least once a year after consultation with a representative sample of the air operators that use the airport and the community organizations identified in the plan.

SOR/2007-262, s. 2.

b) les mesures d'activation du plan d'urgence pour chaque type d'urgence;

c) les organismes communautaires qui sont en mesure de prêter assistance au cours d'une urgence;

d) toute ressource supplémentaire disponible à l'aéroport ou dans les environs.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit établir un niveau de surveillance et de coordination suffisant pour gérer l'ampleur et la complexité de l'urgence.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit :

a) conserver à l'aéroport, sous forme de manuel, une version à jour du plan d'urgence;

b) en fournir un exemplaire au ministre sur demande.

(4) L'exploitant de l'aéroport doit :

a) mettre à jour, au besoin, le plan d'urgence pour en assurer l'efficacité dans les opérations d'urgence;

b) faire l'examen du plan et, s'il y a lieu, le mettre à jour au moins une fois l'an après avoir consulté un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport et les organismes communautaires qui figurent dans le plan d'urgence.

DORS/2007-262, art. 2.

Content

302.203 (1) In an emergency plan, the operator of an airport shall, at a minimum,

(*a*) identify the potential emergencies, including

(i) an aircraft accident or incident

(A) within the airport boundaries, and

(B) within a critical rescue and fire-fighting access area that extends 1000 m beyond the ends of a runway and 150 m at 90° outwards from the centreline of the runway, including any part of that area outside the airport boundaries,

(ii) an aircraft emergency declared by either air traffic services or a pilot,

Contenu

302.203 (1) Dans le plan d'urgence, l'exploitant de l'aéroport doit, à tout le moins :

a) indiquer les urgences potentielles, notamment :

(i) les accidents ou incidents d'aviation qui surviennent :

(A) dans les limites de l'aéroport,

(B) dans une zone d'accès critique de sauvetage et de lutte contre les incendies qui s'étend à 1 000 m au-delà des extrémités d'une piste et à 150 m à un angle de 90° de part et d'autre de l'axe de celle-ci, y compris toute partie de cette zone qui se trouve à l'extérieur des limites de l'aéroport,

(iii) a fuel spill that spreads at least 1.5 m in any direction or exceeds 12 mm in depth,

(iv) a medical emergency,

(v) a fire in which airport operations or passenger safety is threatened,

(vi) an emergency that is related to a special aviation event and that might have an impact on airport operations,

(vii) a natural disaster, and

(viii) any other emergency that is a threat or is likely to be a threat to the safety of persons or to the operation of the airport;

(*b*) identify the organizations at the airport and the community organizations that are capable of providing assistance during an emergency at an airport or in its vicinity, provide the telephone numbers and other contact information for each organization and describe the type of assistance each can provide;

(*c*) identify the other resources available at the airport and in the surrounding communities for use during emergency response or recovery operations and provide their telephone numbers and other contact information;

(*d*) describe for emergency situations the lines of authority and the relationships between the organizations identified in the emergency plan and describe how actions will be coordinated among all and within each of the organizations;

(*e*) identify for emergency situations the supervisors and describe the responsibilities of each;

(*f*) specify the positions occupied by the airport personnel who will respond to an emergency and describe the specific emergency response duties of each;

(*g*) identify the on-scene controller and describe the controller's emergency response duties;

(*h*) provide authorization for a person to act as an on-scene controller or a supervisor if they are not airport personnel;

(ii) les aéronefs en état d'urgence déclarés par les services de la circulation aérienne ou un pilote,

(iii) les déversements de carburant qui s'étendent à au moins 1,5 m dans n'importe quelle direction ou qui dépassent 12 mm de profondeur,

(iv) les urgences médicales,

(v) les incendies qui menacent la sécurité des passagers ou l'exploitation de l'aéroport,

(vi) les urgences liées à des manifestations aéronautiques spéciales qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aéroport,

(vii) les désastres naturels,

(viii) toute autre urgence qui menace, ou est susceptible de menacer, la sécurité des personnes ou l'exploitation de l'aéroport;

b) indiquer les organismes à l'aéroport et les organismes communautaires qui sont en mesure de prêter assistance au cours d'une urgence à l'aéroport ou dans son voisinage, ainsi que les numéros de téléphone et les autres coordonnées pour chaque organisme, et décrire le genre d'assistance qu'ils sont en mesure de prêter;

c) indiquer les autres ressources qui sont disponibles à l'aéroport et dans les collectivités avoisinantes et qui pourront servir au cours d'opérations d'intervention d'urgence ou de récupération après urgence, ainsi que les numéros de téléphone et les autres coordonnées;

d) indiquer, pour les situations d'urgence, la voie hiérarchique et les rapports entre les organismes qui figurent dans le plan d'urgence et la manière dont les mesures prises dans le cadre d'une intervention seront coordonnées entre tous les organismes et au sein de chacun d'entre eux;

e) indiquer, pour les situations d'urgence, les surveillants et les responsabilités de chacun;

f) préciser les postes qu'occupent les membres du personnel de l'aéroport qui interviendront dans une

(*i*) set out the criteria to be used for positioning the on-scene controller within visual range of an emergency scene;

(*j*) set out the measures to be taken to make the on-scene controller easily identifiable at all times by all persons responding to an emergency;

(*k*) if initial on-scene control has been assumed by a person from a responding organization, describe the procedure for transferring control to the on-scene controller;

(*l*) describe any training and qualifications required for the on-scene controller and the airport personnel identified in the emergency plan;

(*m*) describe the method for recording any training provided to the on-scene controller and airport personnel;

(*n*) describe the communication procedures and specify the radio frequencies to be used to link the operator of the airport with

(i) the on-scene controller, and

(ii) the providers of ground traffic control services and air traffic control services at the airport;

(*o*) describe the communication procedures allowing the on-scene controller to communicate with the organizations identified in the emergency plan;

(*p*) identify the alerting procedures that

(i) activate the emergency plan,

(ii) establish the necessary level of response,

(iii) allow immediate communication with the organizations identified in the emergency plan in accordance with the required level of response,

(iv) if applicable, confirm the dispatch of each responding organization,

(v) establish the use of standard terminology in communications, and

(vi) establish the use of the appropriate radio frequencies as set out in the emergency plan;

urgence et indiquer les fonctions d'intervention d'urgence particulières de chacun d'eux;

g) indiquer le coordonnateur sur place et ses fonctions d'intervention d'urgence;

h) fournir une autorisation à toute personne qui agit à titre de coordonnateur sur place ou de surveillant, si elle n'est pas membre du personnel de l'aéroport;

i) prévoir les critères à appliquer pour poster le coordonnateur sur place à portée visuelle des lieux d'une urgence;

j) prévoir les mesures à prendre pour que les personnes qui interviennent dans une urgence puissent reconnaître facilement et en tout temps le coordonnateur sur place;

k) indiquer la marche à suivre pour le transfert de la coordination au coordonnateur sur place si une personne d'un organisme d'intervention a pris initialement en charge la coordination sur place;

l) décrire la formation et les qualités que doivent posséder le coordonnateur sur place et les membres du personnel de l'aéroport qui figurent dans le plan d'urgence;

m) décrire la méthode de consignation de toute formation donnée au coordonnateur sur place et aux membres du personnel de l'aéroport;

n) décrire la méthode de communication et préciser les fréquences radio à utiliser pour permettre à l'exploitant de l'aéroport de communiquer avec les personnes suivantes :

(i) le coordonnateur sur place,

(ii) les fournisseurs de services de contrôle de la circulation au sol et de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport;

o) décrire la méthode permettant au coordonnateur sur place de communiquer avec les organismes qui figurent dans le plan d'urgence;

p) décrire la marche à suivre concernant l'alerte qui, à la fois :

(*q*) specify

(i) the airport communication equipment testing procedures,

(ii) a schedule for the testing, and

(iii) the method of keeping records of the tests;

(*r*) for airports designated under Subpart 3, specify the location of the emergency coordination centre used to provide support to the on-scene controller;

(*s*) describe the measures for dealing with adverse climatic conditions and darkness for each potential emergency set out in paragraph (*a*);

(*t*) describe the procedures to assist persons who have been evacuated if their safety is threatened or airside operations are affected;

(*u*) describe the procedures respecting the review and confirmation of the following to permit the return of the airport to operational status after an emergency situation:

(i) emergency status reports,

(ii) coordination with the coroner and the investigator designated by the Transportation Safety Board of Canada regarding the accident site conditions,

(iii) disabled aircraft removal,

(iv) airside inspection results,

(v) accident or incident site conditions, and

(vi) air traffic services and NOTAM coordination;

(*v*) describe the procedures for controlling vehicular flow during an emergency to ensure the safety of vehicles, aircraft and persons;

(*w*) specify the procedures for issuing a NOTAM in the event of

(i) an emergency affecting the critical category for fire fighting required under section 303.07, or

(ii) changes or restrictions in facilities or services at the airport during and after an emergency;

(i) active le plan d'urgence,

(ii) établit le niveau d'intervention nécessaire,

(iii) permet la communication immédiate avec les organismes qui figurent dans le plan d'urgence selon le niveau d'intervention nécessaire,

(iv) confirme le déploiement de chaque organisme d'intervention, s'il y a lieu,

(v) établit l'utilisation d'une terminologie normalisée dans les communications,

(vi) établit l'utilisation des fréquences radio appropriées qui sont prévues dans le plan d'urgence;

q) préciser ce qui suit :

(i) la méthode de mise à l'essai de l'équipement de communication de l'aéroport,

(ii) le calendrier de mise à l'essai,

(iii) la méthode de consignation des essais;

r) dans le cas des aéroports désignés en vertu de la sous-partie 3, préciser l'emplacement du centre de coordination des urgences utilisé pour appuyer le coordonnateur sur place;

s) décrire les mesures à prendre pour faire face aux mauvaises conditions climatiques et à l'obscurité pour chacune des urgences potentielles prévues à l'alinéa *a*);

t) décrire la marche à suivre pour assister les personnes qui ont été évacuées si leur sécurité est menacée ou si l'exploitation côté piste de l'aéroport est touchée;

u) décrire les modalités relatives à l'examen et à la confirmation des éléments ci-après pour que l'aéroport puisse retourner à l'état opérationnel à la suite d'une situation d'urgence :

(i) les comptes rendus de la situation d'urgence,

(ii) la coordination avec le coroner et l'enquêteur désigné du Bureau de la sécurité des transports du Canada en ce qui concerne l'état des lieux de l'accident,

(*x*) describe the procedures for preserving evidence as it relates to

(i) aircraft or aircraft part removal, and

(ii) the site of the accident or incident in accordance with the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*;

(*y*) describe the procedures to be followed, after any exercise set out in section 302.208 or the activation of the plan for an emergency that requires a full emergency standby, in the following cases:

(i) a post-emergency debriefing session with all participating organizations,

(ii) the recording of the minutes of the debriefing session,

(iii) an evaluation of the effectiveness of the emergency plan to identify deficiencies,

(iv) changes, if any, to be made in the emergency plan, and

(v) partial testing subsequent to the modification of an emergency plan;

(*z*) describe

(i) the process for an annual review and update of the emergency plan, and

(ii) the administrative procedure for the distribution of copies of an updated version of the emergency plan to the airport personnel who require them and to the community organizations identified in the plan; and

(*z.1*) describe the procedures to assist in locating an aircraft when the airport receives notification that an ELT has been activated.

(iii) l'enlèvement de l'aéronef accidenté,

(iv) les résultats de l'inspection côté piste,

(v) l'état des lieux de l'incident ou de l'accident,

(vi) la coordination des services de la circulation aérienne et des NOTAM;

v) décrire la marche à suivre relative au contrôle de la circulation des véhicules au cours d'une urgence à l'aéroport pour assurer la sécurité des personnes, des véhicules et des aéronefs;

w) préciser la marche à suivre relative à la publication d'un NOTAM dans l'une des éventualités suivantes :

(i) l'urgence a une incidence sur la catégorie critique — SLIA prévue à l'article 303.07,

(ii) des modifications ou des restrictions touchant les installations ou les services à l'aéroport sont apportés pendant et après une urgence;

x) décrire la marche à suivre relative à la conservation des éléments de preuve qui visent :

(i) d'une part, l'enlèvement d'un aéronef en tout ou en partie,

(ii) d'autre part, les lieux où s'est produit l'accident ou l'incident conformément à la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*;

y) décrire la marche à suivre après tout exercice indiqué à l'article 302.208 ou l'activation du plan à la suite d'une urgence qui exige un état d'alerte complet, dans les cas suivants :

(i) la tenue d'une séance de compte rendu avec tous les organismes participants,

(ii) la consignation du procès-verbal de la séance de compte rendu,

(iii) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence pour en relever les lacunes,

(iv) les modifications à apporter au plan d'urgence, s'il y a lieu,

(v) les essais partiels à la suite d'une modification du plan d'urgence;

z) décrire ce qui suit :

(i) les modalités relatives à l'examen et à la mise à jour annuels du plan d'urgence,

(ii) les mesures administratives visant la distribution d'exemplaires de la version à jour du plan d'urgence aux membres du personnel de l'aéroport qui doivent en avoir un et aux organismes communautaires qui y figurent;

z.1) décrire la marche à suivre pour aider à localiser un aéronef lorsque l'aéroport est avisé qu'une ELT a été déclenchée.

(2) The operator of an airport shall include a copy of the following documents in the emergency plan:

(*a*) the signed agreements, if any, between the airport operator and the community organizations that provide emergency response services to the airport; and

(*b*) an airport grid map.

SOR/2007-262, s. 2.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit inclure dans le plan d'urgence une copie des documents suivants :

a) s'il y a lieu, les accords signés entre l'exploitant de l'aéroport et les organismes communautaires qui fournissent des services d'intervention d'urgence à l'aéroport;

b) la carte quadrillée de l'aéroport.

DORS/2007-262, art. 2.

On-scene Controller

302.204 The on-scene controller shall be at the emergency site and shall not have other duties during an emergency, unless the life of a person is in danger nearby and the on-scene controller is alone and has the ability to assist the person.

SOR/2007-262, s. 2.

302.205 The operator of an airport shall establish procedures that make the on-scene controller easily identifiable by all persons responding to an emergency.

SOR/2007-262, s. 2.

Coordonnateur sur place

302.204 Le coordonnateur sur place doit être sur les lieux de l'urgence et ne peut exercer d'autres fonctions au cours d'une urgence, sauf si la vie d'une personne est en péril à proximité des lieux et qu'il est seul et est en mesure d'aider la personne.

DORS/2007-262, art. 2.

302.205 L'exploitant de l'aéroport doit prévoir des mesures pour faire en sorte que les personnes qui interviennent dans une urgence puissent facilement reconnaître le coordonnateur sur place.

DORS/2007-262, art. 2.

Aircraft Crash Charts and Airport Grid Maps

302.206 (1) For aircraft operating in a passenger or cargo configuration, the operator of an airport shall make available to the emergency coordination centre aircraft

Diagrammes d'urgence d'aéronefs et cartes quadrillées de l'aéroport

302.206 (1) Dans le cas d'aéronefs dont la configuration permet le transport de passagers ou de fret, l'exploitant de l'aéroport doit mettre à la disposition du centre

crash charts specific to the aircraft used by the air operators that use the airport, and shall provide copies of the charts to

(*a*) the organizations responsible for fire-fighting services that are identified in the emergency plan; and

(*b*) the on-scene controller.

(2) In the case of aircraft that have or may have a seating configuration of not more than nine passenger seats, the operator of an airport may use, instead of the aircraft crash charts referred to in subsection (1), other documents containing equivalent information.

(3) The operator of an airport shall develop and review and update annually, if necessary, an airport grid map that includes a minimum of

(*a*) an area covering at least one kilometre around each runway;

(*b*) the airport access roads and gates; and

(*c*) the location of rendezvous points to which persons and vehicles that are responding to an emergency situation proceed in order to receive instructions.

(4) The operator of an airport shall provide copies of the airport grid map to the airport personnel who must have one and the organizations identified in the emergency plan.

SOR/2007-262, s. 2; SOR/2015-160, s. 5(F).

de coordination des urgences les diagrammes d'urgence d'aéronefs propres aux aéronefs utilisés par les exploitants aériens qui utilisent l'aéroport et en fournir des copies aux personnes et organismes suivants :

a) les organismes responsables des services de lutte contre les incendies qui figurent dans le plan d'urgence;

b) le coordonnateur sur place.

(2) Dans le cas d'aéronefs dont la configuration est d'au plus neuf sièges passagers ou qui permettent cette configuration, l'exploitant de l'aéroport peut utiliser, au lieu des diagrammes d'urgence d'aéronefs visés au paragraphe (1), d'autres documents contenant des renseignements équivalents.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit élaborer une carte quadrillée de l'aéroport et, au besoin, en faire l'examen et la mettre à jour chaque année, laquelle indique à tout le moins :

a) une zone couvrant au moins un kilomètre autour de chaque piste;

b) les routes et les grilles d'accès à l'aéroport;

c) l'emplacement des points de rendez-vous vers lesquels les personnes et les véhicules qui interviennent se rendent dans une situation d'urgence pour y recevoir des instructions.

(4) L'exploitant de l'aéroport doit fournir des copies de la carte quadrillée de l'aéroport aux membres du personnel de l'aéroport qui doivent en avoir une copie et aux organismes qui figurent dans le plan d'urgence.

DORS/2007-262, art. 2; DORS/2015-160, art. 5(F).

Personnel and Training

302.207 (1) The operator of an airport shall assign specific emergency response duties, other than those of an on-scene controller or a supervisor, only to those airport personnel who are identified in the emergency plan and who

(*a*) are knowledgeable of their duties as described in the plan; and

Personnel et formation

302.207 (1) L'exploitant de l'aéroport ne peut assigner des fonctions d'intervention d'urgence particulières, autres que celles de coordonnateur sur place ou de surveillant, qu'à des membres du personnel de l'aéroport qui figurent dans le plan d'urgence et qui répondent aux exigences suivantes :

(*b*) have the skills to carry out their duties.

(2) The operator of an airport shall assign to act as an on-scene controller or a supervisor only those airport personnel, or other persons authorized by the operator in the emergency plan, who are

(*a*) knowledgeable about the contents of the emergency plan;

(*b*) familiar with the procedures for the overall coordination of emergency operations at an emergency site; and

(*c*) trained for the particular role that they perform.

(3) The operator of an airport shall

(*a*) keep records of the training that was received by persons to meet the requirements of subsections (1) and (2);

(*b*) preserve the records of training for three years after the day on which the training was received; and

(*c*) submit a copy of the training records to the Minister on request.

SOR/2007-262, s. 2; SOR/2015-160, s. 6(F).

a) ils connaissent bien leurs fonctions telles qu'elles sont décrites dans le plan d'urgence;

b) ils possèdent les compétences pour s'acquitter de leurs fonctions.

(2) L'exploitant de l'aéroport ne peut désigner à titre de coordonnateur sur place ou de surveillant que des membres du personnel de l'aéroport, ou d'autres personnes autorisées par lui dans le plan d'urgence, qui répondent aux exigences suivantes :

a) ils connaissent bien le contenu du plan d'urgence;

b) ils sont familiarisés avec la marche à suivre relative à la coordination générale des opérations d'urgence sur les lieux d'une urgence;

c) ils ont reçu la formation relative au rôle particulier qu'ils exercent.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit :

a) tenir à jour des dossiers de la formation reçue par les personnes pour satisfaire aux exigences des paragraphes (1) et (2);

b) conserver les dossiers de la formation pendant trois ans après la date à laquelle la formation a été reçue;

c) fournir au ministre, sur demande, une copie des dossiers de formation.

DORS/2007-262, art. 2; DORS/2015-160, art. 6(F).

Testing of the Emergency Plan

302.208 (1) In this section, "international service" has the same meaning as in subsection 55(1) of the *Canada Transportation Act*.

(2) The operator of an airport shall test the emergency plan by conducting a full-scale exercise

(*a*) for the airports designated by the Minister in the *Canada Flight Supplement* to be used by international service, at intervals not exceeding two years; and

(*b*) for other airports, at intervals not exceeding four years.

(3) The operator of an airport shall conduct full-scale exercises based on scenarios that relate to a major air-

Mise à l'essai du plan d'urgence

302.208 (1) Dans le présent article, « service international » s'entend au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada*.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit mettre à l'essai le plan d'urgence en procédant à un exercice général :

a) à intervalle d'au plus deux ans, dans le cas des aéroports désignés par le ministre dans le *Supplément de vol - Canada* pour le service international;

b) à intervalle d'au plus quatre ans, dans le cas des autres aéroports;

(3) L'exploitant de l'aéroport doit procéder à des exercices généraux d'après des scénarios comportant un

craft accident and, at a minimum, the exercises shall include the assembly and deployment of fire-fighting, policing and medical services organizations.

(4) The operator of an airport shall conduct a table top exercise each year in which no full-scale exercise is conducted.

(5) The operator of an airport, when conducting a table top exercise, shall have

(*a*) an up-to-date list of the participants and their telephone numbers and the radio frequencies used to communicate;

(*b*) fully operational communication equipment; and

(*c*) a copy of the airport grid map.

(6) The operator of an airport shall base the table top exercises on scenarios that include an aircraft accident or incident.

(7) The operator of an airport shall provide the Minister with a notice in writing of the date and time when a table top or full-scale exercise is to be carried out at least 60 days before the day of the exercise.

(8) The Minister may observe the testing of an emergency plan.

(9) After each exercise, the operator of an airport shall conduct a debriefing with all the organizations identified in the plan and a representative of the airport personnel who participated to evaluate the effectiveness of the emergency plan and identify deficiencies.

(10) The operator of an airport shall implement an action plan to correct any deficiencies in the emergency plan that were identified during a debriefing session.

(11) The operator of an airport shall conduct partial exercises to assess proposed changes in the plan in order to correct deficiencies.

accident d'aéronef important et, à tout le moins, les exercices doivent comprendre le rassemblement et le déploiement des organismes fournissant des services de lutte contre l'incendie, des services de police et des services médicaux.

(4) L'exploitant de l'aéroport doit procéder à un exercice en salle chaque année où il n'y a pas d'exercice général.

(5) Lorsqu'il procède à un exercice en salle, l'exploitant de l'aéroport doit avoir à sa disposition :

a) la liste à jour des participants et de leurs numéros de téléphone, ainsi que des fréquences radio à utiliser pour communiquer;

b) l'équipement de communication qui est en état de fonctionnement;

c) une copie de la carte quadrillée de l'aéroport.

(6) L'exploitant de l'aéroport doit faire reposer les exercices en salle sur des scénarios comportant un accident ou un incident d'aéronef.

(7) L'exploitant de l'aéroport doit aviser le ministre, par écrit, de la date et de l'heure où sera tenu un exercice en salle ou un exercice général au moins 60 jours avant la date de l'exercice.

(8) Le ministre peut assister à la mise à l'essai du plan d'urgence.

(9) Après chaque exercice, l'exploitant de l'aéroport doit tenir une séance de compte rendu avec tous les organismes qui figurent dans le plan et un représentant des membres du personnel de l'aéroport qui y ont participé en vue d'évaluer l'efficacité du plan d'urgence et d'en relever les lacunes.

(10) L'exploitant de l'aéroport doit mettre en oeuvre un plan d'action destiné à corriger, le cas échéant, les lacunes du plan d'urgence qui ont été relevées au cours d'un exercice.

(11) L'exploitant de l'aéroport doit procéder à des exercices partiels destinés à évaluer les modifications

(12) The operator of an airport shall record

(*a*) the date of an exercise;

(*b*) the type of exercise;

(*c*) the minutes of the debriefing session after the exercise; and

(*d*) any action plans to correct deficiencies that were identified during a debriefing session.

(13) The operator of an airport shall keep an exercise record for 10 years after the day on which the record is made.

(14) The operator of an airport shall submit debriefing minutes and corrective action plans relating to an exercise to the Minister on request.

SOR/2007-262, s. 2.

Authorization

302.209 The Minister may, on application by the operator of an airport, provide to the operator written authorization not to conduct the full-scale exercise during an interval set out in paragraph 302.208(2)(*a*) or (*b*) if the operator demonstrates that the testing requirements for a full-scale exercise have been met through an activation of the emergency plan in response to an emergency during that interval.

SOR/2007-262, s. 2.

[**302.210** to **302.300** reserved]

Division III — Airport Wildlife Planning and Management

Interpretation

302.301 In this Division,

"waste disposal facility" means a landfill site, garbage dump, waste transfer and sorting facility, recycling and

proposées au plan d'urgence pour en corriger les lacunes.

(12) L'exploitant de l'aéroport doit consigner les renseignements suivants :

a) la date de l'exercice;

b) le type d'exercice;

c) le procès-verbal de la séance de compte rendu de l'exercice;

d) tout plan d'action destiné à corriger les lacunes relevées au cours de l'exercice.

(13) L'exploitant de l'aéroport doit conserver les dossiers d'exercices pendant 10 ans après la date à laquelle ils ont été établis.

(14) L'exploitant de l'aéroport doit présenter au ministre, sur demande, le procès-verbal de la séance de compte rendu et les plans d'action correctifs relatifs à un exercice.

DORS/2007-262, art. 2.

Autorisation

302.209 Le ministre peut, à la demande de l'exploitant de aéroport, autoriser par écrit celui-ci à ne pas procéder à l'exercice général au cours de l'un des intervalles mentionnés aux alinéas 302.208(2)*a*) ou *b*) s'il démontre que les exigences relatives aux essais dans le cadre de l'exercice général ont été respectées grâce à l'activation du plan d'urgence pour répondre à une urgence au cours de cet intervalle.

DORS/2007-262, art. 2.

[**302.210** à **302.300** réservés]

Section III — Planification et gestion de la faune aux aéroports

Définitions

302.301 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« impact faunique » Collision entre un aéronef et un animal sauvage. (*wildlife strike*)

composting facility or commercial fish processing plant; (*installation d'élimination des déchets*)

"wildlife strike" means a collision between an aircraft and wildlife. (*impact faunique*)

SOR/2006-85, s. 3.

« installation d'élimination des déchets » Lieu d'enfouissement, dépotoir, installation de transfert et de tri des déchets, installation de recyclage et de compostage ou usine de transformation commerciale du poisson. (*waste disposal facility*)

DORS/2006-85, art. 3.

Application

302.302 (1) Subject to subsection (2), this Division applies to airports

(*a*) that, within the preceding calendar year, had 2 800 movements of commercial passenger-carrying aircraft operating under Subpart 4 or 5 of Part VII;

(*b*) that are located within a built-up area;

(*c*) that have a waste disposal facility within 15 km of the geometric centre of the airport;

(*d*) that had an incident where a turbine-powered aircraft collided with wildlife other than a bird and suffered damage, collided with more than one bird or ingested a bird through an engine; or

(*e*) where the presence of wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*, has been observed in an airport flight pattern or movement area.

(2) Section 302.303 applies to all airports.

SOR/2006-85, s. 3; SOR/2015-160, s. 7(F).

Application

302.302 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente section s'applique, selon le cas :

a) aux aéroports où ont été effectués, au cours de l'année civile précédente, 2 800 mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers qui sont utilisés sous le régime des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII;

b) aux aéroports qui sont situés dans une zone bâtie;

c) aux aéroports qui disposent d'une installation d'élimination des déchets située dans un rayon de 15 km du centre géométrique de l'aéroport;

d) aux aéroports où s'est produit un incident mettant en cause un aéronef à turbomoteur qui est entré en collision avec un ou plusieurs animaux sauvages autres que des oiseaux et qui a subi des dommages, est entré en collision avec plus d'un oiseau ou a aspiré un oiseau dans un moteur;

e) aux aéroports où la présence de périls fauniques, y compris ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*, a été observée dans un circuit de vol à l'aéroport ou sur une aire de mouvement.

(2) L'article 302.303 s'applique à tous les aéroports.

DORS/2006-85, art. 3; DORS/2015-160, art. 7(F).

Wildlife Strikes

302.303 (1) The operator of an airport shall keep records of all wildlife strikes at the airport, including those reported by

(*a*) pilots;

(*b*) ground personnel; and

Impacts fauniques

302.303 (1) L'exploitant d'un aéroport doit tenir un registre de tous les impacts fauniques à l'aéroport, y compris ceux signalés par les personnes suivantes :

a) les pilotes;

b) le personnel au sol;

(*c*) aircraft maintenance personnel when they identify damage to an aircraft as having been caused by a wildlife strike.

(2) Wildlife remains that are found within 200 feet of a runway or an airside pavement area are presumed to be the result of a wildlife strike unless another cause of death is identified.

(3) The operator of the airport shall submit a written and dated report to the Minister

(*a*) for each wildlife strike, within 30 days of its occurrence; or

(*b*) for all wildlife strikes that occur in a calendar year, before March 1 of the following calendar year.

SOR/2006-85, s. 3; SOR/2015-160, s. 8.

c) le personnel d'entretien d'aéronefs lorsqu'il établit que les dommages subis par un aéronef ont été causés par un impact faunique.

(2) Les restes d'animaux sauvages qui sont trouvés à 200 pieds ou moins d'une piste ou d'une zone asphaltée du côté piste sont présumés être le résultat d'un impact faunique, sauf si une autre cause de décès est établie.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit soumettre un rapport écrit et daté au ministre :

a) soit sur chaque impact faunique, dans les 30 jours qui suivent celui-ci;

b) soit de tous les impacts fauniques qui surviennent au cours d'une année civile, avant le 1er mars de l'année civile suivante.

DORS/2006-85, art. 3; DORS/2015-160, art. 8.

Risk Analysis

302.304 (1) The operator of an airport shall collect information in respect of the requirements set out in section 322.304 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*.

(2) The operator of the airport shall, after consultation with a representative sample of the operators in respect of an aircraft, air operators and private operators that use the airport, conduct a risk analysis that evaluates the collected information.

(3) The risk analysis shall be in writing and include

(*a*) an analysis of the risks associated with the wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*; and

(*b*) the measures that are necessary to manage or remove the hazards or to manage or mitigate the risks.

(4) The operator of the airport shall, at the request of the Minister, make the risk analysis available for inspection.

SOR/2006-85, s. 3.

Analyse de risques

302.304 (1) L'exploitant d'un aéroport doit recueillir des renseignements à l'égard des exigences prévues à l'article 322.304 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit, après consultation auprès d'un échantillon représentatif des utilisateurs d'un aéronef, des exploitants aériens et des exploitants privés qui utilisent l'aéroport, effectuer une analyse de risques dans laquelle les renseignements recueillis sont évalués.

(3) L'analyse de risques doit être par écrit et comprendre :

a) une analyse des risques associés aux périls fauniques, y compris ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*;

b) les mesures qui sont nécessaires pour gérer ou supprimer les périls ou gérer ou limiter les risques.

(4) L'exploitant de l'aéroport doit, à la demande du ministre, mettre à sa disposition l'analyse de risques aux fins d'inspection.

DORS/2006-85, art. 3.

Airport Wildlife Management Plan

General

302.305 (1) The operator of an airport shall develop an airport wildlife management plan in accordance with section 322.305 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*.

(2) The operator of the airport shall submit the plan to the Minister, on request by the Minister, in accordance with the requirements set out in subsection 322.305(2) of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*.

(3) The operator of the airport shall keep a copy of the plan at the airport and it shall, on request by the Minister, be made available to the Minister.

(4) The operator of the airport shall implement the plan.

(5) The operator of the airport shall review the plan every two years.

(6) The operator of the airport shall amend the plan and submit the amended plan to the Minister within 30 days of the amendment if

(*a*) the amendment is necessary as a result of the review conducted under subsection (5);

(*b*) an incident has occurred in which a turbine-powered aircraft collided with wildlife other than a bird and suffered damage, collided with more than one bird or ingested a bird through an engine;

(*c*) a variation in the presence of wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*, has been observed in an airport flight pattern or movement area; or

(*d*) there has been a change

(i) in the wildlife management procedures or in the methods used to manage or mitigate wildlife hazards,

(ii) in the types of aircraft at the airport, or

Plan de gestion de la faune à l'aéroport

Généralités

302.305 (1) L'exploitant d'un aéroport doit élaborer un plan de gestion de la faune à l'aéroport conformément à l'article 322.305 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit soumettre le plan au ministre, à sa demande, conformément aux exigences prévues au paragraphe 322.305(2) des Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit conserver une copie du plan à l'aéroport et elle doit être mise à la disposition du ministre, à sa demande.

(4) L'exploitant de l'aéroport doit mettre en œuvre le plan.

(5) L'exploitant de l'aéroport doit revoir le plan tous les deux ans.

(6) L'exploitant de l'aéroport doit modifier le plan et soumettre au ministre le plan modifié dans les 30 jours de la modification si, selon le cas :

a) la modification est nécessaire à la suite de la revue effectuée en application du paragraphe (5);

b) un incident mettant en cause un aéronef à turbomoteur qui est entré en collision avec un ou plusieurs animaux sauvages autre qu'un oiseau et qui a subi des dommages, est entré en collision avec plus d'un oiseau ou a aspiré un oiseau dans un moteur;

c) une variation dans la présence des périls fauniques, y compris ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*, a été observée dans un circuit de vol à l'aéroport ou sur une aire de mouvement;

d) il y a eu un changement, selon le cas :

(i) dans le processus de gestion de la faune ou les méthodes utilisées pour gérer ou limiter les périls fauniques,

(iii) in the types of aircraft operations at the airport.

SOR/2006-85, s. 3.

Content

302.306 An airport wildlife management plan shall

(*a*) identify and describe the risks associated with all wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*, at or near the airport that might affect the safe operation of aircraft, including the proximity of any waste disposal facility or migration route affecting wildlife populations near the airport;

(*b*) specify the particular measures that are used by the operator of the airport to manage or mitigate the risks;

(*c*) identify and describe the actions that are used by the operator of the airport to satisfy the requirements set out in section 322.306 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management* in respect of firearm certificates and permits, wildlife control permits, wildlife strikes, wildlife management logs, and evaluations of habitats, land uses and food sources at or near the airport;

(*d*) set out a policy for the management of airport habitats that might attract wildlife;

(*e*) set out a policy that prohibits the feeding of wildlife and the exposure of food wastes;

(*f*) set out a procedure to ensure that all endangered or protected wildlife at the airport are inventoried;

(*g*) identify the role of the personnel and agencies involved in wildlife management issues and provide the contact numbers for each; and

(*h*) provide details of any wildlife hazard awareness program.

SOR/2006-85, s. 3.

(ii) dans les types d'aéronefs à l'aéroport,

(iii) dans les types d'opérations aériennes à l'aéroport.

DORS/2006-85, art. 3.

Contenu

302.306 Le plan de gestion de la faune à l'aéroport doit :

a) indiquer et décrire les risques associés aux périls fauniques, y compris ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*, à l'aéroport ou à ses abords qui pourraient nuire à l'utilisation sécuritaire des aéronefs, y compris la proximité de toute installation d'élimination des déchets et de tout itinéraire de migration qui ont une incidence sur les populations fauniques près de l'aéroport;

b) préciser les mesures particulières qui sont utilisées par l'exploitant de l'aéroport pour gérer ou limiter les risques;

c) indiquer et décrire les mesures qui sont utilisées par l'exploitant de l'aéroport pour satisfaire aux exigences prévues à l'article 322.306 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports* en ce qui concerne les certificats et les permis d'armes à feu, les permis de contrôle de la faune, les impacts fauniques, les registres de gestion de la faune et l'évaluation des habitats, de l'aménagement des territoires et des sources de nourriture à l'aéroport ou à ses abords;

d) prévoir une politique de la gestion des habitats à l'aéroport qui pourraient attirer les animaux sauvages;

e) prévoir une politique qui interdit de nourrir les animaux sauvages et de laisser à découvert les déchets alimentaires;

f) prévoir une marche à suivre pour faire en sorte que les espèces sauvages en péril ou protégées soient recensées à l'aéroport;

g) indiquer le rôle du personnel et des organismes qui participent aux questions de gestion de la faune et

Training

302.307 (1) The operator of an airport shall

(*a*) provide any person who has duties in respect of the airport wildlife management plan with training at least once every five years regarding their assigned duties and the matters set out in section 322.307 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management*; and

(*b*) ensure that any person who has duties in respect of the airport wildlife management plan holds any required firearm permit.

(2) The operator of the airport shall maintain a record of each person's training for a period of five years and provide the Minister with a copy of any record, if requested.

SOR/2006-85, s. 3; SOR/2015-160, s. 9.

Communication and Alerting Procedure

302.308 The operator of an airport shall establish a communication and alerting procedure for wildlife management personnel in accordance with section 322.308 of the *Airport Standards-Airport Wildlife Planning and Management* to alert pilots as soon as possible of the wildlife hazards at the airport and the risks associated with those hazards.

SOR/2006-85, s. 3.

[**302.309** to **302.400** reserved]

Division IV — Reserved

[SOR/2007-290, s. 10]

[**302.401** to **302.499** reserved]

fournir les numéros de téléphone où ils peuvent être joints;

h) donner les détails sur tout programme de sensibilisation aux périls fauniques.

DORS/2006-85, art. 3.

Formation

302.307 (1) L'exploitant d'un aéroport doit :

a) donner à toute personne ayant des fonctions à l'égard du plan de la gestion de la faune à l'aéroport, au moins une fois tous les cinq ans, de la formation sur les fonctions qui lui sont assignées et les sujets prévus à l'article 322.307 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*;

b) veiller à ce que toute personne ayant des fonctions à l'égard du plan de la gestion de la faune à l'aéroport soit titulaire de tout permis d'armes à feu exigé.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit tenir à jour, pour chaque personne, un dossier de formation et le conserver pendant cinq ans et en fournir au ministre, sur demande, une copie.

DORS/2006-85, art. 3; DORS/2015-160, art. 9.

Procédure de communication et d'alarme

302.308 L'exploitant d'un aéroport doit établir une procédure de communication et d'alarme à l'attention du personnel responsable de la gestion faunique conformément à l'article 322.308 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports* pour aviser les pilotes aussitôt que possible des périls fauniques à l'aéroport et des risques qui y sont associés.

DORS/2006-85, art. 3.

[**302.309** à **302.400** réservés]

Section IV — Réservée

[DORS/2007-290, art. 10]

[**302.401** à **302.499** réservés]

Division V — Safety Management System

Application

302.500 (1) This Division applies to an applicant for, or a holder of, an airport certificate issued under section 302.03 in respect of the following airports:

(*a*) Calgary International;

(*b*) Edmonton International;

(*c*) Gander International;

(*d*) Halifax Robert L. Stanfield International;

(*e*) Montréal — Pierre Elliott Trudeau International;

(*f*) Ottawa Macdonald-Cartier International;

(*g*) St. John's International;

(*h*) Toronto / Lester B. Pearson International;

(*i*) Vancouver International; and

(*j*) Winnipeg James Armstrong Richardson International.

(2) On and after January 1, 2009, this Division applies to an applicant for, or a holder of, an airport certificate issued under section 302.03.

SOR/2007-290, s. 10.

Requirements

302.501 The safety management system required under section 107.02 in respect of an applicant for, or a holder of, an airport certificate shall

(*a*) meet the requirements of Subpart 7 of Part I and section 302.502; and

(*b*) be under the control of the accountable executive appointed under paragraph 106.02(1)(*a*).

SOR/2007-290, s. 10.

Components of the Safety Management System

302.502 The safety management system shall include, among others, the following components:

Section V — Système de gestion de la sécurité

Application

302.500 (1) La présente section s'applique au demandeur ou au titulaire d'un certificat d'aéroport délivré en vertu de l'article 302.03 à l'égard des aéroports suivants :

a) Calgary (aéroport international);

b) Edmonton (aéroport international);

c) Gander (aéroport international);

d) Halifax (aéroport international Robert L. Stanfield);

e) Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal);

f) Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier);

g) St. John's (aéroport international);

h) Toronto (aéroport international Lester B. Pearson);

i) Vancouver (aéroport international);

j) Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson).

(2) À compter du 1er janvier 2009, la présente section s'applique au demandeur ou au titulaire d'un certificat d'aéroport délivré en vertu de l'article 302.03.

DORS/2007-290, art. 10.

Exigences

302.501 Le système de gestion de la sécurité qui est exigé par l'article 107.02 dans le cas du demandeur ou du titulaire d'un certificat d'aéroport doit :

a) être conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 302.502;

b) relever du gestionnaire supérieur responsable nommé en vertu de l'alinéa 106.02(1)*a*).

DORS/2007-290, art. 10.

Éléments du système de gestion de la sécurité

302.502 Le système de gestion de la sécurité comprend, notamment, les éléments suivants :

(*a*) a safety management plan that includes

(i) a safety policy that the accountable executive has approved and communicated to all employees,

(ii) the roles and responsibilities of personnel assigned duties under the safety management system,

(iii) performance goals and a means of measuring attainment of those goals,

(iv) a policy for the internal reporting of hazards, incidents and accidents, including the conditions under which immunity from disciplinary action will be granted, and

(v) a process for reviewing the safety management system to determine its effectiveness;

(*b*) procedures for reporting hazards, incidents and accidents to the appropriate manager;

(*c*) procedures for the collection of data relating to hazards, incidents and accidents;

(*d*) procedures for the exchange of information in respect of hazards, incidents and accidents among the operators of aircraft and the provider of air traffic services at the airport and the airport operator;

(*e*) procedures for analysing data obtained under paragraph (*c*) and during an audit conducted under a quality assurance program required under paragraph 107.03(*g*) and for taking corrective actions;

(*f*) training requirements for the person managing the safety management system and for personnel assigned duties under the safety management system;

(*g*) procedures for making progress reports to the accountable executive at intervals determined by the accountable executive and other reports as needed in urgent cases; and

(*h*) procedures for involving employees in the implementation and ongoing development of the safety management system.

SOR/2007-290, s. 10.

a) un plan de gestion de la sécurité qui comprend :

(i) une politique en matière de sécurité que le gestionnaire supérieur responsable a approuvée et communiquée à tous les employés,

(ii) les rôles et les responsabilités du personnel à qui des fonctions ont été assignées dans le cadre du système de gestion de la sécurité,

(iii) des objectifs de performance et des moyens pour évaluer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints,

(iv) une politique qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, laquelle prévoit les conditions selon lesquelles l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires sera accordée,

(v) un processus d'examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l'efficacité;

b) une marche à suivre visant la communication au gestionnaire compétent des dangers, des incidents et des accidents;

c) une marche à suivre visant la collecte de données concernant les dangers, les incidents et les accidents;

d) une marche à suivre visant l'échange de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents entre les utilisateurs d'aéronefs et le fournisseur de services de la circulation aérienne à l'aéroport, et l'exploitant de l'aéroport;

e) une marche à suivre visant l'analyse des données recueillies en application de l'alinéa *c*) et durant une vérification effectuée en vertu du programme d'assurance de la qualité exigé par l'alinéa 107.03*g*) et la prise de mesures correctives;

f) les exigences en matière de formation du gestionnaire du système de gestion de la sécurité et du personnel auquel des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

g) une marche à suivre visant la présentation de rapports d'étape au gestionnaire supérieur responsable à

des intervalles déterminés par lui et, au besoin, d'autres rapports dans les cas urgents;

h) une marche à suivre pour faire participer les employés au processus de mise en oeuvre et de développement continu du système de gestion de la sécurité.

DORS/2007-290, art. 10.

Quality Assurance Program

302.503 (1) The quality assurance program required under paragraph 107.03(*g*) in respect of an applicant for, or a holder of, an airport certificate shall include a process for quality assurance that includes periodic reviews or audits of the activities authorized under a certificate and reviews or audits, for cause, of those activities.

(2) The holder of an airport certificate shall ensure that records relating to the findings resulting from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the airport operations manual.

(3) The holder of an airport certificate shall establish an audit system in respect of the quality assurance program that consists of the following:

(*a*) an initial audit conducted within 12 months after

(i) in the case of an airport specified in subsection 302.500(1), the later of January 1, 2008 and the day on which the airport certificate is issued, and

(ii) in the case of any other airport, the later of January 1, 2009 and the day on which the airport certificate is issued;

(*b*) an audit of the entire quality assurance program carried out every three years, calculated from the initial audit, in one of the following ways:

(i) a complete audit, or

(ii) a series of audits conducted at intervals set out in the airport operations manual;

Programme d'assurance de la qualité

302.503 (1) Le programme d'assurance de la qualité exigé par l'alinéa 107.03*g*) dans le cas du demandeur ou du titulaire d'un certificat d'aéroport comprend un processus d'assurance de la qualité qui comprend des examens ou des vérifications périodiques des activités autorisées en vertu d'un certificat et des examens ou des vérifications pour un motif valable de ces activités.

(2) Le titulaire d'un certificat d'aéroport doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient distribués au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel d'exploitation d'aéroport.

(3) Le titulaire d'un certificat d'aéroport doit établir, pour le programme d'assurance de la qualité, un système de vérification qui comporte les éléments suivants :

a) une vérification initiale effectuée dans les 12 mois qui suivent :

(i) dans le cas d'un aéroport précisé au paragraphe 302.500(1), le 1er janvier 2008 ou, si elle est postérieure, la date de délivrance du certificat d'aéroport,

(ii) dans le cas de tout autre aéroport, le 1er janvier 2009 ou, si elle est postérieure, la date de délivrance du certificat d'aéroport;

b) une vérification de l'ensemble du programme d'assurance de la qualité qui est effectuée tous les trois ans, à compter de la vérification initiale, et de l'une des façons suivantes :

(i) une vérification globale,

(*c*) checklists of all activities controlled by the airport operations manual;

(*d*) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the airport operations manual found during an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*);

(*e*) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to the accountable executive;

(*f*) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and

(*g*) a system for recording the findings of an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*), corrective actions and follow-ups.

(4) The records resulting from a system required under paragraph (3)(*g*) shall be retained for the greater of

(*a*) two audit cycles, and

(*b*) two years.

(5) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities among the activities of an airport shall be fulfilled by persons who are not responsible for carrying out those tasks or activities unless

(*a*) the size, nature and complexity of the operations and activities authorized under the airport certificate justify the fulfilling of those duties by the person responsible for carrying out those tasks or activities;

(*b*) the holder of the airport certificate demonstrates to the Minister, by means of a risk analysis, that the fulfilling of those duties by the person responsible for carrying out those tasks or activities will not result in an unacceptable risk to aviation safety; and

(ii) une série de vérifications effectuées à des intervalles indiqués dans le manuel d'exploitation d'aéroport;

c) des listes de contrôle de toutes les activités régies par le manuel d'exploitation d'aéroport;

d) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec le manuel d'exploitation d'aéroport qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas *a*) ou *b*);

e) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification soit communiquée au gestionnaire supérieur responsable;

f) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;

g) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications visées aux alinéas *a*) ou *b*), les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers découlant du système exigé par l'alinéa (3)*g*) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

a) deux cycles de vérification;

b) deux ans.

(5) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou des activités particulières dans le cadre des activités de l'aéroport doivent être accomplies par des personnes qui ne sont pas responsables de l'exécution de ces tâches ou de ces activités, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités autorisées en vertu du certificat d'aéroport justifient l'accomplissement de ces fonctions par la personne responsable de l'exécution de ces tâches ou de ces activités;

b) le titulaire du certificat d'aéroport démontre au ministre, par une analyse de risques, que l'accomplissement de ces fonctions par la personne qui est responsable de l'exécution de ces tâches ou de ces activités

(*c*) the holder of the airport certificate provides the Minister, in writing, with the information required under paragraphs (*a*) and (*b*).

SOR/2007-290, s. 10.

n'entraînera pas de risques inacceptables pour la sécurité aérienne;

c) le titulaire du certificat d'aéroport fournit au ministre, par écrit, les renseignements exigés par les alinéas *a*) et *b*).

DORS/2007-290, art. 10.

Duties of the Certificate Holder

302.504 The holder of an airport certificate shall

(*a*) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from the safety management system referred to in section 302.501;

(*b*) appoint a person to manage the safety management system; and

(*c*) ensure that the person managing the safety management system performs the duties required under section 302.505.

SOR/2007-290, s. 10.

Fonctions du titulaire d'un certificat

302.504 Le titulaire d'un certificat d'aéroport doit :

a) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle du système de gestion de la sécurité visé à l'article 302.501;

b) nommer un gestionnaire du système de gestion de la sécurité;

c) veiller à ce que le gestionnaire du système de gestion de la sécurité exerce les fonctions exigées par l'article 302.505.

DORS/2007-290, art. 10.

Person Managing the Safety Management System

302.505 (1) The person managing the safety management system shall

(*a*) establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;

(*b*) identify hazards and carry out risk management analyses of those hazards;

(*c*) investigate, analyze and identify the cause or probable cause of all hazards, incidents and accidents identified under the safety management system;

(*d*) establish and maintain a safety data system, by either electronic or other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;

(*e*) monitor and evaluate the results of corrective actions with respect to hazards, incidents and accidents;

Gestionnaire du système de gestion de la sécurité

302.505 (1) Le gestionnaire du système de gestion de la sécurité doit :

a) établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;

b) déceler les dangers et faire des analyses de la gestion des risques;

c) examiner, analyser et cerner la cause réelle ou probable des dangers, des incidents et des accidents relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

d) établir et maintenir un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;

e) surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives concernant les dangers, les incidents et les accidents;

(*f*) monitor the concerns of the civil aviation industry in respect of safety and their perceived effect on the holder of the airport certificate; and

(*g*) determine the adequacy of the training required by paragraph 302.502(*f*).

(2) The person managing the safety management system shall, if a finding resulting from the safety management system referred to in section 302.501 is reported to them,

(*a*) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (*a*) and the reason for it;

(*c*) if management functions have been assigned to another person under subsection (3), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

(*d*) notify the certificate holder of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(3) The person managing the safety management system may assign the management functions for the safety management system referred to in section 302.501 to another person if the assignment and its scope are described in the airport operations manual.

(4) The person to whom management functions have been assigned under subsection (3) shall notify the person managing the safety management system of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(5) The responsibility of the accountable executive is not affected by the appointment of a person to manage the safety management system under paragraph 302.504(*b*) or the assignment of management functions to another person under subsection (3).

SOR/2007-290, s. 10.

f) surveiller les préoccupations de l'industrie de l'aviation civile en matière de sécurité et leur effet perçu sur le titulaire du certificat d'aéroport;

g) déterminer le caractère adéquat de la formation exigée par l'alinéa 302.502*f*).

(2) Le gestionnaire du système de gestion de la sécurité doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du système de gestion de la sécurité visé à l'article 302.501 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et la raison à l'appui de celle-ci;

c) si les fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu du paragraphe (3), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

d) aviser le titulaire du certificat de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(3) Le gestionnaire du système de gestion de la sécurité peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant le système de gestion de la sécurité visé à l'article 302.501 si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel d'exploitation d'aéroport.

(4) La personne à qui des fonctions de gestion ont été attribuées en vertu du paragraphe (3) doit aviser le gestionnaire du système de gestion de la sécurité de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(5) Ni la nomination d'un gestionnaire du système de gestion de la sécurité en vertu de l'alinéa 302.504*b*) ni l'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu du paragraphe (3) ne portent atteinte à la responsabilité du gestionnaire supérieur responsable.

DORS/2007-290, art. 10.

Subpart 3 — Aircraft Rescue and Fire Fighting at Airports and Aerodromes

[SOR/2003-58, s. 2]

Sous-partie 3 — Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aérodromes

[DORS/2003-58, art. 2]

Division I — General

Interpretation

303.01 In this Subpart,

"aircraft category for fire fighting" means an aircraft category, determined in accordance with section 303.05 for the purpose of fighting fires involving aircraft; (*catégorie d'aéronefs — SLIA*)

"aircraft emergency" [Repealed, SOR/2002-226, s. 2]

"aircraft fire-fighting standards" means the *Aerodrome and Airport Standards respecting Aircraft Fire Fighting at Airports and Aerodromes* published under the authority of the Minister; (*normes de lutte contre les incendies d'aéronefs*)

"critical category for fire fighting" means the aircraft category that

(*a*) in respect of a designated airport, is determined in accordance with section 303.07 for the purpose of establishing the required level of service for fighting fires involving aircraft at the airport, and

(*b*) in respect of a participating airport or aerodrome, is specified for the airport or aerodrome in the *Canada Flight Supplement* and corresponds to the level of service for fighting fires involving aircraft at that airport or aerodrome; (*catégorie critique — SLIA*)

"designated airport" [Repealed, SOR/2006-86, s. 2]

"in response posture" means, in respect of personnel, in a location at or near the airport or aerodrome that will permit an operator to obtain a satisfactory result in a response test referred to in subsection 303.18(4); (*en position d'intervention*)

"participating airport or aerodrome" means an airport, other than a designated airport, or an aerodrome, for which a critical category for fire fighting is specified in the *Canada Flight Supplement*. (*aéroport ou aérodrome participant*)

"rescue" means the act of evacuating persons from an aircraft involved in an aircraft accident or incident at an

Section I — Généralités

Définitions et interprétation

303.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

«aéronef en état d'urgence» [Abrogée, DORS/2002-226, art. 2]

«aéroport désigné» [Abrogée, DORS/2006-86, art. 2]

«aéroport ou aérodrome participant» Aéroport autre qu'un aéroport désigné ou aérodrome pour lesquels une catégorie critique — SLIA est spécifiée dans le *Supplément de vol-Canada*. (*participating airport or aerodrome*)

«catégorie d'aéronefs — SLIA» Toute catégorie d'aéronefs établie conformément à l'article 303.05 aux fins du service de lutte contre les incendies d'aéronefs. (*aircraft category for fire fighting*)

«catégorie critique — SLIA» Catégorie d'aéronefs qui :

a) relativement à un aéroport désigné, est déterminée conformément à l'article 303.07 et sert à établir le niveau de service requis de lutte contre les incendies d'aéronefs à cet aéroport;

b) relativement à un aéroport ou aérodrome participant, est annoncée dans le *Supplément de vol-Canada* et correspond au niveau de service de lutte contre les incendies d'aéronefs à cet aéroport ou aérodrome. (*critical category for fire fighting*)

«en position d'intervention» Se dit du personnel qui se trouve en un endroit à l'aéroport ou à l'aérodrome, ou à proximité, permettant à l'exploitant d'obtenir des résultats satisfaisants au test d'intervention visé au paragraphe 303.18(4). (*in response posture*)

«normes de lutte contre les incendies d'aéronefs» Les *Normes visant les aérodromes et les aéroports relatives à la lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aux aérodromes* publiées sous l'autorité du ministre. (*aircraft fire-fighting standards*)

«sauvetage» L'action d'évacuer des personnes d'un aéronef en cause dans un accident ou un incident d'avia-

airport by means of fire suppression and then, if circumstances permit, aircraft entry. (*sauvetage*)

SOR/97-518, s. 2; SOR/2002-226, s. 2; SOR/2003-58, s. 3; SOR/2006-86, s. 2.

tion à un aéroport par l'extinction des incendies et ensuite, si les circonstances le permettent, l'entrée dans l'aéronef. (*rescue*)

DORS/97-518, art. 2; DORS/2002-226, art. 2; DORS/2003-58, art. 3; DORS/2006-86, art. 2.

Application

303.02 (1) This Subpart, except subsections 303.03(2) and 303.04(4), applies in respect of a designated airport, which is an airport at which, according to the statistics referred to in subsection 303.06(1), the total of the number of passengers that are emplaned and the number of passengers that are deplaned is more than 180,000 per year.

(2) This Subpart, except subsections 303.03(1) and 303.04(1) to (3), sections 303.06 and 303.07, subsection 303.10(2) and sections 303.11 and 303.12, applies in respect of a participating airport or aerodrome.

SOR/97-518, s. 2; SOR/98-442, s. 1; SOR/2006-86, s. 3.

Application

303.02 (1) La présente sous-partie, sauf les paragraphes 303.03(2) et 303.04(4), s'applique à un aéroport désigné, qui est un aéroport où, selon les statistiques visées au paragraphe 303.06(1), le total du nombre de passagers embarqués et du nombre de passagers débarqués excède 180 000 par année.

(2) La présente sous-partie, sauf les paragraphes 303.03(1) et 303.04(1) à (3), les articles 303.06 et 303.07, le paragraphe 303.10(2) et les articles 303.11 et 303.12, s'applique aux aéroports et aérodromes participants.

DORS/97-518, art. 2; DORS/98-442, art. 1; DORS/2006-86, art. 3.

General Requirements

303.03 (1) The operator of a designated airport shall provide the aircraft fire-fighting vehicles and the personnel required under this Subpart to respond to an aircraft emergency at the airport

(*a*) in the case of an airport listed in the schedule to this Subpart, on the coming into force of these Regulations; and

(*b*) in any other case, twelve months after the statistics compiled in accordance with subsection 303.06(1) show that the airport meets the criteria for a designated airport set out in subsection 303.02(1).

(2) The operator of a participating airport or aerodrome shall provide the aircraft fire-fighting vehicles and the personnel required pursuant to this Subpart that correspond to the critical category for fire-fighting pub-

Exigences générales

303.03 (1) L'exploitant d'un aéroport désigné doit fournir les véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs et le personnel exigés en vertu de la présente sous-partie pour intervenir dans le cas d'un aéronef en état d'urgence à l'aéroport :

a) dans le cas d'un aéroport énuméré à l'annexe de la présente sous-partie, dès l'entrée en vigueur du présent règlement;

b) dans tout autre cas, 12 mois après que les statistiques compilées conformément au paragraphe 303.06(1) démontrent que l'aéroport répond aux critères d'un aéroport désigné qui figurent au paragraphe 303.02(1).

(2) L'exploitant d'un aéroport ou aérodrome participant doit fournir, suivant la catégorie critique — SLIA publiée dans le *Supplément de vol-Canada*, les véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs et le personnel exigés en vertu de la présente sous-partie pour intervenir

lished in the *Canada Flight Supplement* to respond to an aircraft emergency at the airport or aerodrome.

SOR/97-518, s. 2; SOR/2006-86, s. 4.

dans le cas d'un aéronef en état d'urgence à l'aéroport ou à l'aérodrome.

DORS/97-518, art. 2; DORS/2006-86, art. 4.

Hours of Operation of an Aircraft Fire-fighting Service

303.04 (1) Subject to subsection (2), the operator of a designated airport shall

(*a*) at the beginning of each month and after consultation with the air operators that use the airport, establish the hours of operation of an aircraft fire-fighting service for the month and ensure that those hours coincide with at least 90 per cent of the movements during that month by commercial passenger-carrying aircraft at the airport of which the operator receives notice at least 30 days in advance; and

(*b*) ensure that the critical category for fire fighting and the hours of operation of an aircraft fire fighting service are published in the Canada Flight Supplement and in a NOTAM, if the NOTAM is published earlier.

(2) Subject to subsection (5), the operator of a designated airport shall provide an aircraft fire-fighting service for the operation at the airport of aeroplanes in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers if the aeroplanes are operated under

(*a*) Part VI, Subpart 4; or

(*b*) Part VII, Subpart 1 or 5.

(3) The operator of a designated airport shall provide an aircraft fire-fighting service until an aircraft referred to in subsection (2) has taken off or landed or the flight has been cancelled.

(4) The operator of a participating airport or aerodrome shall establish the hours during which an aircraft fire-fighting service is to be operated and shall ensure that the hours are published in the *Canada Flight Supplement* and in a NOTAM, if the NOTAM is published earlier.

Heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs

303.04 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant d'un aéroport désigné doit :

a) établir, au début de chaque mois et après consultation avec les exploitants aériens qui utilisent l'aéroport, les heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs pour ce mois, lesquelles doivent couvrir au moins 90 pour cent des mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers à l'aéroport, durant ce mois, dont l'exploitant est averti au moins 30 jours à l'avance;

b) veiller à ce que la catégorie critique — SLIA et les heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs soient publiées dans le Supplément de vol-Canada et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt.

(2) Sous réserve du paragraphe (5), l'exploitant d'un aéroport désigné doit fournir un service de lutte contre les incendies d'aéronefs lorsque sont utilisés à l'aéroport des avions pour lesquels un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus et qui sont utilisés en application, selon le cas :

a) de la sous-partie 4 de la partie VI;

b) des sous-parties 1 ou 5 de la partie VII.

(3) L'exploitant d'un aéroport désigné doit fournir le service de lutte contre les incendies d'aéronefs jusqu'à ce que l'aéronef visé au paragraphe (2) ait décollé ou atterri ou que le vol ait été annulé.

(4) L'exploitant d'un aéroport ou aérodrome participant doit établir les heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs et veiller à ce qu'elles soient publiées dans le *Supplément de vol-Canada* et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt.

(5) Subsection (2) does not apply in respect of

(*a*) a cargo flight without passengers;

(*b*) a ferry flight;

(*c*) a positioning flight;

(*d*) a training flight if no fare-paying passengers are on board;

(*e*) the arrival of an aeroplane when the airport is being used for a diversion or as an alternate aerodrome; or

(*f*) the subsequent departure of an aeroplane referred to in paragraph (*e*), if it is conducted in accordance with paragraph 602.96(7)(*f*).

SOR/97-518, s. 2; SOR/98-442, s. 2; SOR/2003-58, s. 4; SOR/2006-86, s. 5.

(5) Le paragraphe (2) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) un vol de fret sans passagers;

b) un vol de convoyage;

c) un vol de mise en place;

d) un vol d'entraînement sans passagers payants à bord;

e) l'arrivée d'un avion lorsque l'aéroport est utilisé pour le déroutement du vol ou comme aérodrome de dégagement;

f) le départ subséquent de l'avion visé à l'alinéa *e*), s'il est effectué conformément à l'alinéa 602.96(7)*f*).

DORS/97-518, art. 2; DORS/98-442, art. 2; DORS/2003-58, art. 4; DORS/2006-86, art. 5.

Aircraft Category for Fire Fighting

303.05 (1) An aircraft category for fire fighting set out in column I of an item of the table to this subsection shall be established for an aircraft based on the aircraft overall length set out in column II of the item and the aircraft maximum fuselage width set out in column III of that item.

Catégorie d'aéronefs — SLIA

303.05 (1) La catégorie d'aéronefs — SLIA précisée à la colonne I du tableau du présent paragraphe est établie pour un aéronef en fonction de la longueur hors tout de celui-ci précisée à la colonne II et de la largeur maximale du fuselage de celui-ci précisée à la colonne III.

TABLE

Item	Column I Aircraft Category for Fire Fighting	Column II Aircraft Overall Length	Column III Aircraft Maximum Fuselage Width
1.	1	less than 9 m	2 m
2.	2	at least 9 m but less than 12 m	2 m
3.	3	at least 12 m but less than 18 m	3 m
4.	4	at least 18 m but less than 24 m	4 m
5.	5	at least 24 m but less than 28 m	4 m
6.	6	at least 28 m but less than 39 m	5 m
7.	7	at least 39 m but less than 49 m	5 m
8.	8	at least 49 m but less than 61 m	7 m
9.	9	at least 61 m but less than 76 m	7 m
10.	10	at least 76 m	8 m

TABLEAU

Article	Colonne I Catégorie d'aéronefs — SLIA	Colonne II Longueur hors tout de l'aéronef	Colonne III Largeur maximale du fuselage de l'aéronef
1.	1	moins de 9 m	2 m
2.	2	au moins 9 m et moins de 12 m	2 m
3.	3	au moins 12 m et moins de 18 m	3 m
4.	4	au moins 18 m et moins de 24 m	4 m
5.	5	au moins 24 m et moins de 28 m	4 m
6.	6	au moins 28 m et moins de 39 m	5 m
7.	7	au moins 39 m et moins de 49 m	5 m
8.	8	au moins 49 m et moins de 61 m	7 m
9.	9	au moins 61 m et moins de 76 m	7 m
10.	10	au moins 76 m	8 m

(2) Where the fuselage width of an aircraft that has an overall length within the range set out in column II of an item of the table to subsection (1) is greater than the aircraft maximum fuselage width set out in column III of the item, the aircraft category for fire fighting for the aircraft shall be one category higher than the category set out in column I of that item.

SOR/97-518, s. 2.

(2) Lorsque la largeur du fuselage d'un aéronef dont la longueur hors tout se situe dans les limites visées à la colonne II du tableau du paragraphe (1) est supérieure à la largeur maximale du fuselage précisée à la colonne III, la catégorie d'aéronefs — SLIA est la catégorie immédiatement supérieure à celle mentionnée à la colonne I.

DORS/97-518, art. 2.

Statistics on the Number of Passengers and Aircraft Movements

303.06 (1) The operator of an airport or aerodrome shall review, at least once every six months, the statistics in respect of the number of emplaned and deplaned passengers resulting from the Electronic Collection of Air Transportation Statistics project carried out jointly by the Department of Transport and Statistics Canada for the twelve months preceding the date of the review and determine whether the airport or aerodrome qualifies as a designated airport under subsection 303.02(1).

(2) The operator of a designated airport shall compile monthly statistics setting out the number of movements by commercial passenger-carrying aircraft in each aircraft category for fire fighting.

Statistiques sur le nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs

303.06 (1) L'exploitant d'un aéroport ou d'un aérodrome doit réviser, au moins tous les six mois, les statistiques sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, lesquelles proviennent du projet de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien exécuté conjointement par le ministère des Transports et Statistique Canada et visent les 12 mois précédant la date de la révision, pour établir si l'aéroport ou l'aérodrome répond aux critères d'un aéroport désigné aux termes du paragraphe 303.02(1).

(2) L'exploitant d'un aéroport désigné doit compiler des statistiques mensuelles établissant le nombre de mouvements effectués par les aéronefs commerciaux de

transport de passagers dans chaque catégorie d'aéronefs — SLIA.

(3) The operator of a designated airport shall, at least once every six months, review the monthly statistics for the twelve months preceding the date of the review and determine the three consecutive months with the highest total number of movements by commercial passenger-carrying aircraft in all aircraft categories for fire fighting.

(3) L'exploitant d'un aéroport désigné doit, au moins tous les six mois, réviser les statistiques mensuelles des 12 mois précédant la date de la révision et déterminer, pour l'ensemble des catégories d'aéronefs — SLIA, les trois mois consécutifs où le nombre total de mouvements effectués par les aéronefs commerciaux de transport de passagers a été le plus élevé.

(4) Where the review shows more than one period of three consecutive months having the same total number of movements by commercial passenger-carrying aircraft, the period to be used for the purposes of section 303.07 is

(*a*) the period involving the highest aircraft category for fire fighting; or

(*b*) where those periods involve the same highest aircraft category for fire fighting, the period involving the greatest number of movements in that category.

(4) Lorsque la révision révèle que plus d'une période de trois mois consécutifs ont le même nombre total de mouvements effectués par les aéronefs commerciaux de transport de passagers, la période à retenir pour l'application de l'article 303.07 est :

a) soit celle qui comporte la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée;

b) soit, lorsque ces périodes comportent la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée identique, celle qui comporte le plus grand nombre de mouvements dans cette catégorie.

(5) The Minister may, in writing, on application by the operator of a designated airport, authorize the operator to cease providing an aircraft fire-fighting service if the operator demonstrates by means of a risk analysis based on Standard CAN/CSA-Q850-97 entitled Risk Management: Guideline for Decision-makers as amended from time to time that the cessation of the aircraft fire-fighting service will not result in an unacceptable risk to aviation safety.

(5) Le ministre peut autoriser, par écrit, l'exploitant d'un aéroport désigné qui en fait la demande à cesser de fournir le service de lutte contre les incendies d'aéronefs si celui-ci lui démontre, par une analyse de risques basée sur la norme CAN/CSA-Q850-97 intitulée Gestion des risques : Guide à l'intention des décideurs, avec ses modifications successives, que la cessation du service de lutte contre les incendies n'entraînera pas de risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

(6) If the Minister issues an authorization under subsection (5), the operator of a designated airport shall submit the content of the authorization for publication in the Canada Flight Supplement and in a NOTAM, if the NOTAM is published earlier.

(6) Si le ministre accorde l'autorisation en vertu du paragraphe (5), l'exploitant d'un aéroport désigné soumet le contenu de l'autorisation aux fins de publication dans le Supplément de vol-Canada et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt.

(7) The operator of a designated airport shall

(*a*) retain the monthly statistics referred to in subsection (2) for five years after the date of the review; and

(7) L'exploitant d'un aéroport désigné doit :

a) conserver les statistiques mensuelles visées au paragraphe (2) pendant cinq ans après la date de la révision;

(*b*) provide them to the Minister at the Minister's request.

SOR/97-518, s. 2; SOR/2006-86, s. 6.

b) à la demande du ministre, les mettre à sa disposition.

DORS/97-518, art. 2; DORS/2006-86, art. 6.

Critical Category for Fire Fighting

303.07 (1) The operator of a designated airport shall determine a critical category for fire fighting for the airport based on the number of movements at the airport during the three-month period determined in accordance with subsection 303.06(3) or (4) by commercial passenger-carrying aircraft in the highest and the next highest aircraft categories for fire fighting.

(2) Where, during the period referred to in subsection (1), the number of movements at the designated airport by aircraft in the highest aircraft category for fire fighting is 700 or more, the critical category for fire fighting is equivalent to that highest aircraft category for fire fighting.

(3) If, during the period referred to in subsection (1), the number of movements at the designated airport by aircraft in the highest aircraft category for fire fighting is less than 700, the critical category for fire fighting shall be determined by decreasing the highest aircraft category for fire fighting by one category.

(4) If the operator of a designated airport anticipates a period of one or more hours of movements of aircraft of a lower aircraft category for fire fighting only, the operator may reduce the critical category for fire fighting to the highest aircraft category for fire fighting anticipated for that period if the operator

(*a*) documents the anticipated situation; and

(*b*) notifies the appropriate air traffic control unit or flight service station of the reduced critical category for fire fighting for publication in a NOTAM.

SOR/97-518, s. 2; SOR/2003-58, s. 5; SOR/2003-42, s. 1; SOR/2006-86, s. 7.

Catégorie critique — SLIA

303.07 (1) L'exploitant d'un aéroport désigné doit déterminer, pour l'aéroport, une catégorie critique — SLIA en fonction du nombre de mouvements qui y ont été effectués, durant la période de trois mois établie conformément aux paragraphes 303.06(3) ou (4), par les aéronefs commerciaux de transport de passagers correspondant à la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée et à celle immédiatement inférieure.

(2) Lorsque, durant la période visée au paragraphe (1), à l'aéroport désigné, le nombre de mouvements des aéronefs correspondant à la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée est de 700 ou plus, la catégorie critique — SLIA équivaut à cette catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée.

(3) Lorsque, durant la période visée au paragraphe (1), à l'aéroport désigné, le nombre de mouvements des aéronefs correspondant à la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée est inférieur à 700, la catégorie critique — SLIA équivaut à cette catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée, réduite d'une catégorie.

(4) L'exploitant d'un aéroport désigné qui prévoit seulement des mouvements d'aéronefs d'une catégorie inférieure à la catégorie critique — SLIA pour cet aéroport, pour une période d'une heure ou plus, peut réduire la catégorie critique — SLIA au niveau correspondant à la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée prévue pour cette période si, à la fois :

a) il documente la situation prévue;

b) il donne un avis de la réduction de la catégorie critique — SLIA à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes aux fins de publication dans un NOTAM.

DORS/97-518, art. 2; DORS/2003-58, art. 5; DORS/2003-42, art. 1; DORS/2006-86, art. 7.

Division II — Extinguishing Agents and Aircraft Fire-Fighting Vehicles

Extinguishing Agents and Equipment

303.08 The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall provide its aircraft fire-fighting service with both the principal and the complementary extinguishing agents and the equipment delivering the agents that meet the requirements set out in the aircraft fire-fighting standards.

SOR/97-518, s. 2.

Extinguishing Agent and Aircraft Fire-fighting Vehicle Requirements

303.09 Subject to sections 303.10 and 303.11, the operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome the critical category for fire fighting of which is set out in column I of an item of the table to this section shall provide to the aircraft fire-fighting service at the airport or aerodrome the quantities of water and complementary extinguishing agents set out in columns II and III of the item, and the minimum number of aircraft fire-fighting vehicles set out in column IV of that item necessary to provide the total discharge capacity set out in column V of that item.

Section II — Agents extincteurs et véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs

Agents extincteurs et matériel

303.08 L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit mettre à la disposition du service de lutte contre les incendies d'aéronefs les agents extincteurs principaux et complémentaires, ainsi que le matériel servant à les projeter, qui satisfont aux exigences prévues dans les normes de lutte contre les incendies d'aéronefs.

DORS/97-518, art. 2.

Exigences relatives aux agents extincteurs et aux véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs

303.09 Sous réserve des articles 303.10 et 303.11, l'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant dont la catégorie critique — SLIA figure à la colonne I du tableau du présent article doit mettre à la disposition du service de lutte contre les incendies d'aéronefs à l'aéroport ou à l'aérodrome les quantités d'eau et d'agents extincteurs complémentaires précisées aux colonnes II et III, ainsi que le nombre minimal nécessaire de véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs prévu à la colonne IV pour fournir la capacité totale de débit indiquée à la colonne V.

TABLE

Item	Column I Critical Category for Fire Fighting	Column II Quantity of Water (in litres)	Column III Quantity of Complementary Extinguishing Agents (in kilograms)	Column IV Minimum Number of Aircraft Fire-fighting Vehicles	Column V Total Discharge Capacity (in litres per minute)
1.	1	230	45	1	230
2.	2	670	90	1	550
3.	3	1 200	135	1	900
4.	4	2 400	135	1	1 800
5.	5	5 400	180	1	3 000
6.	6	7 900	225	2	4 000
7.	7	12 100	225	2	5 300
8.	8	18 200	450	3	7 200

Item	Column I Critical Category for Fire Fighting	Column II Quantity of Water (in litres)	Column III Quantity of Complementary Extinguishing Agents (in kilograms)	Column IV Minimum Number of Aircraft Fire-fighting Vehicles	Column V Total Discharge Capacity (in litres per minute)
9.	9	24 300	450	3	9 000
10.	10	32 300	450	3	11 200

TABLEAU

Article	Colonne I Catégorie critique — SLIA	Colonne II Quantité d'eau (en litres)	Colonne III Quantité d'agents extincteurs complémentaires (en kilogrammes)	Colonne IV Nombre minimal de véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs	Colonne V Capacité totale de débit (en litres par minute)
1.	1	230	45	1	230
2.	2	670	90	1	550
3.	3	1 200	135	1	900
4.	4	2 400	135	1	1 800
5.	5	5 400	180	1	3 000
6.	6	7 900	225	2	4 000
7.	7	12 100	225	2	5 300
8.	8	18 200	450	3	7 200
9.	9	24 300	450	3	9 000
10.	10	32 300	450	3	11 200

SOR/97-518, s. 2.

DORS/97-518, art. 2.

Temporary Exemption

303.10 (1) Subject to subsection (2), the operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome does not have to meet the requirements referred to in section 303.09 where those requirements cannot be met because of a personnel shortage or unserviceable equipment at the airport or aerodrome caused by circumstances beyond the control of its operator and a notification of the reduced level of aircraft fire-fighting service at the airport or aerodrome has been given to the appropriate air traffic control unit or flight service station for publication in a NOTAM.

Exemption temporaire

303.10 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant n'a pas à satisfaire aux exigences de l'article 303.09 lorsque ces exigences ne peuvent être respectées en raison d'une pénurie de personnel ou d'une panne d'équipement, à l'aéroport ou à l'aérodrome, causée par des circonstances indépendantes de la volonté de l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome et lorsqu'un avis de la capacité réduite du service de lutte contre les incendies d'aéronefs à l'aéroport ou à l'aérodrome est donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétente aux fins de publication dans un NOTAM.

(2) When the condition described in subsection (1) continues for seven days or more, the operator of a designated airport shall, no later than seven days after the onset of the condition,

(*a*) establish a plan specifying the corrective measures that are necessary to meet the requirements of section 303.09 and the dates by which those measures shall be taken, which dates shall be as early as practicable given the circumstances; and

(*b*) submit the plan to the Minister.

(3) The operator of a designated airport shall implement the submitted plan by the date specified in the plan.

SOR/97-518, s. 2.

(2) Lorsque les événements décrits au paragraphe (1) persistent durant sept jours ou plus, l'exploitant d'un aéroport désigné doit, au plus tard le 7e jour suivant la survenance de ces événements :

a) établir un plan qui prévoit les mesures correctives nécessaires pour satisfaire aux exigences visées à l'article 303.09, lesquelles mesures doivent être apportées aussitôt que possible compte tenu des circonstances, et y préciser en conséquence les dates de leur mise en oeuvre;

b) présenter ce plan au ministre.

(3) L'exploitant d'un aéroport désigné doit mettre en oeuvre le plan présenté au ministre conformément aux délais qui y sont spécifiés.

DORS/97-518, art. 2.

Authorization Respecting Reduced Requirements

303.11 (1) The Minister may, in writing, on application by the operator of a designated airport, authorize the operator to meet the requirements set out in the table to section 303.09 for a lower critical category for fire fighting than that established for the airport pursuant to section 303.07 where that operator demonstrates that

(*a*) the critical category for fire fighting was the result of movements by unusually large commercial passenger-carrying aircraft or an unusually high number of movements by commercial passenger-carrying aircraft at the airport and either of these situations is unlikely to be repeated within the next year; or

(*b*) the number of movements by, or the size of, commercial passenger-carrying aircraft at the airport is expected to be altered in a manner that would result in a lower critical category for fire fighting.

(2) Where a written authorization has been issued pursuant to subsection (1), the operator of the designated airport shall meet the requirements set out in the table to section 303.09 for the lower critical category for fire

Autorisation relative à des exigences réduites

303.11 (1) Le ministre peut autoriser, par écrit, l'exploitant d'un aéroport désigné qui en fait la demande à satisfaire aux exigences visées au tableau de l'article 303.09 qui correspondent à une catégorie critique — SLIA inférieure à celle déterminée pour l'aéroport conformément à l'article 303.07, lorsque l'exploitant de l'aéroport démontre :

a) soit que la catégorie critique — SLIA déterminée résulte de mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers de dimensions inhabituelles ou d'un nombre inhabituellement élevé de mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers, ces situations ne risquant pas de se répéter dans la prochaine année;

b) soit qu'un changement dans le nombre de mouvements ou dans les dimensions des aéronefs commerciaux de transport de passagers est prévue, à l'aéroport, qui entraînerait une diminution de la catégorie critique — SLIA.

(2) Lorsqu'une autorisation écrite a été accordée conformément au paragraphe (1), l'exploitant d'un aéroport désigné doit satisfaire aux exigences visées au tableau de l'article 303.09 qui correspondent à la catégorie

fighting specified in the authorization and shall ensure that

(*a*) notification of the reduced level of aircraft fire-fighting service and the period during which the level is reduced is given to the appropriate air traffic control unit or flight service station for publication in the *Canada Flight Supplement* and in a NOTAM, where the NOTAM is published earlier;

(*b*) procedures are established to restore the level of aircraft fire-fighting service to the previous higher level if the reduction in the number of movements by, or in the size of, commercial passenger-carrying aircraft at the airport is temporary; and

(*c*) the procedures for a reduction in the level of aircraft fire-fighting service and the procedures referred to in paragraph (*b*) are set out in the airport operations manual.

SOR/97-518, s. 2.

critique — SLIA inférieure spécifiée dans cette autorisation et veiller à ce que les conditions suivantes soient respectées :

a) un avis de la capacité réduite du service de lutte contre les incendies d'aéronefs et de la période pour laquelle la capacité est réduite est donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétente aux fins de publication dans le *Supplément de vol-Canada* et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt;

b) des procédures sont établies pour rétablir la capacité du service de lutte contre les incendies d'aéronefs à son niveau plus élevé antérieur, si la réduction du nombre de mouvements ou des dimensions des aéronefs commerciaux de transport de passagers à l'aéroport est temporaire;

c) les procédures concernant la réduction de la capacité du service de lutte contre les incendies d'aéronefs et celles visées à l'alinéa *b*) sont précisées dans le manuel d'exploitation de l'aéroport.

DORS/97-518, art. 2.

Adjustment to Higher Requirements

303.12 Where an increase in the number of movements by, or in the size of, commercial passenger-carrying aircraft at a designated airport results in the establishment for the airport of a higher critical category for fire fighting than the previous category, the operator of the airport shall meet the requirements for that higher category as set out in the table to section 303.09 within one year after the date of establishing the higher critical category for fire fighting.

SOR/97-518, s. 2.

Rajustement à la hausse des exigences

303.12 Lorsqu'un accroissement, à l'aéroport désigné, du nombre de mouvements ou des dimensions des aéronefs commerciaux de transport de passagers entraîne l'établissement d'une catégorie critique — SLIA supérieure à la précédente, l'exploitant de l'aéroport doit satisfaire aux exigences visées au tableau de l'article 303.09 qui correspondent à celles de cette catégorie critique — SLIA plus élevée dans l'année suivant la date de l'établissement de celle-ci.

DORS/97-518, art. 2.

Division III — Personnel Requirements

Minimum Personnel

303.13 During the hours of operation of the aircraft fire-fighting service, the operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall ensure that trained aircraft fire-fighting personnel are in response posture and in sufficient number to operate the

Section III — Exigences relatives au personnel

Effectif minimal de service

303.13 L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit veiller à ce que, durant les heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs, le personnel ayant reçu la formation sur la lutte contre les incendies d'aéronefs

aircraft fire-fighting vehicles and apply the extinguishing agents required by section 303.09.

SOR/97-518, s. 2; SOR/2003-58, s. 6.

soit en position d'intervention et soit suffisant pour faire fonctionner les véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs et pour répandre les agents extincteurs exigés en application de l'article 303.09.

DORS/97-518, art. 2; DORS/2003-58, art. 6.

Training of Personnel

303.14 The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall ensure that all personnel assigned to aircraft fire-fighting duties are trained in accordance with the aircraft fire-fighting standards.

SOR/97-518, s. 2.

Formation du personnel

303.14 L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit veiller à ce que tous les membres du personnel affectés à des fonctions de lutte contre les incendies d'aéronefs reçoivent une formation conforme aux normes de lutte contre les incendies d'aéronefs.

DORS/97-518, art. 2.

Equipment and Protective Clothing

303.15 The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall provide all personnel assigned to aircraft fire-fighting duties with the equipment and protective clothing necessary to perform their duties.

SOR/97-518, s. 2.

Vêtements de protection et équipement

303.15 L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit fournir aux membres du personnel affectés à des fonctions de lutte contre les incendies d'aéronefs les vêtements de protection et l'équipement nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

DORS/97-518, art. 2.

Firefighter Qualifications

303.16 (1) No operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall permit a person to act and no person shall act as an aircraft firefighter at the airport or aerodrome unless the person has, within the previous 12 months, successfully completed the training specified in the aircraft fire-fighting standards.

Qualifications de pompier

303.16 (1) Il est interdit à l'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant de permettre à une personne d'y agir en qualité de pompier pour le service de lutte contre les incendies d'aéronefs, et à toute personne d'y agir en cette qualité, à moins qu'elle n'ait terminé avec succès, dans les 12 mois précédents, la formation précisée dans les normes de lutte contre les incendies d'aéronefs.

(2) The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall

(*a*) maintain, for each aircraft firefighter, a training record containing the information specified in the aircraft fire-fighting standards;

(*b*) preserve the training record for three years after the aircraft firefighter leaves the service of the airport or aerodrome; and

(2) L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit :

a) tenir à jour, pour chaque pompier du service de lutte contre les incendies d'aéronefs, un dossier de formation indiquant les renseignements précisés dans les normes de lutte contre les incendies d'aéronefs;

b) conserver le dossier de formation pendant trois ans après la date à laquelle le pompier du service de lutte

(*c*) at the request of the Minister, provide the Minister with a copy of the training record.

SOR/97-518, s. 2.

Division IV — Response Readiness

Personnel Readiness

303.17 The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall ensure that, during the hours of operation of its aircraft fire-fighting service, of the fire-fighting personnel required to be available pursuant to section 303.13, the number of personnel capable of immediate response is sufficient to meet the requirements of the response test referred to in section 303.18.

SOR/97-518, s. 2.

Response Test

303.18 (1) The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall carry out a response test to evaluate the response time and effectiveness of the aircraft fire-fighting service required to be maintained during the hours of operation specified in section 303.04

(*a*) every 12 months; and

(*b*) at any time at the request of the Minister, where the Minister has reasonable grounds to believe that the aircraft fire-fighting service at the airport or aerodrome does not meet the requirements of this Subpart.

(2) The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall give the Minister at least four weeks written notice of the date on which a response test is to be carried out.

(3) The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall provide the Minister with a copy of the results of a response test within 14 days after the date of the test.

contre les incendies d'aéronefs a terminé son service auprès de l'aéroport ou de l'aérodrome;

c) à la demande du ministre, lui fournir une copie du dossier de formation.

DORS/97-518, art. 2.

Section IV — Intervention immédiate

Intervention immédiate du personnel

303.17 L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit veiller à ce que, durant les heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs, du nombre de membres du personnel devant être disponibles en application de l'article 303.13, un nombre suffisant de ceux-ci capables d'intervenir immédiatement puissent satisfaire aux exigences du test d'intervention visé à l'article 303.18.

DORS/97-518, art. 2.

Test d'intervention

303.18 (1) L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit procéder à un test d'intervention pour évaluer le délai d'intervention et l'efficacité du service de lutte contre les incendies d'aéronefs qu'il doit maintenir durant les heures de fonctionnement visées à l'article 303.04 :

a) tous les 12 mois;

b) à la demande du ministre, si celui-ci a des motifs raisonnables de croire que le service de lutte contre les incendies d'aéronefs à l'aéroport ou à l'aérodrome ne satisfait pas aux exigences de la présente sous-partie.

(2) L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit aviser le ministre, par écrit, au moins quatre semaines avant la date d'exécution du test d'intervention.

(3) L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit fournir au ministre une copie des résultats du test d'intervention dans les 14 jours suivant la date du test.

(4) A response test at a designated airport or at a participating airport or aerodrome has a satisfactory result if

(*a*) within three minutes after an alarm is sounded, aircraft fire-fighting vehicles in a number sufficient for applying the principal extinguishing agent at 50 per cent of the total discharge capacity required by section 303.09 are dispatched from their assigned position and, under optimum surface and visibility conditions at the airport or aerodrome, reach the midpoint of the farthest runway serving commercial passenger-carrying aircraft, or another predetermined point of comparable distance and terrain; and

(*b*) within four minutes after the alarm is sounded, any other aircraft fire-fighting vehicle required by section 303.09 reaches the location referred to in paragraph (*a*).

(5) The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall record the results of a response test and shall preserve the records for two years after the date of the test.

(6) If a response test does not have a satisfactory result, the operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall

(*a*) within six hours after the test, identify the deficiencies that caused the result and notify the appropriate air traffic control unit or flight service of the critical category for fire fighting that corresponds to the level of service that can be provided, for publication in a NOTAM; and

(*b*) within seven days after the test, if any deficiency is not corrected, submit a plan to the Minister specifying the measures necessary to obtain a satisfactory result and the dates by which they must be taken, which shall be as early as practicable given the circumstances.

(4) Les résultats du test d'intervention à un aéroport désigné ou un aéroport ou aérodrome participant sont satisfaisants si les conditions suivantes sont réunies :

a) dans les trois minutes suivant le déclenchement de l'alarme, un nombre suffisant de véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs capables de répandre l'agent extincteur principal à 50 pour cent de la capacité totale de débit exigée en vertu de l'article 303.09 se rendent, dans des conditions optimales de visibilité et d'état de surface pour l'aéroport ou l'aérodrome, à partir du poste de stationnement qui leur est assigné, à mi-longueur de la piste la plus éloignée utilisée par les aéronefs commerciaux de transport de passagers, ou se rendent, sur un terrain semblable, jusqu'à un autre endroit préétabli qui est situé à une distance comparable;

b) dans les quatre minutes suivant le déclenchement de l'alarme, tous les autres véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs exigés en vertu de l'article 303.09 se rendent à l'endroit mentionné à l'alinéa *a*).

(5) L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit consigner les résultats du test d'intervention et les conserver pendant les deux ans suivant la date du test.

(6) L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant qui procède à un test d'intervention dont les résultats ne sont pas satisfaisants doit :

a) dans les six heures suivant le test, déterminer les lacunes qui ont entraîné ces résultats et donner un avis de la catégorie critique — SLIA qui correspond au niveau de service qui peut être fourni, à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes aux fins de publication dans un NOTAM;

b) dans les sept jours suivant le test, si les lacunes n'ont pas été corrigées, présenter au ministre un plan qui prévoit les mesures nécessaires pour obtenir des résultats satisfaisants, lesquelles mesures doivent être apportées aussi promptement que possible, et y préci-

(7) The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall implement the submitted plan by the dates specified in the plan.

SOR/97-518, s. 2; SOR/2003-58, s. 7; SOR/2003-42, s. 2.

Division V — Communication and Alerting System

Requirement

303.19 The operator of a designated airport or of a participating airport or aerodrome shall provide a communication and alerting system that meets the aircraft fire-fighting standards.

SOR/97-518, s. 2.

Transitional Provisions

303.20 (1) The operator of a designated airport shall

(*a*) until November 30, 1998, except in respect of aircraft referred to in subsection 303.04(2), maintain the aircraft fire-fighting service that was provided on November 30, 1997; and

(*b*) effective December 1, 1998, meet the requirements for an aircraft fire-fighting service prescribed in subsections 303.03(1) and 303.04(1) and sections 303.07 to 303.19.

(2) The operator of a participating airport or aerodrome shall, effective December 1, 1998, meet the requirements for an aircraft fire-fighting service prescribed in subsections 303.03(2) and 303.04(4), sections 303.08 and 303.09, subsection 303.10(1) and sections 303.13 to 303.19.

SOR/97-518, s. 2; SOR/98-442, s. 3.

SCHEDULE
[Repealed, SOR/2006-86, s. 8]

ser les dates prévues en conséquence pour leur mise en oeuvre.

(7) L'exploitant de l'aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit mettre en oeuvre le plan présenté au ministre conformément aux délais qui y sont précisés.

DORS/97-518, art. 2; DORS/2003-58, art. 7; DORS/2003-42, art. 2.

Section V — Système de communication et d'alarme

Exigence

303.19 L'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant doit fournir un système de communication et d'alarme qui satisfait aux exigences des normes de lutte contre les incendies d'aéronefs.

DORS/97-518, art. 2.

Dispositions transitoires

303.20 (1) L'exploitant d'un aéroport désigné doit :

a) jusqu'au 30 novembre 1998, à l'exception des aéronefs mentionnés au paragraphe 303.04(2), maintenir les services de lutte contre les incendies d'aéronefs fournis le 30 novembre 1997;

b) à compter du 1er décembre 1998, satisfaire aux exigences du service de lutte contre les incendies d'aéronefs visées aux paragraphes 303.03(1) et 303.04(1) et aux articles 303.07 à 303.19.

(2) L'exploitant d'un aéroport ou aérodrome participant doit, à compter du 1er décembre 1998, satisfaire aux exigences du service de lutte contre les incendies d'aéronefs visées aux paragraphes 303.03(2) et 303.04(4), aux articles 303.08 et 303.09, au paragraphe 303.10(1) et aux articles 303.13 à 303.19.

DORS/97-518, art. 2; DORS/98-442, art. 3.

ANNEXE
[Abrogée, DORS/2006-86, art. 8]

SUBPART 4 – [RESERVED]

SUBPART 5 – HELIPORTS

Division I — General

Interpretation

305.01 The following definitions apply in this Subpart.

"applicable heliport standard" means the standard that is applicable to a heliport or to a part of it, or to its administration and operation, as determined under subsection 305.17(1). (*norme sur les héliports applicable*)

"FATO" means a final approach and take-off area, which consists of a defined area over which the final phase of a helicopter approach manoeuvre to hover or land is completed and from which the take-off manoeuvre is commenced. (*FATO*)

"heliport certificate" means a certificate issued under section 305.08, 305.11 or 305.12. (*certificat d'héliport*)

"heliport closed marking" means a marking that meets the requirements of subsection 305.41(1). (*marque de zone fermée d'héliport*)

"heliport operations manual" or "HOM" means the manual referred to in sections 305.53 to 305.57 and includes any amendments to the manual that are approved pursuant to subsection 305.08(4). (*manuel d'exploitation d'héliport ou MEH*)

"standard 621.19" [Repealed, SOR/2011-285, s. 4]

"TLOF" means a touchdown and lift off area, which consists of a load-bearing area on which a helicopter may touch down or lift off. (*TLOF*)

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2011-285, s. 4.

SOUS-PARTIE 4 — [RÉSERVÉE]

SOUS-PARTIE 5 — HÉLIPORTS

Section I — Généralités

Définitions

305.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« certificat d'héliport » Certificat délivré en vertu des articles 305.08, 305.11 ou 305.12. (*heliport certicate*)

« FATO » Aire d'approche finale et de décollage, laquelle consiste en une aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manoeuvre d'approche d'un hélicoptère jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manoeuvre de décollage. (*FATO*)

« manuel d'exploitation d'héliport » ou « MEH » Le manuel visé aux articles 305.53 à 305.57. La présente définition comprend toute modification du manuel qui est approuvée en application du paragraphe 305.08(4). (*heliport operations manual or HOM*)

« marque de zone fermée d'héliport » Marque qui est conforme aux exigences du paragraphe 305.41(1). (*heliport closed marking*)

« norme 621.19 » [Abrogée, DORS/2011-285, art. 4]

« norme sur les héliports applicable » La norme qui s'applique à un héliport ou à une partie de celui-ci, ou à sa gestion et à son exploitation, telle qu'elle est établie en application du paragraphe 305.17(1). (*applicable heliport standard*)

« TLOF » Aire de prise de contact et d'envol, laquelle consiste en une aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol. (*TLOF*)

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2011-285, art. 4.

Application

305.02 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of the operation of a heliport

(*a*) that is located within a built-up area of a city or town;

(*b*) that is used by an air operator providing a scheduled air service for the purpose of transporting persons;

(*c*) for which an instrument approach procedure to precision limits is established in accordance with the applicable heliport standard; or

(*d*) that is any other heliport in respect of which the issuance of a heliport certificate would be in the public interest and would further the safe operation of the heliport.

(2) This Subpart does not apply in respect of a military heliport.

SOR/2007-87, s. 8.

Requirement to Hold a Heliport Certificate

305.03 No person shall operate a heliport referred to in subsection 305.02(1) unless a heliport certificate is issued in respect of the heliport and the person complies with the requirements of the heliport certificate and operates the heliport in accordance with the heliport operations manual.

SOR/2007-87, s. 8.

Eligibility to Hold a Heliport Certificate

305.04 A person is eligible to hold a heliport certificate if they are

(*a*) a citizen of Canada;

(*b*) a permanent resident of Canada;

(*c*) a corporation incorporated under the territorial, provincial or federal laws of Canada; or

(*d*) a municipal, provincial or federal entity.

SOR/2007-87, s. 8.

Application

305.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s'applique à l'exploitation d'un héliport qui répond à l'une des conditions suivantes :

a) il est situé dans une zone bâtie d'une ville ou d'un village;

b) il est utilisé par un exploitant aérien qui fournit un service aérien régulier pour le transport de personnes;

c) une procédure d'approche aux instruments jusqu'aux limites de précision est établie pour lui conformément à la norme sur les héliports applicable;

d) il s'agit d'un autre héliport à l'égard duquel la délivrance d'un certificat d'héliport serait dans l'intérêt public et favoriserait l'exploitation sécuritaire de l'héliport.

(2) La présente sous-partie ne s'applique pas aux héliports militaires.

DORS/2007-87, art. 8.

Obligation d'être titulaire d'un certificat d'héliport

305.03 Il est interdit à toute personne d'exploiter un héliport visé au paragraphe 305.02(1) à moins qu'un certificat d'héliport n'ait été délivré à l'égard de celui-ci et que la personne ne se conforme aux exigences de ce certificat et qu'elle n'exploite l'héliport conformément au manuel d'exploitation d'héliport.

DORS/2007-87, art. 8.

Admissibilité au certificat d'héliport

305.04 Est admissible à être titulaire d'un certificat d'héliport la personne qui est, selon le cas :

a) un citoyen canadien;

b) un résident permanent du Canada;

c) une société constituée en vertu des lois du Canada, d'une province ou d'un territoire;

d) une entité municipale, provinciale ou fédérale.

DORS/2007-87, art. 8.

Management Agreement

[SOR/2015-160, s. 10(F)]

305.05 No heliport operator shall manage another heliport operator's heliport unless they are authorized to do so in the heliport operations manual of the other operator's heliport.

SOR/2007-87, s. 8.

[**305.06** and **305.07** reserved]

Division II — Certification

Application and Issuance of a Heliport Certificate

305.08 (1) An applicant for a heliport certificate shall

(*a*) submit to the Minister the application;

(*b*) ensure that the heliport meets the certification requirements and criteria set out in these Regulations and the applicable heliport standard;

(*c*) submit to the Minister for approval their copy of a proposed heliport operations manual that describes the manner in which the heliport meets the requirements and criteria referred to in paragraph (*b*) and the physical specifications of the heliport; and

(*d*) submit to the Minister proof that the applicant has consulted with the local government authority relating to the proposed heliport and adjacent land in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(2) Subject to subsection 6.71(1) of the Act, the Minister shall, after receipt of an application for a heliport certificate, issue the certificate if the applicant demonstrates to the Minister the ability

(*a*) to maintain an organizational structure in accordance with the requirements of their heliport operations manual;

(*b*) to maintain an operation of aviation activities at the heliport that ensures the operational requirements

Accord de gestion

[DORS/2015-160, art. 10(F)]

305.05 Il est interdit à l'exploitant d'un héliport de gérer un héliport d'un autre exploitant d'héliport à moins qu'il n'y soit autorisé dans le manuel d'exploitation d'héliport de l'héliport de l'autre exploitant.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.06** et **305.07** réservés]

Section II — Certification

Demande et délivrance d'un certificat d'héliport

305.08 (1) Le demandeur d'un certificat d'héliport doit :

a) présenter sa demande au ministre;

b) veiller à ce que l'héliport soit conforme aux exigences et aux critères de certification qui figurent dans le présent règlement et la norme sur les héliports applicable;

c) soumettre à l'approbation du ministre son exemplaire du projet de manuel d'exploitation d'héliport qui décrit la manière dont l'héliport se conforme aux exigences et aux critères de certification visés à l'alinéa *b*) et les caractéristiques physiques de celui-ci;

d) présenter au ministre la preuve qu'il a consulté l'administration locale compétente en ce qui a trait au projet d'héliport et à toute terre adjacente, conformément aux exigences et aux critères de la norme sur les héliports applicable.

(2) Sous réserve du paragraphe 6.71(1) de la Loi, après réception d'une demande de certificat d'héliport, le ministre délivre ce certificat si le demandeur lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

a) maintenir une structure organisationnelle conformément aux exigences du manuel d'exploitation d'héliport;

b) assurer l'exploitation des activités aériennes à l'héliport pour que les exigences d'exploitation prévues

set out in their heliport operations manual are met; and

(*c*) to conduct operations at the heliport in a safe manner.

(3) For the purposes of subsection (2), an applicant shall have

(*a*) an organization capable of exercising heliport operational management; and

(*b*) operational support services and equipment that are in accordance with their heliport operations manual.

(4) If a heliport does not meet a requirement set out in the applicable heliport standard, the Minister may specify replacement conditions to be included in the heliport operations manual that relate to the same subject matter as the unmet requirement and that are necessary to achieve a level of safety that is equivalent to the one established by the requirement to protect the public interest and to ensure aviation safety.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2015-160, s. 11(F).

dans le manuel d'exploitation d'héliport soient respectées;

c) exploiter l'héliport d'une manière sécuritaire.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), le demandeur doit disposer de ce qui suit :

a) une organisation capable d'exercer la gestion de l'exploitation de l'héliport;

b) des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes à son manuel d'exploitation d'héliport.

(4) Si un héliport n'est pas conforme à l'une des exigences de la norme sur les héliports applicable, le ministre peut préciser des conditions de remplacement à insérer dans le manuel d'exploitation d'héliport qui visent la même question que l'exigence non respectée et qui sont nécessaires pour obtenir un niveau de sécurité équivalent à celui de l'exigence visant la protection de l'intérêt public et la sécurité aérienne.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2015-160, art. 11(F).

Contents of a Heliport Certificate

305.09 A heliport certificate shall contain the following information:

(*a*) the certificate number;

(*b*) the name of the heliport;

(*c*) the name of the heliport operator;

(*d*) the signature of the Minister; and

(*e*) the date of issue.

SOR/2007-87, s. 8.

Contenu du certificat d'héliport

305.09 Le certificat d'héliport doit contenir les renseignements suivants :

a) son numéro;

b) le nom de l'héliport;

c) le nom de l'exploitant de l'héliport;

d) la signature du ministre;

e) la date de sa délivrance.

DORS/2007-87, art. 8.

General Conditions of a Heliport Certificate

305.10 (1) The holder of a heliport certificate shall ensure that the heliport meets the applicable certification criteria set out in these Regulations and in the applicable heliport standard.

(2) The holder of a heliport certificate shall

Conditions générales du certificat d'héliport

305.10 (1) Le titulaire d'un certificat d'héliport doit veiller à ce que l'héliport soit conforme aux critères de certification applicables qui figurent dans le présent règlement et la norme sur les héliports applicable.

(2) Il doit :

(*a*) maintain the organizational structure referred to in paragraph 305.08(2)(*a*); and

(*b*) notify the Minister within 10 working days after any change in its legal name, trade name or managerial personnel under paragraph 305.08(3)(*a*).

(3) The holder of a heliport certificate shall conduct operations at the heliport in a safe manner.

SOR/2007-87, s. 8.

a) maintenir la structure organisationnelle visée à l'alinéa 305.08(2)*a*);

b) aviser le ministre de toute modification apportée à sa dénomination sociale, à son nom commercial ou au personnel de gestion en application de l'alinéa 305.08(3)*a*), dans les 10 jours ouvrables qui suivent cette modification.

(3) Il doit exploiter l'héliport de manière sécuritaire.

DORS/2007-87, art. 8.

Transfer of a Heliport Certificate

305.11 The Minister shall approve the transfer of a heliport certificate to a transferee and issue an amended heliport certificate only if

(*a*) the current holder of the heliport certificate notifies the Minister in writing at least 14 days before ceasing to operate the heliport that they will cease to operate the heliport as of the date specified in the notice and of the name of the transferee;

(*b*) the transferee applies in writing to the Minister for the issuance of a new heliport certificate and includes a copy of the transfer notice referred to in paragraph (*a*) within 14 days before the current holder ceases to operate the heliport; and

(*c*) the requirements set out in section 305.10 are met on the day of transfer and there are no indications that they will not continue to be met.

SOR/2007-87, s. 8.

Cession ou transfert d'un certificat d'héliport

305.11 Le ministre approuve la cession ou le transfert d'un certificat d'héliport à un cessionnaire et délivre un certificat d'héliport modifié seulement lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) au moins 14 jours avant de cesser d'exploiter l'héliport, le titulaire actuel du certificat d'héliport informe le ministre, dans un avis écrit, qu'il cessera d'exploiter l'héliport à la date qui y est indiquée et y précise le nom du cessionnaire;

b) dans les 14 jours avant que le titulaire actuel cesse d'exploiter l'héliport, le cessionnaire présente au ministre, par écrit, une demande en vue de la délivrance d'un nouveau certificat d'héliport, à laquelle est jointe une copie de l'avis de cession ou de transfert visé à l'alinéa *a*);

c) les exigences prévues à l'article 305.10 sont respectées à la date de la cession ou du transfert et tout indique qu'elles continueront d'être respectées.

DORS/2007-87, art. 8.

Interim Heliport Certificate

305.12 (1) The Minister may issue an interim heliport certificate in writing to the following persons authorizing them to operate a heliport:

(*a*) an applicant referred to in section 305.08, until the day of issuance of the heliport certificate that will be issued to the applicant as soon as the application procedure in respect of the issuance is completed; and

Certificat d'héliport provisoire

305.12 (1) Le ministre peut, par écrit, délivrer un certificat provisoire d'héliport aux personnes ci-après les autorisant à exploiter un héliport :

a) le demandeur visé à l'article 305.08, jusqu'à la date de délivrance du certificat d'héliport, lequel lui sera délivré dès que les formalités relatives à la délivrance auront été remplies;

(*b*) a transferee referred to in section 305.11, until the day of issuance of an amended heliport certificate in respect of the heliport that will be issued to the transferee as soon as the application procedure in respect of the transfer is completed.

(2) An interim heliport certificate expires on the earlier of

(*a*) the day on which the heliport certificate or the amended heliport certificate is issued, and

(*b*) the day specified in the interim heliport certificate as the day on which it will expire.

(3) Except for sections 305.08 and 305.09, this Subpart applies in respect of an interim heliport certificate in the same manner as it applies in respect of a heliport certificate.

SOR/2007-87, s. 8.

[**305.13** to **305.16** reserved]

Division III — Operator of a Heliport

Obligations of an Operator

305.17 (1) The operator of a heliport shall comply with the requirements

(*a*) with respect to the heliport as a whole, the following heliport standards as identified in their heliport operations manual:

(i) unless the operator has voluntarily adopted the standard referred to in subparagraph (ii), for heliports in respect of which a heliport certificate was issued before the coming into force of these Regulations, the *Heliport and Helideck Standards and Recommended Practices*, TP 2586E, and

(ii) for any other heliport, standard 325 — *Heliport Standards*, as they read on the day on which the heliport certificate was issued;

(*b*) with respect to any procedure pertaining to the administration, heliport traffic management, safety and security, emergency response and heliport maintenance, standard 325 — *Heliport Standards*; and

b) le cessionnaire visé à l'article 305.11, jusqu'à la date de délivrance du certificat d'héliport modifié, lequel lui sera délivré à l'égard de l'héliport dès que les formalités relatives à la cession ou au transfert auront été remplies.

(2) Le certificat d'héliport provisoire expire à la première des dates suivantes :

a) la date de délivrance du certificat d'héliport ou du certificat d'héliport modifié;

b) la date d'expiration indiquée sur le certificat d'héliport provisoire.

(3) À l'exception des articles 305.08 et 305.09, la présente sous-partie s'applique au certificat d'héliport provisoire de la même manière qu'elle s'applique au certificat d'héliport.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.13** à **305.16** réservés]

Section III — Exploitant d'un héliport

Obligations de l'exploitant

305.17 (1) L'exploitant d'un héliport doit se conformer aux exigences suivantes :

a) à l'égard de l'ensemble de l'héliport, les normes sur les héliports ci-après, telles qu'elles figurent dans son manuel d'exploitation d'héliport :

(i) sauf si l'exploitant a volontairement adopté la norme visée au sous-alinéa (ii), dans le cas de tout héliport à l'égard duquel un certificat d'héliport a été délivré avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la norme intitulée *Héliports et héliplates-formes — Normes et pratiques recommandées*, TP 2586F,

(ii) pour tout autre héliport, la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*, dans sa version à la date à laquelle le certificat d'héliport a été délivré;

b) à l'égard de toute procédure visant l'administration, la gestion de la circulation à l'héliport, la sûreté,

(*c*) with respect to any replacement or improvement to the heliport since the day on which the heliport certificate was issued, the following heliport standards:

(i) for parts or facilities of the heliport that returned to service before the coming into force of these Regulations, the most recent applicable heliport standard for the heliport as identified in their heliport operations manual, and

(ii) for parts or facilities of the heliport returned to service on or after the day of coming into force of these Regulations, standard 325 — *Heliport Standards*, as they read on the day on which the part or facility was returned to service.

les interventions d'urgence et l'entretien de l'héliport, la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*;

c) à l'égard de tout remplacement ou de toute amélioration à l'héliport depuis la date de délivrance du certificat d'héliport, les normes sur les héliports suivantes :

(i) lorsque la remise en service de parties ou d'installations de l'héliport s'est effectuée avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la plus récente version de la norme sur les héliports applicable, telle qu'elle figure dans son manuel d'exploitation d'héliport,

(ii) lorsque la remise en service de parties ou d'installations de l'héliport s'effectue à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date, la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*, dans sa version à la date de remise en service de la partie ou de l'installation.

(2) The operator of a heliport shall

(*a*) review each aeronautical information publication as soon as possible after its issuance and immediately after the review notify the Minister and the provider of aeronautical information services of any inaccurate information contained in the publication that pertains to the heliport that they operate;

(*b*) notify the provider of an aeronautical information publication before any planned change to the heliport, the heliport facilities or the level of service at the heliport that would affect the accuracy of information contained in the publication;

(*c*) ensure that the notification is in accordance with the processes and procedures established by the provider of the aeronautical information services to meet the standards referred to in Part VIII;

(*d*) notify the provider of aeronautical information services of all changes to operational information published in the aeronautical information publications; and

(2) L'exploitant de l'héliport doit :

a) examiner, aussitôt que possible après sa diffusion, chaque nouvelle édition des publications d'information aéronautique et, immédiatement après l'examen, aviser le ministre et le fournisseur de services d'information aéronautique de tout renseignement inexact qui y figure concernant l'héliport qu'il exploite;

b) aviser le fournisseur de publications d'information aéronautique avant que survienne, à l'héliport, tout changement prévu à ses installations ou à son niveau de service qui serait susceptible de rendre inexacts les renseignements contenus dans la publication;

c) veiller à ce que l'avis soit donné conformément au processus et à la procédure de services d'information aéronautique établis par le fournisseur pour satisfaire aux normes visées à la partie VIII;

d) aviser le fournisseur de services d'information aéronautique de tout changement apporté aux renseignements opérationnels qui figurent dans les publications d'information aéronautique;

(*e*) notify the Minister in writing of any change in heliport operations within 14 days after the day of the change and take the following measures, as applicable:

(i) if a hazardous condition has been identified, have a NOTAM issued identifying the hazard, and

(ii) if a change in heliport operations constitutes a change to the provisions identified in the heliport certificate, ensure that the change has been approved by the Minister.

(3) Subject to subsection (4), the operator of a heliport shall give to the Minister, and cause to be received at the appropriate air traffic control unit or flight service station, immediate notice of any of the following circumstances of which the operator has knowledge:

(*a*) any projection by an object through an obstacle limitation surface relating to the heliport;

(*b*) the existence of any obstruction or hazardous condition affecting aviation safety at or in the vicinity of the heliport;

(*c*) any reduction in the level of services at the heliport that are set out in an aeronautical information publication as being provided at the heliport;

(*d*) the closure of any part of the manoeuvring area of the heliport; and

(*e*) any other conditions that could be hazardous to aviation safety at the heliport and against which precautions are warranted.

(4) Where it is not feasible for the operator of a heliport to cause notice of a circumstance referred to in subsection (3) to be received at the appropriate air traffic control unit or flight service station, the operator of the heliport shall give immediate notice directly to the pilots who may be affected by that circumstance.

(5) Prior to the use of a heliport for helicopter operations, the operator of the heliport shall remove from the

e) aviser le ministre, par écrit, de tout changement relatif à l'exploitation de l'héliport dans les 14 jours suivant la date du changement et, le cas échéant, prendre les mesures suivantes :

(i) si une situation dangereuse a été signalée, faire publier un NOTAM pour signaler le danger,

(ii) si un changement relatif à l'exploitation de l'héliport constitue une modification des dispositions figurant dans le certificat d'héliport, s'assurer que le changement a été approuvé par le ministre.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), l'exploitant d'un héliport doit aviser immédiatement le ministre, et faire en sorte que soit immédiatement avisée l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, des circonstances ci-après dont il a connaissance :

a) tout empiétement par un objet sur une surface de limitation d'obstacles de l'héliport;

b) la présence d'obstacles ou l'existence d'une situation dangereuse compromettant la sécurité aéronautique à l'héliport ou dans son voisinage;

c) toute baisse du niveau des services fournis à l'héliport qui figurent dans une publication d'information aéronautique et y sont indiqués comme étant fournis à l'héliport;

d) la fermeture d'une partie de l'aire de mouvement de l'héliport;

e) l'existence de toute autre situation qui pourrait constituer un danger pour la sécurité aéronautique à l'héliport et à l'égard de laquelle il serait justifié de prendre des mesures préventives.

(4) Lorsqu'il ne peut faire en sorte que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente soit avisée d'un fait mentionné au paragraphe (3), l'exploitant de l'héliport doit, immédiatement, informer directement les pilotes qui peuvent être touchés par ces circonstances.

(5) Avant l'utilisation de l'héliport à des fins d'exploitation d'un hélicoptère, l'exploitant de celui-ci doit

surface of the heliport, or from the surrounding ground over which the operator has control, any vehicle or other obstruction that is likely to be hazardous to aviation safety.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2015-160, s. 12.

enlever de la surface de celui-ci ou de l'espace environnant qui relève de lui tout véhicule ou obstacle susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2015-160, art. 12.

Heliport Operations Manual

305.18 (1) The operator of a heliport shall, as soon as possible after the issuance of the heliport certificate,

(*a*) provide the Minister with their copy of the heliport operations manual as approved under paragraph 305.08(1)(*c*) and any amendments to the manual approved under paragraph (2)(*b*); and

(*b*) distribute copies of the applicable portions and amendments to the applicable persons and institutions referred to in the manual.

(2) The operator of the heliport shall

(*a*) keep their heliport operations manual up to date; and

(*b*) submit to the Minister for approval any proposed amendment to their heliport operations manual.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2015-160, s. 13.

Manuel d'exploitation d'héliport

305.18 (1) L'exploitant d'un héliport doit aussitôt que possible après la délivrance du certificat d'héliport :

a) remettre au ministre un exemplaire de son manuel d'exploitation d'héliport approuvé par celui-ci en application de l'alinéa 305.08(1)*c*) et de toute modification de celui-ci approuvée en application de l'alinéa (2)*b*);

b) distribuer aux personnes et aux établissements visés dans le manuel un exemplaire des parties et modifications qui leur sont applicables.

(2) L'exploitant de l'héliport doit :

a) tenir à jour son manuel d'exploitation d'héliport;

b) soumettre à l'approbation du ministre tout projet de modification de son manuel.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2015-160, art. 13.

Division IV — General Certification Requirements

Heliport Classification

305.19 The operator of a heliport shall determine the heliport classification in accordance with standard 325 — *Heliport Standards* in respect of

(*a*) the classification of non-instrument heliports; and

(*b*) performance requirements of helicopters that are expected to use the heliport.

SOR/2007-87, s. 8.

Section IV — Exigences générales de certification

Classification de l'héliport

305.19 L'exploitant d'un héliport doit établir la classification de l'héliport conformément à la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*, en ce qui concerne :

a) la classification des héliports à vue;

b) les exigences de performance des hélicoptères susceptibles d'utiliser l'héliport.

DORS/2007-87, art. 8.

Operational Limits

305.20 The operator of a heliport shall determine, and record in their heliport operations manual, the heliport operational limitations in accordance with the applicable heliport standard with respect to

Limites opérationnelles

305.20 L'exploitant d'un héliport détermine les limites opérationnelles de l'héliport, et les inscrit dans son manuel d'exploitation d'héliport, conformément à la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

(*a*) load bearing strength of the TLOF when required by the applicable heliport standard;

(*b*) the maximum helicopter overall length for which each operational area at a heliport is certified; and

(*c*) the heliport classification as specified in paragraph 305.19(*a*) and category as determined in accordance with the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8.

a) la force portante de la TLOF dans les cas où elle est exigée par la norme sur les héliports applicable;

b) la longueur maximale hors tout des hélicoptères pour laquelle chaque aire d'exploitation de l'héliport est certifiée;

c) la classification de l'héliport telle qu'elle figure à l'alinéa 305.19*a*) et la catégorie de celui-ci déterminée conformément à la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8.

Units of Measurement

305.21 Unless otherwise specified in the applicable heliport standard, units of measurement used in this Division and in the heliport operations manual shall use the following rounding rules and specified measurement units:

(*a*) elevations to the nearest foot;

(*b*) linear dimensions to the nearest metre;

(*c*) geographic coordinates in latitude and longitude to the nearest second;

(*d*) geographic coordinates measured in accordance with North American Datum 1983;

(*e*) bearings to the nearest degree;

(*f*) water depths, measured in the specified unit expressed, to the nearest foot or metre; and

(*g*) range of tides or water levels, measured in the specified unit expressed, to the nearest foot or metre.

SOR/2007-87, s. 8.

Unités de mesure

305.21 À moins d'indication contraire dans la norme sur les héliports applicable, les unités de mesure qui sont utilisées dans la présente section et le manuel d'exploitation d'héliport doivent être exprimées selon les règles d'arrondissement et les unités de mesure précisées suivantes :

a) les altitudes, arrondies au pied près;

b) les dimensions linéaires, arrondies au mètre près;

c) les coordonnées géographiques, arrondies à la seconde de latitude et de longitude près;

d) les coordonnées géographiques établies selon le Système de référence nord-américain de 1983;

e) les relèvements arrondis au degré près;

f) la profondeur de l'eau, exprimée selon l'unité de mesure spécifiée, arrondie au pied ou au mètre près;

g) l'amplitude des marées ou des niveaux d'eau, exprimée selon l'unité de mesure spécifiée, arrondie au pied ou au mètre près.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.22** to **305.24** reserved]

[**305.22** à **305.24** réservés]

Division V — Physical Characteristics

305.25 (1) The operator of a heliport shall ensure that

(*a*) the heliport has at least one FATO; and

(*b*) no FATO is used to accommodate the manoeuvres of more than one helicopter at a time.

Section V — Caractéristiques physiques

305.25 (1) L'exploitant d'un héliport doit veiller :

a) à ce que l'héliport soit équipé d'au moins une FATO;

b) à ce qu'aucune FATO ne soit utilisée pour desservir les manoeuvres de plus d'un hélicoptère à la fois.

(2) Subject to subsections (3) to (6), the operator of a heliport shall ensure that the heliport meets the requirements set out in the applicable heliport standard in respect of

(*a*) FATOs;

(*b*) safety areas;

(*c*) rejected take-off areas, if applicable;

(*d*) helicopter clearways, if applicable;

(*e*) TLOFs, if applicable;

(*f*) taxiways as follows, if applicable:

(i) air taxiways,

(ii) helicopter ground taxiways,

(iii) helicopter ground taxiway shoulders, and

(iv) helicopter ground taxiway strips;

(*g*) aprons, if applicable; and

(*h*) helicopter parking positions, if applicable.

(3) The operator of a surface-level heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for a surface-level heliport set out in the applicable heliport standard in respect of

(*a*) TLOFs;

(*b*) taxiways; and

(*c*) aprons.

(4) The operator of an elevated or rooftop heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for an elevated or rooftop heliport set out in the applicable heliport standard in respect of

(*a*) TLOFs;

(*b*) safety nets; and

(*c*) helicopter parking positions.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) à (6), l'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

a) les FATO;

b) les aires de sécurité;

c) le cas échéant, les aires de décollage interrompu;

d) le cas échéant, les prolongements dégagés pour hélicoptères;

e) le cas échéant, les TLOF;

f) le cas échéant, les voies de circulation suivantes :

(i) les voies de circulation en vol rasant,

(ii) les voies de circulation au sol pour hélicoptères,

(iii) les accotements de voies de circulation au sol pour hélicoptères,

(iv) les bandes de voies de circulation au sol pour hélicoptères;

g) le cas échéant, les aires de trafic;

h) le cas échéant, les postes de stationnement d'hélicoptère.

(3) L'exploitant d'un héliport en surface doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent à un héliport en surface et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

a) les TLOF;

b) les voies de circulation;

c) les aires de trafic.

(4) L'exploitant d'un héliport surélevé ou situé sur un toit doit veiller à ce que celui-ci respecte les exigences spéciales qui se rapportent à un héliport surélevé et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

a) les TLOF;

b) les filets de sécurité;

(5) The operator of a heliport located on an aerodrome primarily designed to serve aeroplanes shall ensure that the heliport meets the special requirements for a heliport located on an aerodrome set out in the applicable heliport standard in respect of

(*a*) application of additional standards regarding aerodromes;

(*b*) FATOs;

(*c*) ground taxiway separation distances;

(*d*) taxi-holding positions;

(*e*) aprons; and

(*f*) helicopter parking positions.

(6) The operator of an H1 heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for an H1 heliport set out in the applicable heliport standard in respect of FATOs and TLOFs.

SOR/2007-87, s. 8.

[**305.26** to **305.28** reserved]

Division VI — Obstacle Limitation Surfaces

305.29 (1) Subject to subsections (2) to (4), the operator of a heliport shall establish the following obstacle limitation surfaces in accordance with the applicable heliport standard for a non-instrument, non-precision or precision FATO and meet the special requirements for the surfaces and any obstacles that may affect them, set out in the applicable heliport standard:

(*a*) approach surfaces;

(*b*) take-off surfaces; and

(*c*) transitional surfaces.

c) les postes de stationnement d'hélicoptère.

(5) L'exploitant d'un héliport situé sur un aérodrome principalement conçu pour desservir les avions doit veiller à ce que cet héliport soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent à un héliport situé sur un aérodrome et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

a) l'application de normes additionnelles relatives aux aérodromes;

b) les FATO;

c) les distances de séparation des voies de circulation au sol pour hélicoptères;

d) les points d'attente de circulation;

e) les aires de trafic;

f) les postes de stationnement d'hélicoptère.

(6) L'exploitant d'un héliport H1 doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent à un héliport H1 et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable, en ce qui concerne les FATO et les TLOF.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.26** à **305.28** réservés]

Section VI — Surfaces de limitation d'obstacles

305.29 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'exploitant d'un héliport doit établir les surfaces de limitation d'obstacles ci-après conformément à la norme sur les héliports applicable dans le cas d'une FATO avec approche à vue, d'une FATO de non-précision ou d'une FATO de précision et respecter les exigences spéciales qui se rapportent à ces surfaces et à tout obstacle pouvant avoir une incidence sur celles-ci et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable :

a) les surfaces d'approche;

b) les surfaces de décollage;

c) les surfaces de transition.

(2) The operator of an H1 heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for obstacle limitation surfaces for non-instrument FATOs set out in the applicable heliport standard for an H1 heliport in respect of approach or take-off surfaces.

(3) The operator of an H1 heliport shall conduct a survey of the approach and take-off surface to determine obstacle information and submit a copy to the Minister at the time of the initial heliport certification and after that at least once every five years, unless no new obstacle has been established in the approach and take-off surface during the five-year period and a report to that effect is made to the Minister.

(4) The operator of an H2 heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for obstacle limitation surfaces for non-instrument FATOs set out in the applicable heliport standard for an H2 heliport in respect of approach or take-off surfaces.

(5) The operator of a heliport equipped with an instrument FATO shall ensure that the heliport meets the special requirements for obstacle limitation surfaces for instrument FATOs set out in the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8.

(2) Pour toute FATO avec approche à vue, l'exploitant d'un héliport H1 doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent aux surfaces de limitation d'obstacles et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable dans le cas d'un héliport H1 en ce qui concerne les surfaces d'approche ou de décollage.

(3) L'exploitant d'un héliport H1 doit effectuer un levé des trajectoires d'approche et de départ pour établir tout renseignement relatif aux obstacles et en remettre copie au ministre au moment de la certification initiale de l'héliport et, par la suite, tous les cinq ans, sauf dans le cas où aucun nouvel obstacle n'est signalé relativement à ces surfaces, auquel cas un rapport à cet effet doit être fourni au ministre.

(4) Pour toute FATO avec approche à vue, l'exploitant d'un héliport H2 doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales relatives aux surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans la norme sur les héliports applicable dans le cas d'un héliport H2 en ce qui concerne les surfaces d'approche ou de décollage.

(5) Pour toute FATO avec approche aux instruments, l'exploitant d'un héliport doté d'une FATO avec approche aux instruments doit veiller à ce que l'héliport soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent aux surfaces de limitation d'obstacles et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.30** reserved]

[**305.30** réservé]

Division VII — Visual Aids for Air Navigation

305.31 (1) The operator of a heliport shall equip the heliport with at least one wind direction indicator and meet the requirements for wind direction indicators set out in the applicable heliport standard.

(2) The operator of a heliport shall meet the requirements for heliport markings set out in the applicable heliport standard in respect of

(*a*) heliport identification marking;

Section VII — Aides visuelles à la navigation

305.31 (1) L'exploitant d'un héliport doit le doter d'au moins un indicateur de direction du vent et respecter les exigences qui se rapportent aux indicateurs de direction du vent et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable.

(2) L'exploitant d'un héliport doit respecter les exigences qui se rapportent aux marques d'héliport et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

(*b*) in the case of a hospital heliport, hospital heliport identification marking;

(*c*) an aiming point marking for each FATO;

(*d*) FATO edge marking;

(*e*) a FATO designation marking for each FATO;

(*f*) a FATO centre line marking for each FATO;

(*g*) approach and take-off direction indicator marking;

(*h*) a TLOF edge marking for each TLOF;

(*i*) the maximum allowable helicopter weight marking for each TLOF;

(*j*) the following taxiway markings:

(i) taxiway centre line marking,

(ii) taxiway holding position marking, and

(iii) taxiway edge marking;

(*k*) where the apron edge is not easily identifiable, an apron edge marking;

(*l*) where a helicopter parking position is provided, a helicopter parking position marking;

(*m*) where a helicopter parking position is provided and helicopters are required to have a specific alignment on the parking position, an alignment marking;

(*n*) where a helicopter parking position is not large enough for the largest helicopter for which the heliport is designed or where the size of the parking position is limited by the minimum separation requirement to an obstacle or an adjacent parking position, a helicopter parking position information marking; and

(*o*) where passengers are required to walk on a specific path on an apron between a helicopter parking position and the passenger terminal, an apron passenger path marking.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2015-160, s. 14(F).

a) la marque distinctive d'héliport;

b) dans le cas d'un héliport d'hôpital, la marque d'identification d'héliport d'hôpital;

c) une marque de point cible pour chaque FATO;

d) la marque périphérique d'une FATO;

e) une marque d'identification de FATO pour chaque FATO;

f) une marque d'axe de FATO pour chaque FATO;

g) la marque de direction d'approche et de décollage;

h) une marque de bord de TLOF pour chaque TLOF;

i) la marque de masse maximale admissible d'hélicoptère pour chaque TLOF;

j) les marques de voies de circulation suivantes :

(i) la marque d'axe de voie de circulation,

(ii) la marque de point d'attente de voie de circulation,

(iii) la marque de bord de voie de circulation;

k) lorsque les bords de l'aire de trafic ne sont pas facilement repérables, la marque de bord d'aire de trafic;

l) lorsqu'un poste de stationnement d'hélicoptère est prévu, la marque de poste de stationnement d'hélicoptère;

m) lorsqu'un poste de stationnement d'hélicoptère est prévu et que les hélicoptères doivent s'aligner dans un axe déterminé, la marque d'alignement;

n) lorsqu'un poste de stationnement d'hélicoptère n'est pas assez grand pour accueillir le plus gros hélicoptère pour lequel l'héliport est conçu ou que les dimensions du poste de stationnement sont limitées par l'espacement minimal par rapport à un obstacle ou à un poste de stationnement voisin, la marque d'indication sur le poste de stationnement d'hélicoptère;

o) lorsque les passagers doivent suivre un parcours précis sur l'aire de trafic, entre un poste de stationne-

ment d'hélicoptère et l'aérogare, la marque de parcours des passagers.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2015-160, art. 14(F).

[**305.32** reserved]

[**305.32** réservé]

Division VIII — Lights

305.33 (1) The operator of a heliport shall extinguish, screen or otherwise modify a ground light, other than an aeronautical ground light, that may cause confusion to heliport users within the heliport boundary or other spaces within the boundaries of the control of the heliport operator.

(2) The operator of a heliport shall meet the requirements set out in the applicable heliport standard in respect of the installation of

(*a*) elevated approach lights;

(*b*) elevated lights for operational areas;

(*c*) inset lights;

(*d*) light intensity and control; and

(*e*) a heliport beacon.

(3) The operator of a heliport equipped with a non-instrument FATO that is certified to be available for use at night shall provide an approach and take-off direction light that meets the requirements set out in the applicable heliport standard where

(*a*) at least one approach and departure path is required to be indicated to pilots; or

(*b*) obstacle clearance, noise abatement or air traffic control procedures require that a specific direction be flown.

(4) The operator of a heliport shall provide a visual approach slope indicator system that meets the requirements set out in the applicable heliport standard where

(*a*) there are inadequate visual references;

Section VIII — Feux

305.33 (1) L'exploitant d'un héliport doit éteindre, protéger ou modifier d'une autre façon tout feu, autre qu'un feu aéronautique à la surface, qui peut causer de la confusion chez les utilisateurs de l'héliport dans les limites de celui-ci ou d'autres espaces relevant de lui.

(2) L'exploitant d'un héliport doit se conformer aux exigences figurant dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne l'installation de ce qui suit :

a) les feux d'approche hors sol;

b) les feux en saillie des aires d'exploitation;

c) les feux encastrés;

d) l'intensité et l'allumage des feux;

e) le phare d'héliport.

(3) L'exploitant d'un héliport doté d'une FATO pour approche à vue certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit, doit fournir un dispositif lumineux de direction d'approche et de décollage qui est conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) il est nécessaire d'indiquer aux pilotes au moins une trajectoire d'approche et de départ;

b) la procédure concernant les franchissement d'obstacles, l'atténuation du bruit ou le contrôle de la circulation aérienne exige de voler selon une direction particulière.

(4) L'exploitant d'un héliport doit fournir un système d'indicateurs visuels de pente d'approche qui est conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) les repères visuels existants ne conviennent pas;

(*b*) obstacle clearance, noise abatement or air traffic control procedures require that a particular slope be flown; or

(*c*) the surrounding terrain may produce misleading information.

(5) Where a heliport approach path indicator or an abbreviated heliport approach path indicator is provided at a heliport, the visual approach slope indicator system shall meet the general design requirements and specific requirements set out in the applicable heliport standard.

(6) The operator of a heliport shall monitor the visual approach slope indicator system provided at a heliport in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(7) Where a visual approach slope indicator system is provided, the operator of a heliport shall provide, when required, an obstacle protection surface (OPS) in accordance with the applicable heliport standard.

(8) The operator of a heliport shall provide FATO lights that meet the requirements of the applicable heliport standard for

(*a*) a surface-level heliport unless the FATO and the TLOF are coincidental or the extent of the FATO is conspicuous;

(*b*) an instrument FATO; and

(*c*) where an illuminated TLOF is not provided, a FATO that is certified to be available for use at night unless the FATO edge marking is clearly visible to heliport users by means of external floodlighting.

(9) Where a TLOF is not located within a FATO that is certified to be available for use at night, the operator of a heliport shall ensure the aiming point is illuminated in accordance with the applicable heliport standard.

b) la procédure concernant le franchissement d'obstacles, l'atténuation du bruit ou le contrôle de la circulation aérienne exige de voler selon une pente particulière;

c) le relief avoisinant peut produire des renseignements trompeurs.

(5) Lorsqu'un indicateur d'approche à vue de l'héliport ou un indicateur d'approche à vue simplifié de l'héliport est fourni à un héliport, le système d'indicateurs visuels de pente d'approche doit être conforme aux exigences générales de conception et aux exigences particulières qui figurent dans la norme sur les héliports applicable.

(6) L'exploitant d'un héliport doté d'un système d'indicateurs visuels de pente d'approche doit assurer la surveillance de celui-ci conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(7) Lorsqu'un système d'indicateurs visuels de pente d'approche est fourni, l'exploitant d'un héliport doit fournir, sur demande, une surface de protection d'obstacles (OPS) conformément à la norme sur les héliports applicable.

(8) L'exploitant d'un héliport doit installer des feux de FATO qui sont conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable dans les cas suivants :

a) un héliport en surface, sauf si la FATO et la TLOF coïncident ou si la superficie de la FATO est évidente;

b) une FATO avec approche aux instruments;

c) lorsqu'une TLOF éclairée n'est pas fournie, une FATO certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit, sauf si les marques de bord d'une FATO sont clairement visibles aux utilisateurs de l'héliport sous les feux de projecteurs extérieurs.

(9) Dans le cas où la TLOF n'est pas située dans une FATO certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit, l'exploitant d'un l'héliport doit veiller à ce que le point cible soit éclairé conformément à la norme sur les héliports applicable.

(10) The operator of a heliport shall provide TLOF lights consisting of perimeter lights, floodlights or luminescent panels for a TLOF that is certified to be available for use at night and, if the perimeter of the TLOF is not coincidental with that of the FATO, in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(11) Where a rejected take-off area is established for a surface-level heliport that is certified to be available for use at night, the operator of a heliport shall provide in that area rejected take-off area lights in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(12) The operator of a heliport shall provide taxiway centre line lights in accordance with the requirements of the applicable heliport standard for a taxiway that is used in runway visual range conditions of less than 1200 feet or in conditions of ground visibility of less than one-quarter statute mile.

(13) The operator of a heliport shall provide taxiway edge lights in accordance with the requirements of the applicable heliport standard for a taxiway that is available at a heliport that is certified to be available for use at night and that is not provided with taxiway centre line lights.

(14) Where an apron is available at a heliport that is certified to be available for use at night, the operator of the heliport shall provide apron edge lights, retro-reflective edge markers or apron floodlighting in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2015-160, s. 15.

(10) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir toute TLOF certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit de feux constitués de feux de périmètre, de projecteurs ou de panneaux lumineux et, si le périmètre de la TLOF ne coïncide pas avec la FATO, conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(11) Dans le cas où un héliport de surface est certifié comme étant disponible pour utilisation de nuit et dispose d'un prolongement de décollage interrompu, l'exploitant de celui-ci doit pourvoir ce prolongement de feux de prolongement d'aire de décollage interrompu conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(12) L'exploitant d'un héliport doit, conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable, pourvoir de feux d'axe de voie de circulation toute voie de circulation qui est utilisée dans des conditions de portée visuelle de piste inférieure à 1 200 pieds ou dans des conditions où la visibilité au sol est inférieure à un quart de mille terrestre.

(13) Dans le cas où une voie de circulation qui est disponible à un héliport doit être certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit et n'est pas pourvue de feux d'axe, l'exploitant de l'héliport doit pourvoir cette voie de feux de bord conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(14) Dans le cas où une aire de trafic est disponible à un héliport qui est certifié comme étant disponible pour utilisation de nuit, l'exploitant de l'héliport doit pourvoir cette aire de feux de bord, de balises rétroréfléchissantes de bord ou de projecteurs d'aire de trafic conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2015-160, art. 15.

[**305.34** reserved]

[**305.34** réservé]

Division IX — Markers

305.35 (1) The operator of a heliport shall ensure that the markers installed at the heliport are either flush mounted or lightweight and frangibly mounted and in

Section IX — Balises

305.35 (1) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les balises qui y sont installées soient encastrées ou légères et à monture frangible et qu'elles soient

accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(2) The operator of a heliport shall provide FATO markers where

(*a*) a FATO edge marking is not provided; and

(*b*) the extent of the FATO and the adjacent ground is not conspicuous.

(3) The operator of a heliport shall provide ground taxiway edge markers in accordance with the requirements of the applicable heliport standard if the helicopters must travel along a ground taxiway to or from a FATO to an apron, unless

(*a*) the edges of the taxiway are conspicuous;

(*b*) taxiway centre line lights are provided;

(*c*) taxiway edge lights are provided; or

(*d*) taxiway centre line markers are provided.

(4) The operator of a heliport shall provide air taxiway markers if the helicopters must travel by air to or from a FATO to an apron via a specific corridor in accordance with the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2015-160, s. 16.

conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(2) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir une FATO de balises dans les cas suivants :

a) en l'absence d'une marque de bord d'une FATO;

b) la délimitation entre la FATO et l'espace au sol adjacent n'est pas évidente.

(3) L'exploitant d'un héliport doit fournir, conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable, des balises de bord de voie de circulation si les hélicoptères doivent circuler le long d'une voie de circulation au sol entre une FATO et une aire de trafic, sauf dans les cas suivants :

a) les bords de la voie de circulation sont évidents;

b) l'axe de la voie de circulation est pourvu de feux;

c) les bords de la voie de circulation sont pourvus de feux;

d) l'axe de la voie de circulation est pourvu de balises.

(4) Si les hélicoptères doivent circuler le long d'une voie de circulation au sol entre une FATO et une aire de trafic, l'exploitant d'un héliport doit fournir, conformément à la norme sur les héliports applicable, des balises de voie de circulation en vol rasant si les hélicoptères doivent circuler près du sol dans un corridor précis entre une FATO et une aire de trafic.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2015-160, art. 16.

[**305.36** reserved]

[**305.36** réservé]

Division X — Visual Aids for Denoting Obstacles

Section X — Aides visuelles à l'identification des obstacles

Requirements for Marking or Lighting Obstacles

Exigences relatives aux marques ou au balisage lumineux des obstacles

305.37 (1) Subject to subsection (4), the operator of a heliport shall ensure that obstacles, other than aircraft, on the movement, manoeuvring and safety areas of the heliport are marked and lighted as follows:

305.37 (1) Sous réserve du paragraphe (4), l'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les obstacles sur les aires de mouvement, de manoeuvre ou de sécurité de l'héliport, sauf les aéronefs, soient signalés et éclairés de la façon suivante :

(*a*) vehicles and other mobile obstacles on the movement area shall be marked so as to be visible to pilots during aircraft operations;

(*b*) where the heliport is used at night or in conditions of low visibility, vehicles and other mobile obstacles on the manoeuvring area shall be lighted;

(*c*) elevated aeronautical ground lights on the movement area shall be marked so as to be conspicuous by day; and

(*d*) in accordance with the applicable heliport standard, a fixed obstacles located on the safety area shall be

(i) marked, and

(ii) where the heliport is certified to be available for use at night, lighted.

a) les véhicules et les autres obstacles mobiles sur l'aire de mouvement sont pourvus de marques de façon à être visibles pour les pilotes au cours des manoeuvres d'aéronefs;

b) lorsque l'héliport est utilisé la nuit ou par temps où la visibilité est mauvaise, les véhicules et les autres obstacles mobiles sur l'aire de manoeuvre sont pourvus de balises lumineuses;

c) les feux aéronautiques surélevés au sol sur l'aire de mouvement sont pourvus de marques de façon à être évidents de jour;

d) conformément à la norme sur les héliports applicable, tout obstacle fixe se trouvant dans l'aire de sécurité est pourvu :

(i) d'une part, de marques,

(ii) d'autre part, dans le cas où l'héliport est certifié être disponible pour utilisation de nuit, de balises lumineuses.

(2) The operator of a heliport shall mark and, if the heliport is certified to be available for use at night, light fixed obstacles located within the area identified in the applicable heliport standard, except where the obstacle is

(*a*) shielded by another fixed obstacle that is marked in accordance with Standard 621;

(*b*) conspicuous by reason of its shape, dimensions or colour;

(*c*) identified in an aeronautical evaluation as being sufficiently lit by ambient light at night; or

(*d*) not more than 150 m above the adjacent ground and lighted in accordance with Standard 621.

(2) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir de marques les obstacles fixes qui se trouvent dans la zone indiquée dans la norme sur les héliports applicable et, dans le cas où l'héliport est certifié être disponible pour utilisation de nuit, de balises lumineuses, sauf si l'obstacle, selon le cas :

a) est protégé par un autre obstacle fixe qui est pourvu de marques conformément à la norme 621;

b) est évident du fait de sa forme, de ses dimensions ou de sa couleur;

c) selon une évaluation aéronautique, est suffisamment éclairé par l'éclairage ambiant pour être visible de nuit;

d) ne s'élève pas à plus de 150 m au-dessus du sol environnant et est éclairé de jour conformément à la norme 621.

(3) The operator of a heliport where a fixed obstacle that is more than 150 m above the surrounding ground is located within the area identified in the applicable heliport standard shall

(3) L'exploitant d'un héliport où un obstacle fixe s'élevant à plus de 150 m au-dessus du sol environnant se trouve dans la zone indiquée dans la norme sur les héliports applicable doit, selon le cas :

(*a*) light the obstacle by high-intensity obstacle lights by day in accordance with Standard 621; or

(*b*) mark the obstacle in accordance with the applicable heliport standard.

(4) The operator of a heliport shall mark an elevated obstacle on the helicopter ground taxiway strips and, where the heliport is certified to be available for use at night, light the obstacle.

(5) The operator of a heliport shall mark and, if applicable, light an obstacle referred to in subsection (2) unless an aeronautical evaluation determines that

(*a*) the obstacle is conspicuous by reason of its shape, dimensions or colour; or

(*b*) retro-reflective tape or markers are sufficiently conspicuous to be used instead of lights.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2011-285, s. 7; SOR/2015-160, s. 17.

a) pourvoir l'obstacle, le jour, de feux d'intensité élevée conformément à la norme 621;

b) pourvoir l'obstacles de marques conformément à la norme sur les héliports applicable.

(4) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir de marques tout obstacle faisant saillie dans les bandes de voie de circulation au sol pour hélicoptères et, dans le cas où l'héliport est certifié être disponible pour utilisation de nuit, de balises lumineuses.

(5) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir tout obstacle visé au paragraphe (2) de marques et, le cas échéant, de balises lumineuses, sauf si une évaluation aéronautique révèle, selon le cas :

a) que cet obstacle est évident du fait de sa forme, de ses dimensions ou de sa couleur;

b) que du ruban ou des balises rétroréfléchissants sont suffisamment évidents pour être utilisés au lieu de balises lumineuses.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2011-285, art. 7; DORS/2015-160, art. 17.

Marking Obstacles

305.38 (1) The operator of a heliport shall ensure that a fixed obstacle or a mobile obstacle on the heliport is marked in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(2) Obstacles required to be marked shall, in accordance with Standard 621, be

(*a*) coloured;

(*b*) marked by markers; or

(*c*) marked by flags.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2011-285, s. 7.

Marques indiquant les obstacles

305.38 (1) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que tout obstacle fixe ou mobile se trouvant sur l'héliport soit pourvu de marques conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(2) Tout obstacle qui doit être pourvu de marques conformément à norme 621 doit l'être selon l'une des méthodes suivantes :

a) la couleur;

b) les balises;

c) les fanions.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2011-285, art. 7.

Lighting Obstacles

305.39 (1) The operator of a heliport shall light a fixed obstacle in accordance with Standard 621.

(2) The operator of a heliport shall ensure that maintenance and service vehicles in use display lights in ac-

Balisage lumineux des obstacles

305.39 (1) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir tout obstacle fixe de balises lumineuses conformément à la norme 621.

(2) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les véhicules d'entretien et les véhicules de service qui sont

cordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(3) The operator of a heliport shall ensure that emergency vehicles in use that are required to be lighted display the lights specified in the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2011-285, s. 7.

[**305.40** reserved]

Division XI — Visual Aids for Denoting Restricted Use Areas

305.41 (1) When a FATO, helicopter parking position, taxiway, or any part of those areas is permanently closed, the operator of a heliport shall display a closed marking on the area that meets the requirements of the applicable heliport standard.

(2) When an area of a heliport is temporarily closed or an area is snow-covered, the heliport operator shall ensure that

(*a*) notice of the closure is

(i) included in the *Canada Flight Supplement*, or

(ii) reported in a NOTAM; or

(*b*) a closed marking referred to in subsection (1) is displayed on the affected area.

(3) The operator of a heliport shall ensure that non-load-bearing surfaces adjacent to a FATO, helicopter parking position or taxiway that cannot be visually distinguished from load-bearing surfaces are marked as set out in the applicable heliport standard.

(4) The operator of a heliport shall ensure that unserviceability markers consisting of flags, cones or marker boards that meet the requirements of the applicable heliport standard and are positioned in conformity with that standard are displayed on any part of a taxiway or apron that is unfit for the movement of aircraft.

utilisés soient pourvus de feux conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(3) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les véhicules d'urgence qui sont utilisés et qui doivent être pourvus de feux soient pourvus des feux précisés dans la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2011-285, art. 7.

[**305.40** réservé]

Section XI — Aides visuelles pour indiquer les aires d'utilisation restreinte

305.41 (1) L'exploitant d'un héliport doit signaler la fermeture permanente d'une FATO, d'un poste de stationnement d'hélicoptère, d'une voie de circulation d'hélicoptères ou de toute partie de ces aires par l'apposition de marques de zone fermée conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(2) L'exploitant d'un héliport doit signaler la fermeture provisoire ou l'enneigement de toute zone de l'héliport en prenant l'une des mesures suivantes :

a) faire publier un avis :

(i) soit dans le *Supplément de vol-Canada*,

(ii) soit dans un NOTAM;

b) faire apposer sur la zone les marques de zone fermée visées au paragraphe (1).

(3) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que des marques soient apposées, conformément à la norme sur les héliports applicable, sur les surfaces non portantes qui sont adjacentes à une FATO, à un poste de stationnement d'hélicoptères ou à une voie de circulation pour hélicoptères et qui ne peuvent être visuellement distinguées des surfaces portantes.

(4) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que des balises d'inutilisabilité consistant en des fanions, des cônes ou des panneaux de balisage qui sont conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable et qui sont disposées conformément à celle-ci soient apposées sur toute partie d'une voie de circulation ou d'une

(5) The operator of a heliport shall ensure that unserviceability lights that meet the requirements of the applicable heliport standard are displayed in conformity with that standard wherever any portion of a taxiway or apron at a heliport that is certified to be available for use at night is unfit for the movement of aircraft.

SOR/2007-87, s. 8.

[**305.42** reserved]

Division XII — Equipment and Installations

305.43 (1) The operator of a heliport shall ensure that the lights of a visual approach slope indicator system, when required and installed as specified in subsection 305.33(4), are aligned by means of

(*a*) a daily inspection of alignment and, if necessary, a correction of any misalignment of more than 3 minutes of arc; or

(*b*) an automatic shut-off switch installed in the system.

(2) The operator of a heliport shall ensure that a fence or other barrier is installed on the heliport and that the fence or other barrier meets the requirements of the applicable heliport standard.

(3) The operator of a heliport or a person under the operator's authority shall direct any vehicle that is operated on an apron or manoeuvring area of the heliport or, in the case of a vehicle in a manoeuvring area, shall ensure that the vehicle's operation is under the direction of the air traffic services unit or the heliport operator or a person working under their authority, in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(4) The operator of the heliport shall ensure that the drivers of vehicles on an apron or manoeuvring area are trained for the tasks to be performed and that they know they must comply with instructions issued by the air traffic control unit or the heliport operator.

(5) Lorsqu'une partie d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic située à un héliport qui est certifié comme étant disponible pour utilisation de nuit ne permet pas les mouvements d'aéronefs, l'exploitant de l'héliport doit veiller à ce que des feux de zone inutilisable conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable soient fournis conformément à celle-ci.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.42** réservé]

Section XII — Équipement et installations

305.43 (1) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les feux d'un indicateur visuel de pente d'approche, s'il est exigé et installé comme le précise le paragraphe 305.33(4), soient alignés au moyen, selon le cas :

a) d'une vérification quotidienne de l'alignement et, au besoin, d'une correction de tout désalignement supérieur à trois minutes d'arc;

b) d'un interrupteur d'alimentation automatique installé sur l'indicateur.

(2) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que soit installée à l'héliport une clôture ou une autre enceinte qui est conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(3) L'exploitant d'un héliport ou une personne relevant de lui doit diriger tout véhicule qui est utilisé sur une aire de trafic ou une aire de manoeuvre de l'héliport ou, dans le cas où le véhicule se trouve sur une aire de manoeuvre, veiller à ce que qu'il soit utilisé sous la direction de l'unité des services de la circulation aérienne ou sous la sienne ou celle d'une personne relevant de lui, conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(4) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les conducteurs de véhicules utilisés sur une aire de trafic ou une aire de manoeuvre de l'héliport reçoivent une formation relative aux tâches à accomplir et soient informés

fic services unit or the heliport operator or a person working under their authority.

(5) The operator of a heliport shall ensure that equipment required for air navigation purposes that is located on a safety area, a taxiway strip or within the separation distances specified in the applicable heliport standard is located, constructed and installed in accordance with that standard.

(6) The operator of a heliport shall ensure that visual aids, precision approach FATO lights and centre line lights on a taxiway are maintained in accordance with the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8.

qu'ils doivent se conformer aux instructions transmises par l'unité des services de la circulation aérienne ou l'exploitant de l'héliport ou une personne relevant de lui.

(5) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que l'équipement exigé pour la navigation aérienne qui se trouve sur une aire de sécurité, une bande de voie de circulation ou dans les distances de séparation précisées dans la norme sur les héliports applicable soit situé, construit et installé conformément à cette norme.

(6) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les aides visuelles, les feux de FATO avec approche de précision et les feux d'axe de voie de circulation soient entretenus conformément à la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.44** reserved]

[**305.44** réservé]

Division XIII — Emergency and Other Services

Section XIII — Services d'urgence et autres services

Emergency Response Plan

Plan d'intervention d'urgence

305.45 (1) The operator of a heliport shall develop and have available a heliport emergency response plan at the heliport.

(2) The operator of a heliport shall identify in the emergency response plan those organizations that are capable of providing assistance in responding to an emergency at the heliport or in its vicinity.

(3) The operator of a heliport shall specify in the emergency response plan the procedures to be followed for

(*a*) an aircraft crash or other accident within the heliport perimeter;

(*b*) an aircraft crash outside the heliport perimeter; and

(*c*) any medical emergency.

(4) Where an approach and departure path at a heliport is located over water, the operator of the heliport shall specify in the emergency response plan

305.45 (1) L'exploitant d'un héliport doit établir un plan d'intervention d'urgence d'héliport et le rendre disponible à l'héliport.

(2) L'exploitant d'un héliport doit indiquer, dans le plan d'intervention d'urgence, les organismes qui sont en mesure de prêter assistance à l'intervention dans une situation d'urgence à l'héliport ou dans son voisinage.

(3) L'exploitant d'un héliport doit préciser dans le plan d'intervention d'urgence la marche à suivre dans les cas suivants :

a) l'écrasement d'un aéronef ou un autre accident dans le périmètre de l'héliport;

b) l'écrasement d'un aéronef à l'extérieur du périmètre de l'héliport;

c) une urgence médicale.

(4) Dans le cas où la trajectoire d'approche et de départ à un héliport se trouve au-dessus d'un plan d'eau, l'exploitant de l'héliport doit préciser dans le plan d'intervention d'urgence :

(*a*) the organization that is responsible for co-ordinating rescue in the event of an aircraft ditching; and

(*b*) how to contact that organization.

(5) The operator of a heliport shall include in the emergency response plan the information required in accordance with standard 325 — *Heliport Standards*.

(6) The operator of a heliport shall consult with all organizations identified in the emergency response plan concerning their role in it.

(7) The operator of a heliport shall annually review the emergency response plan and update the information.

(8) The operator of a heliport that provides a scheduled service for the transport of passengers shall carry out a test of the emergency response plan at intervals not exceeding three years.

SOR/2007-87, s. 8.

a) l'organisme chargé de la coordination du sauvetage en cas d'amerrissage forcé d'un aéronef;

b) la façon de joindre cet organisme.

(5) L'exploitant d'un héliport doit inclure dans le plan les renseignements exigés conformément à la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*.

(6) L'exploitant d'un héliport doit consulter tous les organismes indiqués dans le plan d'intervention d'urgence au sujet de leur rôle dans celui-ci.

(7) L'exploitant d'un héliport doit revoir chaque année le plan d'intervention d'urgence et mettre à jour les renseignements.

(8) L'exploitant d'un héliport qui assure un service régulier de transport de passagers doit procéder à un essai du plan d'intervention d'urgence à des intervalles d'au plus trois ans.

DORS/2007-87, art. 8.

Fire Protection Services

305.46 (1) The operator of a surface-level heliport or of a heliport over a parking garage or on an elevated structure that is not an occupied building shall ensure that fire protection services are provided at the heliport and that those services and the fire resistance of the structure meets the requirements of the applicable heliport standard.

(2) The operator of a rooftop heliport shall ensure that fire protection services are provided at the heliport and that those services and the fire resistance of the structure meets the requirements of the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8.

Services de protection contre l'incendie

305.46 (1) L'exploitant d'un héliport en surface, d'un héliport situé sur un garage de stationnement ou d'un héliport qui se trouve sur une structure surélevée qui n'est pas un bâtiment occupé doit veiller à ce que des services de protection contre l'incendie soient fournis à l'héliport et que ces services et la résistance au feu de la structure soient conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(2) L'exploitant d'un héliport qui se trouve sur un toit doit veiller à ce que des services de protection contre l'incendie soient fournis à l'héliport et que ces services et la résistance au feu de la structure soient conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8.

Extinguishing Agents and Equipment

305.47 The operator of a heliport shall

(*a*) determine the requirements for extinguishing agents and equipment used for fire protection at the heliport based on the longest dimension helicopter for which the heliport has been certified;

Équipement et agents extincteurs

305.47 L'exploitant d'un héliport doit :

a) déterminer, en fonction du plus long hélicoptère pour lequel l'héliport est certifié, les exigences relatives à l'équipement et aux agents extincteurs utilisés pour la protection contre l'incendie à l'héliport;

(*b*) ensure that the agents and equipment are in accordance with the applicable heliport standard; and

(*c*) provide a fire extinguisher or fire fighting system that is protected from freezing.

SOR/2007-87, s. 8.

b) veiller à ce que l'équipement et les agents extincteurs soient conformes à la norme sur les héliports applicable;

c) fournir un extincteur d'incendie ou un système d'extinction d'incendie qui est protégé contre le gel.

DORS/2007-87, art. 8.

Safety Personnel for Rooftop Heliport

305.48 The operator of a rooftop heliport shall ensure that a minimum of one trained safety person is in attendance during helicopter operations.

SOR/2007-87, s. 8.

Personnel de sécurité pour un héliport qui se trouve sur un toit

305.48 L'exploitant d'un héliport qui se trouve sur un toit doit veiller à ce que la présence d'au moins une personne ayant reçu la formation sur la sécurité soit assurée au cours des manoeuvres d'hélicoptères.

DORS/2007-87, art. 8.

Training for Safety Personnel

305.49 The operator of a heliport shall provide initial and refresher training to safety personnel provided at the heliport in accordance with the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8.

Formation du personnel de sécurité

305.49 L'exploitant d'un héliport doit fournir la formation initiale et la formation de recyclage du personnel de sécurité à l'héliport conformément à la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.50** to **305.52** reserved]

[**305.50** à **305.52** réservés]

Division XIV — Heliport Operations Manual

Section XIV — Manuel d'exploitation d'héliport

General

Généralités

305.53 (1) The provisions of this Subpart that specify the procedures for making a heliport operations manual also apply in respect of any amendment to the manual.

(2) The operator of a heliport shall set out in the heliport operations manual

(*a*) the heliport certification standards that were met for issuance of the heliport certificate; and

(*b*) the level and types of services to be provided by the operator of the heliport.

(3) The operator of a heliport shall operate the heliport in accordance with the heliport operations manual.

SOR/2007-87, s. 8.

305.53 (1) Les dispositions de la présente sous-partie qui précisent le processus d'établissement d'un manuel d'exploitation d'héliport s'appliquent également à toute modification de celui-ci.

(2) L'exploitant d'un héliport est tenu de préciser dans le manuel d'exploitation de cet héliport :

a) les normes de certification d'héliport qui ont été respectées en vue de la délivrance du certificatd'héliport;

b) le niveau et les types de services qu'il fournira.

(3) L'exploitant d'un héliport doit exploiter l'héliport en conformité avec le manuel d'exploitation de cet héliport.

DORS/2007-87, art. 8.

Heliport Data

305.54 (1) The operator of a heliport shall determine and record in the heliport operations manual, the following data in respect of the heliport in accordance with the applicable heliport standard:

(*a*) geographic coordinates for

(i) the heliport reference point if

(A) the heliport is not located on an aerodrome that already has a reference point, and

(B) the heliport operator intends to have a zoning regulation made under the *Aeronautics Act*,

(ii) the heliport geometric centre,

(iii) the FATO coordinates,

(iv) the heliport elevation,

(v) the heliport magnetic variation, and

(vi) where installed, the electronic navigation aids; and

(*b*) information in respect of

(i) the heliport type,

(ii) the dimensions, slope and surface type of all TLOFs,

(iii) the length, width, slope, category, surface type and designation number of all FATOs,

(iv) the length, width and surface type of all safety areas,

(v) the designation, width and surface type of helicopter ground and air taxiways,

(vi) the apron surface type and description of helicopter parking positions, and

(vii) the declared distances for

(A) take-off distance available,

(B) rejected take-off distance available, and

(C) landing distance available.

Données sur l'héliport

305.54 (1) L'exploitant d'un héliport doit, conformément à la norme sur les héliports applicable, déterminer et consigner dans le manuel d'exploitation de cet héliport les renseignements ci-après relatifs à l'héliport :

a) les coordonnées géographiques visant ce qui suit :

(i) le point de référence de l'héliport, dans les cas suivants :

(A) l'héliport ne se trouve pas sur un aérodrome ayant déjà un point de référence,

(B) l'exploitant de l'héliport prévoit faire prendre un règlement de zonage en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*,

(ii) le centre géométrique de l'héliport,

(iii) les coordonnées de la FATO,

(iv) l'altitude de l'héliport,

(v) la déclinaison magnétique de l'héliport,

(vi) lorsqu'elles sont installées, les aides électroniques à la navigation;

b) les renseignements concernant ce qui suit :

(i) le type d'héliport,

(ii) les dimensions, la pente et le type de surface de toutes les TLOF,

(iii) la longueur, la largeur, la pente, la catégorie, le type de surface et le numéro de désignation de toutes les FATO,

(iv) la longueur, la largeur et le type de surface de toutes les aires de sécurité,

(v) la désignation, la largeur et le type de surface des voies de circulation au sol pour hélicoptères et des voies de circulation en vol rasant,

(vi) le type de surface des aires de trafic et la description des postes de stationnement d'hélicoptère,

(vii) les distances déclarées suivantes :

(A) la distance de décollage utilisable,

(B) the distance available for the rejected take-off, and

(C) the landing distance available.

(2) The operator of a heliport shall ensure that a heliport geometric centre is redetermined and recorded in the manual if the physical characteristics of the heliport change because

(*a*) an existing FATO is closed;

(*b*) the boundaries of an existing FATO are altered; or

(*c*) a new FATO is constructed.

(3) The operator of a heliport shall report the heliport data specified in paragraph (1)(*a*) to the Aeronautical Information Services of NAV Canada within 14 days after the Minister's approval of certification.

SOR/2007-87, s. 8.

Administration

305.55 The operator of a heliport shall ensure that the heliport operations manual contains

(*a*) a table of contents; and

(*b*) information relating to the administration of the heliport including but not limited to

(i) a copy of any amendments to the manual and the page numbers affected,

(ii) a list of holders of copies of the manual or of portions of it,

(iii) a description of a procedure for amending the manual,

(iv) a description of the organizational structure of the heliport management,

(v) a description of the operational procedures of the heliport,

(vi) a declaration, signed and dated by the operator, in which they agree to fulfill the obligations of the operator referred to in section 305.17,

(B) la distance utilisable pour le décollage interrompu,

(C) la distance utilisable à l'atterrissage.

(2) L'exploitant de l'héliport doit veiller à ce que le centre géométrique de l'héliport soit déterminé de nouveau et consigné dans le manuel d'exploitation de cet héliport si les caractéristiques physiques de l'héliport changent par suite :

a) soit de la fermeture d'une FATO existante;

b) soit de la modification des limites d'une FATO existante;

c) soit de la construction d'une nouvelle FATO.

(3) L'exploitant de l'héliport doit communiquer les données précisées à l'alinéa (1)*a*) aux Services d'information aéronautique de NAV Canada dans les 14 jours suivant l'approbation par le ministre de la certification.

DORS/2007-87, art. 8.

Administration

305.55 L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que le manuel d'exploitation de cet héliport contienne ce qui suit :

a) une table des matières;

b) des renseignements portant sur l'administration de l'héliport, y compris :

(i) une copie de toute modification qui y a été apportée et les numéros des pages visées,

(ii) une liste des personnes qui ont un exemplaire du manuel ou de parties de celui-ci,

(iii) un énoncé de la marche à suivre pour y apporter des modifications,

(iv) un énoncé de la structure organisationnelle de la gestion de l'héliport,

(v) un énoncé de la marche à suivre opérationnelle de l'héliport,

(vii) a statement, signed and dated by the operator, certifying that their heliport operations manual is complete and accurate, and that the operator agrees to comply with all of the conditions and specifications set out in it,

(viii) a statement, signed by the Minister, that the heliport operations manual and any amendments to it have been approved,

(ix) a copy of any agreement or memorandum of understanding that affects the operation of the heliport, including the provision of emergency services at the heliport, and

(x) the information necessary to verify that the heliport meets the applicable heliport standard.

SOR/2007-87, s. 8; SOR/2015-160, s. 18(F).

(vi) une déclaration signée et datée par l'exploitant de l'héliport dans laquelle il s'engage à remplir ses obligations visées à l'article 305.17,

(vii) une déclaration datée et signée par l'exploitant attestant que le manuel est complet et que son contenu est exact et que l'exploitant s'engage à se conformer aux conditions et aux spécifications qui y sont énoncées,

(viii) une attestation signée par le ministre indiquant que le manuel et, le cas échéant, ses modifications ont été approuvés,

(ix) une copie de tout accord ou de tout protocole d'entente touchant l'exploitation de l'héliport, y compris la prestation de services d'urgence à l'héliport,

(x) les renseignements permettant de vérifier si l'héliport est conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

DORS/2007-87, art. 8; DORS/2015-160, art. 18(F).

305.56 The operator of a heliport shall ensure that their heliport operations manual sets out the information specified in subsection 305.25(1).

SOR/2007-87, s. 8.

305.56 L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que le manuel d'exploitation de celui-ci contienne les renseignements précisés au paragraphe 305.25(1).

DORS/2007-87, art. 8.

305.57 The operator of a heliport shall ensure that the following are provided in accordance with the applicable heliport standard and recorded in their heliport operations manual:

(*a*) the applicable physical characteristics set out in section 305.25;

(*b*) the obstacle limitation surfaces set out in section 305.29;

(*c*) the visual aids for navigation set out in section 305.31;

(*d*) the lighting or marking of obstacles set out in section 305.37;

(*e*) the visual aids utilized for denoting restricted use areas set out in section 305.41;

305.57 L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que ce qui suit soit fourni conformément à la norme sur les héliports applicable et figure dans le manuel d'exploitation d'héliport :

a) les caractéristiques physiques applicables figurant à l'article 305.25;

b) les surfaces de limitation d'obstacles figurant à l'article 305.29;

c) les aides visuelles à la navigation figurant à l'article 305.31;

d) l'éclairage ou le marquage des obstacles figurant à l'article 305.37;

e) les aides visuelles utilisées pour identifier les aires d'utilisation restreinte figurant à l'article 305.41;

(*f*) the equipment and installations set out in section 305.43; and

(*g*) the emergency response plan set out in section 305.45.

SOR/2007-87, s. 8.

f) l'équipement et les installations figurant à l'article 305.43;

g) le plan d'intervention d'urgence figurant à l'article 305.45.

DORS/2007-87, art. 8.

[**305.58** to **305.67** reserved]

[**305.58** à **305.67** réservés]

SUBPART 6 – [RESERVED]

SOUS-PARTIE 6 — [RÉSERVÉE]

SUBPART 7 – [RESERVED]

SOUS-PARTIE 7 — [RÉSERVÉE]

SUBPART 8

SOUS-PARTIE 8

[REPEALED, SOR/2006-86, S. 9]

[ABROGÉE, DORS/2006-86, ART. 9]

308.01 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.02 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.03 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.04 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.05 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.06 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.07 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.08 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.09 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.10 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.12 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.13 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.14 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.15 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.16 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.17 [Repealed, SOR/2006-86, s. 9]

308.01 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.02 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.03 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.04 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.05 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.06 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.07 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.08 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.09 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.10 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.12 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.13 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.14 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.15 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.16 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

308.17 [Abrogé, DORS/2006-86, art. 9]

PART IV — PERSONNEL LICENSING AND TRAINING

DIVISION I — GENERAL

Interpretation

400.01 (1) In this Part,

"aerobatic manoeuvre" [Repealed, SOR/2001-49, s. 1]

"aeroplane" does not include an ultra-light aeroplane; (*avion*)

"aviation document booklet" means a booklet issued by the Minister in which certain documents issued under this Part can be affixed. (*carnet de documents d'aviation*)

"balloon" includes any lighter-than-air aircraft; (*ballon*)

"booklet label" means a label that is intended to be affixed in an aviation document booklet. (*étiquette de carnet*)

"complex aeroplane" means an aeroplane that has flaps and a constant-speed propeller and, except in the case of a seaplane, retractable landing gear; (*avion complexe*)

"dual instruction flight time" means the flight time during which a person is receiving flight instruction from a person qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*; (*temps d'instruction de vol en double commande*)

"employed on a full-time basis" means working for a flight training unit on a continuous basis for at least the number of hours required to carry out the duties of the position intended to ensure the safe operation of the flight training service; (*employé à temps plein*)

"examination" means any written examination or written practical qualifications examination required by the personnel licensing standards for the issuance of a permit or licence or for the endorsement of a permit or licence with a rating; (*examen*)

"flight following" [Repealed, SOR/2014-131, s. 8]

PARTIE IV — DÉLIVRANCE DES LICENCES ET FORMATION DU PERSONNEL

SECTION I — GÉNÉRALITÉS

Définitions et interprétation

400.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« acrobatie aérienne » [Abrogée, DORS/2001-49, art. 1]

« avion » Ne sont pas compris dans les avions les avions ultra-légers. (*aeroplane*)

« avion à hautes performances » À l'égard d'une qualification, s'entend :

a) d'un avion qui, selon le document relatif à l'équipage de conduite minimal, ne requiert qu'un pilote et dont la vitesse maximale (V_{ne}) est de 250 KIAS ou plus ou dont la vitesse de décrochage (V_{so}) est de 80 KIAS ou plus;

b) d'un avion de construction amateur dont la charge alaire est plus élevée que celle qui est indiquée à l'article 549.103 du *Manuel de navigabilité*. (*high-performance aeroplane*)

« avion complexe » Avion possédant des volets et une hélice à vitesse constante et, à l'exception d'un hydravion, un train d'atterrissage escamotable. (*complex aeroplane*)

« avion ultra-léger » Sont compris dans les avions ultra-légers les parachutes entraînés par moteur et les parapentes entraînés par moteur. (*ultra-light aeroplane*)

« ballon » Sont compris dans les ballons les aérostats. (*balloon*)

« base principale » Lieu où une unité de formation au pilotage a du personnel, des aéronefs et des installations pour l'exploitation d'un service d'entraînement en vol et où se trouve son principal établissement. (*main base*)

« base satellite » Lieu où une unité de formation au pilotage a du personnel, des aéronefs et des installations pour l'exploitation d'un service d'entraînement en vol à titre temporaire. (*satellite base*)

"flight instructor experience" with respect to the experience requirements for a flight instructor rating for an aeroplane or helicopter, means the flight time accumulated in an aeroplane or helicopter

(*a*) by a holder of a flight instructor rating while providing dual flight instruction to applicants for

(i) a pilot permit — recreational,

(ii) a private or commercial pilot licence, or

(iii) a night rating, VFR OTT rating, flight instructor rating — aeroplane, flight instructor rating — helicopter or flight instructor rating — aeroplane — aerobatic,

(*b*) by a holder of a foreign flight instructor rating issued by a contracting state, while providing dual flight instruction to an applicant for a permit, licence or rating equivalent to one of those referred to in paragraph (*a*), and

(*c*) by a Canadian Forces qualified flying instructor while providing dual flight instruction to persons undergoing initial flight training in the Canadian Forces; (*expérience d'instructeur de vol*)

"flight watch" [Repealed, SOR/2014-131, s. 8]

"foreign licence validation certificate" means a certificate issued by the Minister pursuant to subsection 401.07(1); (*certificat de validation de licence étrangère*)

"glider" includes a powered glider; (*planeur*)

"ground school instruction" means classroom-type instruction generally given to one or more persons and covering an organized program of lectures, homework or self-paced study that adheres to an approved training program; (*instruction théorique au sol*)

"high-performance aeroplane", with respect to a rating, means

(*a*) an aeroplane that is specified in the minimum flight crew document as requiring only one pilot and that has a maximum speed (V_{ne}) of 250 KIAS or greater or a stall speed (V_{so}) of 80 KIAS or greater, or

« base secondaire » Lieu où se trouvent des aéronefs et du personnel d'une unité de formation au pilotage et à partir duquel le contrôle d'exploitation est effectué conformément au manuel d'exploitation de formation au pilotage et au système de contrôle d'exploitation. (*sub-base*)

« carnet de documents d'aviation » Carnet délivré par le ministre dans lequel certains documents délivrés en vertu de la présente partie peuvent être apposés. (*aviation document booklet*)

« certificat de validation de licence étrangère » Document délivré par le ministre en application du paragraphe 401.07(1). (*foreign licence validation certificate*)

« contrôle d'exploitation » Pouvoir exercé à l'égard du début, de la poursuite, du déroutement ou de la fin d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et du bon déroulement du vol. (*operational control*)

« cours intégré » Cours de formation au pilotage élaboré selon les principes de conception des systèmes de formation, dont les différentes étapes de formation sont effectuées sous la forme d'un cours continu et les éléments d'entraînement en vol sont liés et agencés de façon à permettre d'atteindre de façon efficiente les objectifs d'apprentissage. (*integrated course*)

« document relatif à l'équipage de conduite minimal » Document délivré par le ministre, le gouvernement des États-Unis ou un constructeur d'aéronefs, qui concerne un aéronef et qui précise le nombre de pilotes requis pour son utilisation. Est exclu de la présente définition le certificat d'exploitation aérienne. (*minimum flight crew document*)

« employé à temps plein » Qualifie le fait pour une personne de travailler de façon ininterrompue pour une unité de formation au pilotage pendant le nombre minimal d'heures exigé pour exercer les fonctions de son poste visant à assurer l'exploitation sécuritaire du service d'entraînement en vol. (*employed on a full-time basis*)

« étiquette de carnet » Étiquette destinée à être apposée dans un carnet de documents d'aviation. (*booklet label*)

(*b*) an amateur-built aeroplane that has a wing loading greater than that specified in section 549.103 of the *Airworthiness Manual*; (*avion à hautes performances*)

"instrument time" [Repealed, SOR/2014-131, s. 8]

"integrated course" means a course of pilot training developed using the principles of instructional systems design, in which all instructional stages are completed as one continuous course and the flight training elements are interrelated and sequenced to provide for the efficient achievement of the learning objectives; (*cours intégré*)

"invigilator" means a person who is designated by the Minister to supervise a written examination; (*surveillant*)

"main base" means a location at which a flight training unit has personnel, aircraft and facilities for the operation of a flight training service and that is established as the principal place of business of the flight training unit; (*base principale*)

"minimum flight crew document" means a document, issued by the Minister, the Government of the United States or an aircraft manufacturer, that relates to an aircraft and that specifies the number of pilots required to operate the aircraft, but does not include an air operator certificate; (*documentrelatif à l'équipage de conduite minimal*)

"operational control" means the exercise of authority over the initiation, continuation, diversion or termination of a flight in the interest of the safety of the aircraft and the regularity and efficiency of the flight; (*contrôle d'exploitation*)

"operations specifications", in respect of a flight training unit, means the operations specifications set out in a flight training unit operator certificate, and includes any amendment to the conditions of operation; (*spécifications d'exploitation*)

"pilot's self-dispatch" [Repealed, SOR/2014-131, s. 8]

"pre-flight briefing" means a one-to-one practical briefing that is conducted just prior to a training flight for the

« examen » Examen écrit ou examen pratique écrit de qualifications exigé par les normes de délivrance des licences du personnel en vue de la délivrance d'un permis ou d'une licence ou de l'annotation d'une qualification sur un permis ou une licence. (*examination*)

« expérience d'instructeur de vol » À l'égard de l'expérience exigée relativement à une qualification d'instructeur de vol pour avion ou pour hélicoptère, le temps de vol accumulé par une personne à bord d'un avion ou d'un hélicoptère :

a) à titre de titulaire d'une qualification d'instructeur de vol, lorsqu'elle dispense de l'instruction en double commande à des demandeurs :

(i) de permis de pilote de loisir — avion,

(ii) de licence de pilote privé ou de licence de pilote professionnel,

(iii) de qualification de vol de nuit, de qualification de vol VFR OTT, de qualification d'instructeur de vol — avion, de qualification d'instructeur de vol — hélicoptère ou de qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — avion;

b) à titre de titulaire de qualification étrangère d'instructeur de vol délivrée par un État contractant lorsqu'elle dispense de l'instruction en double commande à des demandeurs de permis, de licence ou de qualification équivalent à l'un de ceux visés à l'alinéa *a*);

c) à titre d'instructeur de vol qualifié des Forces canadiennes lorsqu'elle dispense de l'instruction en double commande à des personnes qui suivent la formation initiale en vol dans les Forces canadiennes. (*flight instructor experience*)

« exposé avant vol » Exposé pratique consistant dans un entretien individuel, qui précède immédiatement le vol d'entraînement, visant à assurer que le stagiaire comprend exactement comment le vol va se dérouler. (*preflight briefing*)

« instruction au sol avant vol » Instruction qui est du type enseignement en classe, généralement individuelle, mais n'excluant pas l'instruction en groupe, et qui est basée

purpose of ensuring that the trainee understands exactly what will take place during the flight; (*exposé avant vol*)

"preparatory ground instruction" means classroom-type instruction, generally on a one-to-one basis but not excluding group instruction, that is based on lesson plans contained in or developed from the applicable flight instructor guide; (*instruction au sol avant vol*)

"satellite base" means a location at which a flight training unit has personnel, aircraft and facilities for the operation of a flight training service on a temporary basis; (*base satellite*)

"solo flight time" means, with respect to the flight time necessary to acquire a permit, licence or rating,

(*a*) in the case of a pilot, the flight time during which the pilot is the sole flight crew member, and

(*b*) in the case of a student pilot permit holder, the flight time during which the holder is the sole occupant of an aircraft while under the direction and supervision of the holder of an instructor rating for the appropriate category of aircraft; (*temps de vol en solo*)

"sub-base" means a location at which a flight training unit positions aircraft and personnel and from which operational control is exercised in accordance with the flight training operations manual and operational control system; (*base secondaire*)

"training flight" means a dual instruction flight or a solo practice flight that is conducted under the direction and supervision of a flight instructor; (*vol d'entraînement*)

"ultra-light aeroplane" includes a powered parachute and a powered para-glider. (*avion ultra-léger*)

sur les plans de cours tirés ou inspirés du guide de l'instructeur de vol applicable. (*preparatory ground instruction*)

« instruction théorique au sol » Instruction du type enseignement en classe habituellement dispensée à une ou plusieurs personnes et portant sur un programme structuré de cours, de travaux ou d'études selon un rythme personnel qui est conforme à un programme de formation approuvé. (*ground school instruction*)

« planeur » Sont compris dans les planeurs les planeurs entraînés par moteur. (*glider*)

« régulation du vol par le pilote » [Abrogée, DORS/2014-131, art. 8]

« spécifications d'exploitation » Dans le cas d'une unité de formation au pilotage, les spécifications d'exploitation énoncées dans son certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage, y compris toute modification apportée aux conditions d'exploitation. (*operations specifications*)

« suivi de vol » [Abrogée, DORS/2014-131, art. 8]

« surveillance de vol » [Abrogée, DORS/2014-131, art. 8]

« surveillant » Personne désignée par le ministre pour surveiller un examen écrit. (*invigilator*)

« temps aux instruments » [Abrogée, DORS/2014-131, art. 8]

« temps de vol en solo » S'entend, à l'égard du temps de vol nécessaire pour obtenir un permis, une licence ou une qualification :

a) dans le cas d'un pilote, du temps de vol pendant lequel il est le seul membre d'équipage de conduite;

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

« temps d'instruction de vol en double commande » Temps de vol pendant lequel une personne reçoit de

(2) Any reference in this Part to a permit, licence, rating or foreign licence validation certificate is a reference to a valid Canadian permit, licence, rating or foreign licence validation certificate.

(3) Any reference in this Part to "military" is a reference to the Canadian Forces.

SOR/2001-49, s. 1; SOR/2003-129, s. 2; SOR/2005-320, s. 1; SOR/2006-352, s. 4; SOR/2010-26, s. 2; SOR/2014-131, s. 8.

DIVISION II — EXAMINATIONS

Examination Rules

400.02 (1) Except as authorized by an invigilator, no person shall, or shall attempt to, in respect of a written examination,

(*a*) copy or remove from any place all or any portion of the text of the examination;

(*b*) give to or accept from any person a copy of all or any portion of the text of the examination;

(*c*) give help to or accept help from any person during the examination;

(*d*) complete all or any portion of the examination on behalf of any other person; or

(*e*) use any aid or written material during the examination.

(2) A person who commits an act prohibited under subsection (1) fails the examination and may not take any other examination for a period of one year.

l'entraînement en vol d'une personne ayant les qualifications conformément à l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*. (*dual instruction flight time*)

« vol d'entraînement » Vol d'instruction en double commande ou vol d'exercice en solo effectué sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol. (*training flight*)

(2) Toute mention dans la présente partie d'un permis, d'une licence, d'une qualification ou d'un certificat de validation de licence étrangère constitue un renvoi à un permis, une licence, une qualification ou un certificat de validation de licence étrangère canadiens valides.

(3) Dans la présente partie, toute mention de « militaire » constitue un renvoi aux Forces canadiennes.

DORS/2001-49, art. 1; DORS/2003-129, art. 2; DORS/2005-320, art. 1; DORS/2006-352, art. 4; DORS/2010-26, art. 2; DORS/2014-131, art. 8.

SECTION II — EXAMENS

Règles relatives aux examens

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

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

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

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

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

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

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

(3) A person who uses a hand-held calculator during an examination shall use a hand-held calculator whose memory is cleared before and after the examination in the presence of the invigilator.

(4) A person who uses a hand-held electronic computer during an examination shall use a hand-held electronic computer

(*a*) that has been specifically designed for flight operations;

(*b*) that has been approved by the Minister for examination purposes; and

(*c*) whose memory is cleared before and after the examination in the presence of the invigilator.

SOR/2005-320, s. 2.

(3) La personne qui utilise une calculatrice portative pendant un examen doit utiliser une calculatrice portative dont la mémoire est remise à zéro avant et après l'examen, en présence du surveillant.

(4) La personne qui utilise un ordinateur électronique portatif pendant un examen doit utiliser un ordinateur électronique portatif qui est conforme aux exigences suivantes :

a) il est conçu spécifiquement pour les opérations aériennes;

b) il est approuvé par le ministre pour les examens;

c) sa mémoire est remise à zéro avant et après l'examen, en présence du surveillant.

DORS/2005-320, art. 2.

Time Limits

400.03 (1) Subject to subsection (3), written examinations, including all sections of a sectionalized examination, that are required for the issuance of a permit or licence or for the endorsement of a permit or licence with a rating shall be completed during the 24-month period preceding the date of the application for the permit, licence or rating.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of examinations that are required for the issuance of

(*a*) a student pilot permit; or

(*b*) an airline transport pilot licence if examinations were previously written

(i) for the endorsement of a type rating, a mark of 70 per cent or higher was obtained on the examination and the type rating was issued;

(ii) for the issuance of the former senior commercial pilot licence, a mark of 70 per cent or higher was obtained on the examination and the senior commercial pilot licence was issued; or

(iii) for the issuance of an airline transport pilot licence — aeroplane, an airline transport pilot licence — aeroplane integrated course was successfully completed during the 5-year period preceding the

Délais

400.03 (1) Sous réserve du paragraphe (3), les examens écrits, y compris toutes les parties d'un examen divisé en parties, exigés en vue de la délivrance d'un permis ou d'une licence ou de l'annotation d'une qualification sur un permis ou une licence doivent avoir été passés dans les 24 mois précédant la date de la demande du permis, de la licence ou de la qualification.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des examens qui sont exigés en vue de la délivrance :

a) d'un permis d'élève-pilote;

b) d'une licence de pilote de ligne à condition que des examens aient été subis :

(i) en vue de l'annotation d'une qualification de type, que le candidat ait obtenu une note de 70 pour cent ou plus et que la qualification de type ait été délivrée;

(ii) en vue de la délivrance de l'ancienne licence de pilote professionnel de première classe, que le candidat ait obtenu une note de 70 pour cent ou plus et que la licence de pilote professionnel de première classe ait été délivrée;

(iii) en vue de la délivrance d'une licence de pilote de ligne — avion, que le candidat ait terminé avec

date of the application for the licence and a course completion certificate was issued.

(3) The regulatory requirements examination referred to in subsection 566.03(5) of Standard 566 — *Aircraft Maintenance Engineer Licensing and Training* that is required for the issuance of an aircraft maintenance engineer (AME) licence shall be completed during the 12-month period immediately following the date on which the application for the licence is accepted by the Minister.

SOR/2001-49, s. 2; SOR/2003-154, s. 2; SOR/2006-352, s. 5; SOR/2011-284, s. 2.

Rewriting of Examinations

400.04 (1) Subject to subsections (2) and (6), a person who fails an examination or a section of a sectionalized examination required for the issuance of a flight crew permit, licence, rating or foreign licence validation certificate is ineligible to rewrite the examination or the failed section for a period of

(*a*) in the case of a first failure, 14 days;

(*b*) in the case of a second failure, 30 days; and

(*c*) in the case of a third or subsequent failure, 30 days plus an additional 30 days for each failure in excess of two failures, up to a maximum of 180 days.

(2) A person who fails the Student Pilot Permit or Private Pilot Licence for Foreign and Military Applicants, Aviation Regulations (PSTAR) examination is eligible to rewrite the examination at any time after the person has received notice of the failure and has reviewed their weak knowledge areas.

(3) A person who fails an examination required for the issuance of an aircraft maintenance engineer (AME) licence or rating is eligible to rewrite the examination in

succès un cours intégré en vue de la délivrance d'une licence de pilote de ligne — avion dans les cinq années précédant la date de demande de la licence et qu'un certificat de réussite au cours ait été délivré.

(3) L'examen sur les exigences réglementaires qui est visé au paragraphe 566.03(5) de la norme 566 — *Délivrance des licences et de formation de technicien d'entretien d'aéronefs* et qui est requis pour la délivrance de la licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) doit être passé dans les 12 mois suivant la date à laquelle la demande de la licence a été acceptée par le ministre.

DORS/2001-49, art. 2; DORS/2003-154, art. 2; DORS/2006-352, art. 5; DORS/2011-284, art. 2.

Reprise d'un examen

400.04 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (6), la personne qui échoue à un examen ou à une partie d'un examen divisé en parties, exigé en vue de la délivrance d'un permis, d'une licence, d'une qualification ou d'un certificat de validation de licence étrangère de membre d'équipage de conduite n'est pas admissible à reprendre l'examen ou la partie de l'examen avant l'expiration des délais suivants :

a) dans le cas d'un premier échec, 14 jours;

b) dans le cas d'un deuxième échec, 30 jours;

c) dans le cas d'un troisième échec ou d'un échec suivant, 30 jours, plus 30 jours supplémentaires pour chaque échec après le deuxième échec, sans dépasser 180 jours.

(2) La personne qui échoue à l'examen de la Réglementation aérienne pour le permis d'élève-pilote ou pour les postulants étrangers et militaires à la licence de pilote privé (PSTAR) est admissible à reprendre l'examen à n'importe quel moment après avoir reçu un avis d'échec et avoir révisé les points faibles de ses connaissances.

(3) La personne qui échoue à un examen exigé en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) est admissible à

accordance with the criteria specified in Chapter 566 of the *Airworthiness Manual*.

(4) A person who passes a sectionalized examination but fails one or more sections of that examination shall rewrite the failed section or sections in one sitting.

(5) Where a person requests to rewrite an examination, the Minister shall inform the person in writing of the date on which the person may rewrite the examination and whether the person is required to provide evidence of further study or instruction before rewriting the examination.

(6) If a person submits a request to the Minister to shorten the period between examination attempts, the Minister shall grant the request on receipt of confirmation that the person has reviewed their weak knowledge areas.

SOR/2001-49, s. 3.

reprendre l'examen conformément aux critères précisés dans le chapitre 566 du *Manuel de navigabilité*.

(4) La personne qui réussit à un examen divisé en parties et qui échoue à une ou plusieurs parties de l'examen doit, en une seule séance, reprendre cette partie ou ces parties de l'examen.

(5) Lorsqu'une personne demande de reprendre un examen, le ministre l'avise par écrit de la date à laquelle elle peut le faire en lui indiquant si elle doit fournir une attestation indiquant qu'elle a reçu une formation complémentaire avant de reprendre l'examen.

(6) Lorsqu'une personne présente une demande au ministre afin de réduire les délais entre les reprises d'examen, le ministre accorde la réduction du délai sur réception d'une confirmation attestant que la personne a révisé les points faibles de ses connaissances.

DORS/2001-49, art. 3.

Division III — Flight Training Service

Authorization to Operate Flight Training Service under NAFTA

400.05 (1) A person who is a citizen, permanent resident or corporation of the United States of America or Mexico and who is eligible to operate a flight training service in Canada in accordance with Chapter 12 and Annex I — Canada of the *North American Free Trade Agreement* shall, prior to operating the service, obtain from the Minister an authorization to operate the service. The request for the authorization shall be in the form and shall contain the information specified in the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training Units*.

(2) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of a request referred to in subsection (1) and where the requirements of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training Units* are met, issue an authorization containing the conditions under which the flight training service may be operated.

Section III — Service d'entraînement en vol

Autorisation d'exploiter un service d'entraînement en vol en vertu de l'ALÉNA

400.05 (1) Les personnes qui sont des citoyens, des résidents permanents ou des personnes morales des États-Unis d'Amérique ou du Mexique et qui sont habilitées à exploiter un service d'entraînement en vol au Canada, conformément au chapitre 12 et à l'Annexe I — Canada de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, doivent, avant d'exploiter un tel service, en obtenir l'autorisation du ministre. La demande d'autorisation doit être faite en la forme et contenir les renseignements précisés dans les *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux unités de formation au pilotage*.

(2) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre, sur réception d'une demande visée au paragraphe (1) et lorsque les exigences des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux unités de formation au pilotage* sont respectées, délivre une autorisation qui contient les conditions selon les-

(3) An authorization referred to in subsection (1) is required in addition to a flight training unit operator certificate for those persons who are required to hold a flight training unit operator certificate pursuant to Subpart 6.

DIVISION IV — [RESERVED]

400.06 [Reserved, SOR/2008-140, s. 1]

DIVISION V — CHANGE OF INFORMATION

Change of Address

400.07 The holder of a permit or licence shall notify the Department of Transport of any change of permanent address within seven days after the change.

SOR/2001-49, s. 4; SOR/2002-60, s. 1.

[**400.08** reserved]

SUBPART 1 — FLIGHT CREW PERMITS, LICENCES AND RATINGS

Division I — General

Interpretation

401.01 Any reference in this Subpart to the personnel licensing standards is a reference to the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Crew Permits, Licences and Ratings*.

401.02 [Reserved, SOR/2014-15, s. 1]

Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating or a Foreign Licence Validation Certificate

[SOR/2003-129, s. 3]

401.03 (1) Subject to subsection (2), no person shall act as a flight crew member or exercise the privileges of a flight crew permit, licence or rating unless

quelles le service d'entraînement en vol peut être exploité.

(3) L'autorisation visée au paragraphe (1) est exigée en plus du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage pour les personnes qui doivent être titulaires d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage en application de la sous-partie 6.

SECTION IV — [RÉSERVÉE]

400.06 [Réservé, DORS/2008-140, art. 1]

SECTION V — MODIFICATION DE RENSEIGNEMENTS

Changement d'adresse

400.07 Le titulaire d'un permis ou d'une licence doit aviser le ministère des Transports de tout changement de domicile fixe dans les sept jours suivant ce changement.

DORS/2001-49, art. 4; DORS/2002-60, art. 1.

[**400.08** réservé]

SOUS-PARTIE 1 — PERMIS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

Section I — Généralités

Interprétation

401.01 Dans la présente sous-partie, toute mention des normes de délivrance des licences du personnel constitue un renvoi aux *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite*.

401.02 [Réservé, DORS/2014-15, art. 1]

Obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite ou d'un certificat de validation de licence étrangère

[DORS/2003-129, art. 3]

401.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer les avantages d'un

(*a*) the person holds the appropriate permit, licence or rating;

(*b*) the permit, licence or rating is valid;

(*c*) the person holds the appropriate medical certificate; and

(*d*) the person can produce the permit, licence or rating, and the certificate, when exercising those privileges.

(1.1) No person shall exercise the privileges of a foreign licence validation certificate unless the person

(*a*) holds the appropriate foreign licence validation certificate;

(*b*) has signed the certificate; and

(*c*) can produce the certificate when exercising those privileges.

(2) A person who holds a military flight crew permit, licence or rating or a flight crew permit, licence or rating issued by a contracting state other than Canada may act as a flight crew member or exercise the privileges of a flight crew permit, licence or rating for the sole purpose of the person's flight test where

(*a*) the test is conducted in accordance with section 401.15; and

(*b*) no passenger is carried on board the aircraft.

SOR/2003-129, s. 4; SOR/2005-320, s. 3; SOR/2010-26, s. 3; SOR/2014-15, s. 2.

Flight Crew Members of Aircraft Registered in Contracting States Other Than Canada

401.04 No person shall act as a flight crew member or exercise the privileges of a flight crew licence in

permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire du permis, de la licence ou de la qualification pertinents;

b) le permis, la licence ou la qualification est valide;

c) la personne est titulaire du certificat médical pertinent;

d) la personne est en mesure de produire le permis, la licence ou la qualification et le certificat lorsqu'elle en exerce les avantages.

(1.1) Il est interdit à toute personne d'exercer les avantages d'un certificat de validation de licence étrangère à moins qu'elle ne respecte les conditions suivantes :

a) elle est titulaire du certificat de validation de licence étrangère pertinent;

b) elle l'a signé;

c) elle est en mesure de le produire lorsqu'elle en exerce les avantages.

(2) La personne qui est titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite militaire ou d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite délivré par un État contractant autre que le Canada, peut agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite uniquement pour son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le test est donné conformément à l'article 401.15;

b) aucun passager ne se trouve à bord de l'aéronef.

DORS/2003-129, art. 4; DORS/2005-320, art. 3; DORS/2010-26, art. 3; DORS/2014-15, art. 2.

Membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé dans un État contractant autre que le Canada

401.04 Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer les

Canada in an aircraft registered in a contracting state other than Canada, unless the person holds, and can produce while so acting or while exercising such privileges,

(*a*) a flight crew permit or licence issued under this Subpart; or

(*b*) a flight crew licence, or a document equivalent to a foreign licence validation certificate, that is issued under the laws of the contracting state.

SOR/2003-129, s. 5.

avantages d'une licence de membre d'équipage de conduite au Canada à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant autre que le Canada, à moins que, selon le cas :

a) la personne ne soit titulaire d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite délivrés en application de la présente sous-partie;

b) la personne ne soit titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite ou d'un document équivalent à un certificat de validation de licence étrangère délivrés sous le régime des lois de l'État contractant.

DORS/2003-129, art. 5.

Recency Requirements

401.05 (1) Notwithstanding any other provision of this Subpart, no holder of a flight crew permit, licence or rating, other than the holder of a flight engineer licence, shall exercise the privileges of the permit, licence or rating unless

(*a*) the holder has acted as pilot-in-command or co-pilot of an aircraft within the five years preceding the flight; or

(*b*) within the 12 months preceding the flight

(i) the holder has completed a flight review, in accordance with the personnel licensing standards, conducted by the holder of a flight instructor rating for the same category of aircraft,

(ii) the flight instructor who conducted the flight review has certified in the holder's personal log that the holder meets the skill requirements for the issuance of the permit or licence set out in the personnel licensing standards, and

(iii) the holder has successfully completed the appropriate examination specified in the personnel licensing standards.

Mise à jour des connaissances

401.05 (1) Malgré toute disposition contraire de la présente sous-partie, il est interdit au titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite, autre qu'un titulaire de licence de mécanicien navigant, d'exercer les avantages du permis, de la licence ou de la qualification à moins qu'il ne satisfasse à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

a) il a agi en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef dans les cinq années qui précèdent le vol;

b) dans les 12 mois qui précèdent le vol :

(i) il a terminé une révision en vol, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, dispensée par le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol pour la même catégorie d'aéronef,

(ii) l'instructeur de vol qui a dispensé la révision en vol a attesté dans le carnet personnel du titulaire que ce dernier a les habiletés exigées pour que lui soit délivré un permis ou une licence précisé dans les normes de délivrance des licences du personnel,

(iii) le titulaire a réussi l'examen applicable précisé dans les normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Notwithstanding any other provision of this Subpart, no holder of a flight crew permit or licence, other than the holder of a flight engineer licence, shall exercise the privileges of the permit or licence in an aircraft unless the holder

(*a*) has successfully completed a recurrent training program in accordance with the personnel licensing standards within the 24 months preceding the flight; and

(*b*) where a passenger other than a flight test examiner designated by the Minister is carried on board the aircraft, has completed, within the six months preceding the flight,

(i) in the case of an aircraft other than a glider or a balloon, in the same category and class of aircraft as the aircraft, or in a Level B, C or D simulator of the same category and class as the aircraft, at least

(A) five night or day take-offs and five night or day landings, if the flight is conducted wholly by day, or

(B) five night take-offs and five night landings, if the flight is conducted wholly or partly by night,

(ii) in the case of a glider, at least

(A) five take-offs and five landings in a glider, or

(B) two take-offs and two landings in a glider with the holder of a flight instructor rating — glider and obtained a certification of competence to carry passengers on board a glider from that holder in accordance with the personnel licensing standards, and

(iii) in the case of a balloon, at least

(A) five landings in a balloon by day and five take-offs in a balloon by day or night, if the flight is conducted by day, or

(2) Malgré toute disposition contraire de la présente sous-partie, il est interdit au titulaire d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite, autre qu'un titulaire de licence de mécanicien navigant, d'exercer les avantages du permis ou de la licence à bord d'un aéronef, à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes :

a) il a terminé avec succès un programme de formation périodique conformément aux normes de délivrance des licences du personnel dans les 24 mois qui précèdent le vol;

b) lorsqu'un passager autre qu'un examinateur de test en vol désigné par le ministre se trouve à bord de l'aéronef, le titulaire a effectué, dans les six mois qui précèdent le vol :

(i) dans le cas d'un aéronef autre qu'un planeur ou un ballon, à bord d'un aéronef de la même catégorie et classe que l'aéronef ou à bord d'un simulateur de niveau B, C ou D de la même catégorie et classe que l'aéronef :

(A) au moins cinq décollages et cinq atterrissages de jour ou de nuit, si le vol est effectué en totalité de jour,

(B) au moins cinq décollages et cinq atterrissages de nuit, si le vol est effectué en totalité ou en partie de nuit,

(ii) dans le cas d'un planeur, au moins :

(A) soit cinq décollages et cinq atterrissages à bord d'un planeur,

(B) soit deux décollages et deux atterrissages à bord d'un planeur en compagnie d'un titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — planeur et a obtenu de celui-ci une attestation de compétence pour transporter des passagers à bord d'un planeur conformément aux normes de délivrance des licences du personnel,

(iii) dans le cas d'un ballon :

(B) five landings in a balloon by day and five take-offs in a balloon by night, if the flight is conducted partly by night.

(3) No holder of an instrument rating shall exercise the privileges referred to in section 401.47 unless the holder has

(*a*) within the 12 months preceding the flight, successfully completed an instrument rating flight test in an aircraft or in a Level B, C or D simulator of the same group as the aircraft;

(*b*) within the six months preceding the flight, acquired six hours of instrument time and completed six instrument approaches to the minima specified in the *Canada Air Pilot* in an aircraft, in actual or simulated instrument meteorological conditions, or in a Level B, C or D simulator of the same category as the aircraft or in a flight training device under the supervision of a person who holds the qualifications referred to in subsection 425.21(9) of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*;

(*c*) within the six months preceding the flight, acquired six hours of instrument time and completed six instrument approaches to the minima specified in the *Canada Air Pilot* in an aircraft, in actual or simulated instrument meteorological conditions, while acting as a flight instructor conducting training in respect of the endorsement of a flight crew licence or permit with an instrument rating; or

(*d*) successfully completed, for an aircraft, a competency check or pilot proficiency check for which the validity period has not expired and that included the instrument procedures portion of

(i) the *Flight Test Guide — Competency Check (Private Operators)*, published by the Minister, in respect of aircraft operated under Subpart 4 of Part VI, and

(A) soit au moins cinq atterrissages de jour et cinq décollages de jour ou de nuit à bord d'un ballon, si le vol est effectué de jour,

(B) soit au moins cinq atterrissages de jour et cinq décollages de nuit à bord d'un ballon, si le vol est effectué en partie de nuit.

(3) Il est interdit au titulaire d'une qualification de vol aux instruments d'exercer les avantages visés à l'article 401.47 à moins qu'il ne satisfasse à l'une des conditions suivantes :

a) dans les 12 mois qui précèdent le vol, il a réussi un test en vol en vue d'une qualification de vol aux instruments à bord d'un aéronef ou d'un simulateur de niveau B, C ou D du même groupe que l'aéronef;

b) dans les six mois qui précèdent le vol, il a accumulé six heures de temps aux instruments et a effectué six approches aux instruments aux minimums précisés dans le *Canada Air Pilot* à bord d'un aéronef dans des conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées, ou d'un simulateur de niveau B, C ou D de la même catégorie que l'aéronef ou d'un dispositif d'entraînement au vol, sous la supervision d'une personne qui possède les qualifications visées au paragraphe 425.21(9) des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*;

c) dans les six mois qui précèdent le vol, il a accumulé six heures de temps aux instruments et a effectué six approches aux instruments aux minimums précisés dans le *Canada Air Pilot* à bord d'un aéronef dans des conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées, en qualité d'instructeur de vol qui dispense la formation en vue de l'annotation d'une qualification de vol aux instruments sur une licence ou un permis de membre d'équipage;

d) il a subi avec succès, pour un aéronef, une vérification de compétence ou un contrôle de la compétence du pilote dont la période de validité n'est pas expirée et qui comportait la partie sur les procédures de vol aux instruments :

(ii) the following schedules to the *Commercial Air Services Standards* in respect of the corresponding aircraft operated under Subparts 2 to 5 of Part VII:

(A) Schedule I to Standard 722 — *Aerial Work* in respect of aeroplanes operated under Subpart 2,

(B) Schedule II to Standard 722 — *Aerial Work* in respect of helicopters operated under Subpart 2,

(C) Schedule I to section 723.88 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes* in respect of aeroplanes operated under Subpart 3,

(D) the schedule to section 723.88 of Standard 723 — *Air Taxi — Helicopters* in respect of helicopters operated under Subpart 3,

(E) Schedule I or II to section 724.108 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* in respect of aeroplanes operated under Subpart 4,

(F) the Helicopter Schedule to section 724.108 of Standard 724 — *Commuter Operations — Helicopters* in respect of helicopters operated under Subpart 4, or

(G) Schedule I, II or III to section 725.106 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* in respect of aeroplanes operated under Subpart 5.

(4) No holder of a flight engineer licence shall exercise the privileges set out in section 401.37 unless

(*a*) the holder has acted as flight engineer on board an aircraft within the five years preceding the flight or

(i) du *Guide de test en vol — Vérification de compétence (exploitants privés)*, publié par le ministre, dans le cas d'un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 4 de la partie VI,

(ii) des annexes suivantes des *Normes de service aérien commercial* à l'égard des aéronefs correspondants exploités en vertu des sous-parties 2 à 5 de la partie VII :

(A) l'annexe I de la norme 722 — *Travaux aériens*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 2,

(B) l'annexe II de la norme 722 — *Travaux aériens*, dans le cas d'un hélicoptère exploité en vertu de la sous-partie 2,

(C) l'annexe I de l'article 723.88 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 3,

(D) l'annexe de l'article 723.88 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — hélicoptères*, dans le cas d'un hélicoptère exploité en vertu de la sous-partie 3,

(E) les annexes I ou II de l'article 724.108 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — avions*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 4,

(F) l'annexe hélicoptère de l'article 724.108 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — hélicoptères*, dans le cas d'un hélicoptère exploité en vertu de la sous-partie 4,

(G) les annexes I, II ou III de l'article 725.106 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 5.

(4) Il est interdit au titulaire d'une licence de mécanicien navigant d'exercer les avantages visés à l'article 401.37 à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes :

has met the written examination requirements for the licence within the 12 months preceding the flight; and

(*b*) where a passenger or a trainee is carried on board the aircraft, the holder has, within the six months preceding the flight, acted as flight engineer

(i) in an aircraft of the same type, or

(ii) in a synthetic flight trainer for an aircraft of the same type.

(5) No holder of a second officer rating shall exercise the privileges set out in section 401.53 unless

(*a*) the holder has acted as a second officer on board an aircraft within the five years preceding the flight; and

(*b*) where a passenger or a trainee is carried on board the aircraft, the holder has, within the six months preceding the flight, acted as a second officer in

(i) an aircraft of the same type, or

(ii) a synthetic flight trainer for an aircraft of the same type.

(6) No holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane shall exercise the privileges set out in section 401.88 unless

(*a*) the holder has

(i) acted as pilot-in-command or co-pilot of an aircraft within the five years preceding the flight, or

(ii) met the written examination requirements for the rating within the 12 months preceding the flight;

(*b*) the holder has successfully completed a recurrent training program in accordance with the personnel licensing standards within the 24 months preceding the flight; and

(*c*) the holder has, where a student is carried on board the aeroplane, completed at least five take-offs and five landings in an ultra-light aeroplane of the same

a) il a agi en qualité de mécanicien navigant à bord d'un aéronef dans les cinq années qui précèdent le vol ou a satisfait aux exigences de l'examen écrit relatives à la licence dans les 12 mois qui précèdent le vol;

b) si un passager ou un stagiaire se trouve à bord de l'aéronef, il a agi en qualité de mécanicien navigant dans les six mois qui précèdent le vol :

(i) soit à bord d'un aéronef du même type,

(ii) soit à bord d'un entraîneur synthétique de vol pour un aéronef du même type.

(5) Il est interdit au titulaire d'une qualification de second officier d'exercer les avantages visés à l'article 401.53 à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes :

a) il a agi en qualité de second officier à bord d'un aéronef dans les cinq années qui précèdent le vol;

b) si un passager ou un stagiaire se trouve à bord de l'aéronef, il a agi en qualité de second officier dans les six mois qui précèdent le vol :

(i) soit à bord d'un aéronef du même type,

(ii) soit à bord d'un entraîneur synthétique de vol pour un aéronef du même type.

(6) Il est interdit au titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger d'exercer les avantages visés à l'article 401.88 à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes :

a) le titulaire :

(i) soit a agi en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef dans les cinq années qui précèdent le vol,

(ii) soit a satisfait aux exigences de l'examen écrit relatives à la qualification dans les 12 mois qui précèdent le vol;

b) le titulaire a réussi, dans les 24 mois qui précèdent le vol, un programme de formation périodique conformément aux normes de délivrance des licences du personnel;

control configuration within the six months preceding the flight.

SOR/2001-49, s. 5; SOR/2011-284, s. 3; SOR/2014-131, s. 9.

c) le titulaire a effectué, lorsqu'un élève se trouve à bord de l'avion, dans les six mois qui précèdent le vol, un minimum de cinq décollages et cinq atterrissages à bord d'un avion ultra-léger muni de commandes de configuration identique.

DORS/2001-49, art. 5; DORS/2011-284, art. 3; DORS/2014-131, art. 9.

Issuance and Endorsement of Flight Crew Permits, Licences and Ratings

401.06 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner specified in the personnel licensing standards, issue a flight crew permit or licence to the applicant or endorse the applicant's flight crew permit or licence with a rating if the applicant provides documentation to the Minister that establishes

(*a*) the applicant's citizenship;

(*b*) that the applicant meets the applicable requirements set out in the personnel licensing standards in respect of

(i) minimum age,

(ii) medical fitness,

(iii) knowledge,

(iv) experience, and

(v) skill; and

(*c*) that the applicant has successfully completed, within the applicable period specified in the personnel licensing standards preceding the date of application for the permit, licence or rating, a flight test in accordance with the personnel licensing standards.

Délivrance et annotation d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite

401.06 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un permis ou une licence de membre d'équipage de conduite ou annote une qualification sur le permis ou la licence de membre d'équipage de conduite si le demandeur lui en fait la demande en la forme et de la manière précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, et lui fournit les documents suivants :

a) les documents qui établissent la citoyenneté du demandeur;

b) les documents qui établissent que le demandeur satisfait aux exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel quant aux points suivants :

(i) l'âge minimal,

(ii) l'aptitude physique et mentale,

(iii) les connaissances,

(iv) l'expérience,

(v) les habiletés;

c) les documents qui établissent que, dans la période applicable précisée dans les normes de délivrance des licences du personnel qui précède la date de la demande du permis, de la licence ou de la qualification, le demandeur a réussi un test en vol conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

(1.1) An application shall also include

(*a*) in the case of a licence or a permit, one photograph of the applicant that meets the requirements of subsection 421.06(3) of the personnel licensing standards; and

(1.1) La demande doit contenir également :

a) dans le cas d'un permis ou d'une licence, une photo du demandeur qui est conforme aux exigences du paragraphe 421.06(3) des normes de délivrance des licences du personnel;

(*b*) in the case of a licence, documentation establishing that the applicant demonstrated, by means of an evaluation, their ability to speak and understand English or French, or both, at the operational or expert level in accordance with the language proficiency scale set out in the table to subsection 421.06(4) of the personnel licensing standards.

(2) The certification of additional privileges on a permit or licence expires at the end of the period specified on the licence or permit or on receipt of a new permit or licence granting those privileges, whichever is earlier.

(3) The Minister shall extend the validity period of an instrument rating or a flight instructor rating for a period of not more than 90 days beginning on the day on which the rating would otherwise expire, if

(*a*) the application for extension of the rating is made while the rating is still valid; and

(*b*) the applicant demonstrates that there has been no reasonable opportunity to renew the rating within the 90 days before the day on which the rating would otherwise expire.

SOR/2003-129, s. 6; SOR/2006-352, s. 6; SOR/2008-122, s. 1; SOR/2008-140, s. 2.

b) dans le cas d'une licence, des documents qui établissent que le demandeur a démontré, au moyen d'une évaluation, son aptitude à parler et à comprendre le français ou l'anglais, ou les deux, au niveau fonctionnel ou expert, conformément à l'échelle de compétence linguistique figurant au tableau du paragraphe 421.06(4) des normes de délivrance des licences du personnel.

(2) La certification d'avantages supplémentaires sur un permis ou sur une licence expire à la fin de la période qui y est indiquée ou à la réception d'un nouveau permis ou d'une nouvelle licence accordant les avantages en question, selon la première de ces éventualités.

(3) Le ministre prolonge la durée de validité d'une qualification de vol aux instruments ou d'une qualification d'instructeur de vol d'au plus 90 jours à compter de la date d'expiration de la qualification, si les conditions suivantes sont respectées :

a) la demande de prolongation de la qualification est présentée au cours de la période de validité de celle-ci;

b) le demandeur démontre qu'il n'y a pas eu d'occasions raisonnables de renouveler la qualification au cours des 90 jours précédant la date d'expiration de celle-ci.

DORS/2003-129, art. 6; DORS/2006-352, art. 6; DORS/2008-122, art. 1; DORS/2008-140, art. 2.

Validation of Foreign Licences

401.07 (1) Subject to section 6.71 of the Act, if the holder of a foreign flight crew licence issued by a contracting state other than Canada meets the applicable requirements set out in the personnel licensing standards and does not reside in Canada, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner set out in those standards, issue a foreign licence validation certificate to the holder of the licence.

(2) The Minister shall, in accordance with the personnel licensing standards, specify in a foreign licence vali-

Validation d'une licence étrangère

401.07 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, si le titulaire d'une licence étrangère de membre d'équipage de conduite délivrée par un État contractant autre que le Canada satisfait aux exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel et s'il ne réside pas au Canada, le ministre lui délivre, sur réception d'une demande en la forme et de la manière exigées par ces normes, un certificat de validation de licence étrangère.

(2) Le ministre doit, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, préciser sur un cer-

dation certificate the privileges that may be exercised by the holder of the certificate.

SOR/2001-49, s. 6; SOR/2008-140, s. 3.

tificat de validation de licence étrangère les avantages que le titulaire du certificat peut exercer.

DORS/2001-49, art. 6; DORS/2008-140, art. 3.

Personal Logs

401.08 (1) Every applicant for, and every holder of, a flight crew permit, licence or rating shall maintain a personal log in accordance with subsection (2) and with the personnel licensing standards for the documentation of

(*a*) experience acquired in respect of the issuance of the flight crew permit, licence or rating; and

(*b*) recency.

(2) A personal log that is maintained for the purposes referred to in paragraphs (1)(*a*) and (*b*) shall contain the holder's name and the following information in respect of each flight:

(*a*) the date of the flight;

(*b*) the type of aircraft and its registration mark;

(*c*) the flight crew position in which the holder acted;

(*d*) the flight conditions with respect to day, night, VFR and IFR;

(*e*) in the case of a flight in an aeroplane or helicopter, the place of departure and the place of arrival;

(*f*) in the case of a flight in an aeroplane, all of the intermediate take-offs and landings;

(*g*) the flight time;

(*h*) in the case of a flight in a glider, the method of launch used for the flight; and

(*i*) in the case of a flight in a balloon, the method of inflation used for the flight.

(3) No person shall make an entry in a personal log unless the person

(*a*) is the holder of the log; or

Carnets personnels

401.08 (1) Le demandeur ou le titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite doit tenir à jour un carnet personnel conformément au paragraphe (2) et aux normes de délivrance des licences du personnel quant aux points suivants :

a) l'expérience acquise relative à la délivrance du permis, de la licence ou de la qualification;

b) la mise à jour des connaissances.

(2) Le carnet personnel tenu à jour aux fins visées aux alinéas (1)*a*) et *b*) doit contenir le nom du titulaire et les renseignements suivants à l'égard de chaque vol :

a) la date du vol;

b) le type d'aéronef et sa marque d'immatriculation;

c) le poste de membre d'équipage de conduite occupé par le titulaire;

d) les conditions de vol de jour, de nuit, en VFR et en IFR;

e) s'il s'agit d'un vol en avion ou en hélicoptère, les lieux de départ et d'arrivée;

f) s'il s'agit d'un vol en avion, tous les décollages et atterrissages à des endroits intermédiaires;

g) le temps de vol;

h) s'il s'agit d'un vol en planeur, la méthode de lancement utilisée pour le vol;

i) s'il s'agit d'un vol en ballon, la méthode de gonflage utilisée pour le vol.

(3) Il est interdit à toute personne de faire une inscription dans un carnet personnel à moins qu'elle ne satisfasse à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

a) la personne est le titulaire de ce carnet;

(*b*) has been authorized to make the entry by the holder of the log.

SOR/2001-49, s. 7.

b) la personne a été autorisée par le titulaire du carnet à faire l'inscription.

DORS/2001-49, art. 7.

Credits towards Requirements for a Flight Crew Permit, Licence or Rating

401.09 The Minister shall, in accordance with the personnel licensing standards, credit the flight time acquired by a person in acting as a flight crew member towards the issuance of the person's flight crew permit or licence or the endorsement of the person's flight crew licence or permit with a rating.

Reconnaissance du temps exigé en vue de la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite

401.09 Le ministre doit, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, tenir compte du temps de vol accumulé par une personne dans l'exercice de ses fonctions de membre d'équipage de conduite en vue de la délivrance d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite ou de l'annotation d'une qualification sur un tel permis ou une telle licence.

401.10 [Reserved, SOR/2014-15, s. 3]

401.10 [Réservé, DORS/2014-15, art. 3]

Airline Transport Licence — Training Program and Recording of Time

401.11 (1) No person shall record in a personal log the flight time acquired by a co-pilot while acting as pilot-in-command under supervision, unless the flight time

(*a*) was acquired in accordance with an airline transport pilot licence training program approved by the Minister pursuant to subsection (2) and carried out in accordance with the personnel licensing standards; and

(*b*) is recorded in the personal log in accordance with the personnel licensing standards.

Licence de pilote de ligne — Programme de formation et inscription du temps de vol

401.11 (1) Il est interdit d'inscrire, dans un carnet personnel, du temps de vol accumulé par un copilote qui agit en qualité de commandant de bord sous surveillance, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le temps de vol a été accumulé conformément à un programme de formation de licence de pilote de ligne approuvé par le ministre en application du paragraphe (2) et mis en oeuvre conformément aux normes de délivrance des licences du personnel;

b) le temps de vol accumulé est inscrit dans le carnet personnel conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) The Minister shall approve a training program referred to in paragraph (1)(*a*) if the applicable requirements set out in the personnel licensing standards are met.

SOR/98-530, s. 2.

(2) Le ministre approuve le programme de formation visé à l'alinéa (1)*a*) si les exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel sont respectées.

DORS/98-530, art. 2.

Validity of Flight Crew Permits and Licences

401.12 (1) A flight crew permit or licence that is issued in the form of a booklet label is not valid unless

Validité d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite

401.12 (1) Un permis ou une licence de membre d'équipage de conduite qui est délivré sous forme d'éti-

(*a*) the label is affixed in an aviation document booklet;

(*b*) the booklet number displayed on the label matches the number of the booklet; and

(*c*) the booklet is signed by the holder.

(2) The validity period of a flight crew permit or licence that is issued in the form of a booklet label starts on the day on which it is issued and ends on the expiry date of the aviation document booklet in which it is affixed.

(3) The expiry date of an aviation document booklet that has a flight crew permit affixed in it but does not have a flight crew licence affixed in it is the first day of the sixty-first month following the day on which the booklet was issued.

(4) The expiry date of an aviation document booklet that has a flight crew licence affixed in it is

(*a*) the first day of the sixty-first month following the day on which the booklet was issued, if the application for the licence included documentation establishing that the holder demonstrated an expert level ability during their language proficiency evaluation; or

(*b*) the first day of the sixty-first month following the day on which the holder's language proficiency evaluation was conducted, if the application for the licence included documentation establishing that the holder demonstrated an operational level ability during the evaluation.

(5) A flight crew permit or licence that was not issued in the form of a booklet label and is listed in column 1 of the table this subsection is valid until the day set out in column 2.

quette de carnet est invalide à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'étiquette figure dans un carnet de documents d'aviation;

b) le numéro de carnet indiqué sur l'étiquette correspond à celui du carnet;

c) le carnet est signé par le titulaire.

(2) La période de validité d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite qui est délivré sous forme d'étiquette de carnet commence à la date de sa délivrance et se termine à la date d'expiration du carnet de documents d'aviation dans lequel figure le permis ou la licence.

(3) La date d'expiration d'un carnet de documents d'aviation dans lequel figure un permis de membre d'équipage de conduite mais dans lequel ne figure pas de licence de membre d'équipage de conduite est le premier jour du soixante et unième mois suivant la date à laquelle le carnet a été délivré.

(4) La date d'expiration d'un carnet de documents d'aviation dans lequel figure une licence de membre d'équipage de conduite est :

a) le premier jour du soixante et unième mois suivant la date à laquelle le carnet a été délivré, si la demande de licence contenait des documents établissant que le titulaire avait démontré, lors de son évaluation de compétence linguistique, le niveau d'aptitude expert;

b) le premier jour du soixante et unième mois suivant la date à laquelle son évaluation de compétence linguistique a été effectuée, si la demande de licence contenait des documents établissant que le titulaire avait démontré, lors de cette évaluation, un niveau d'aptitude fonctionnel.

(5) Un permis ou une licence de membre d'équipage de conduite qui n'a pas été délivré sous forme d'étiquette de carnet et qui figure à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe est valide jusqu'à la date qui figure dans la colonne 2.

TABLE

Item	Column 1 Flight Crew Permit or Licence	Column 2 Expiry Date
1.	Airline transport pilot licence — aeroplane	June 30, 2010
2.	Airline transport pilot licence — helicopter	June 30, 2010
3.	Commercial pilot licence — aeroplane	June 30, 2010
4.	Commercial pilot licence — helicopter	June 30, 2010
5.	Private pilot licence — aeroplane	June 30, 2010
6.	Private pilot licence — helicopter	June 30, 2010
7.	Flight engineer licence	June 30, 2010
8.	Pilot licence — glider	December 31, 2010
9.	Pilot licence — balloon	December 31, 2010
10.	Pilot permit — recreational	December 31, 2010
11.	Pilot permit — gyroplane	December 31, 2010
12.	Pilot permit — ultra-light aeroplane	December 31, 2010

SOR/2010-26, s. 4.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Permis ou licence de membre d'équipage de conduite	Colonne 2 Date d'expiration
1.	Licence de pilote de ligne — avion	30 juin 2010
2.	Licence de pilote de ligne — hélicoptère	30 juin 2010
3.	Licence de pilote professionnel — avion	30 juin 2010
4.	Licence de pilote professionnel — hélicoptère	30 juin 2010
5.	Licence de pilote privé — avion	30 juin 2010
6.	Licence de pilote privé — hélicoptère	30 juin 2010
7.	Licence de mécanicien navigant	30 juin 2010
8.	Licence de pilote — planeur	31 décembre 2010
9.	Licence de pilote — ballon	31 décembre 2010
10.	Permis de pilote de loisir	31 décembre 2010
11.	Permis de pilote — autogire	31 décembre 2010
12.	Permis de pilote — avion ultra-léger	31 décembre 2010

DORS/2010-26, art. 4.

Division II — Testing

Examination Prerequisites

401.13 (1) Prior to taking a written examination, an applicant for a flight crew permit, licence or rating shall meet the prerequisites for the examination set out in the personnel licensing standards with respect to

(*a*) medical fitness;

(*b*) identification;

(*c*) a recommendation from the flight instructor who is responsible for the training of the applicant; and

(*d*) experience.

(2) The applicant for a flight crew permit, licence or rating must be sufficiently competent in one of the official languages to be able to read the examination questions and to write the answers without assistance.

SOR/2001-49, s. 8.

Section II — Tests

Conditions préalables aux examens

401.13 (1) Avant de se présenter à un examen écrit, le demandeur d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite doit satisfaire aux conditions préalables de l'examen précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel quant aux points suivants :

a) l'aptitude physique et mentale;

b) l'identité;

c) la recommandation de l'instructeur de vol qui est responsable de la formation du demandeur;

d) l'expérience.

(2) Le demandeur d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite doit maîtriser suffisamment l'une des langues officielles pour être capable de lire les questions de l'examen et en rédiger les réponses sans aucune aide.

DORS/2001-49, art. 8.

Flight Test Prerequisites

401.14 Prior to taking a flight test, an applicant for a flight crew permit, licence or rating shall meet the prerequisites for the test set out in the personnel licensing standards with respect to

(*a*) medical fitness;

(*b*) identification;

(*c*) a recommendation from the flight instructor who is responsible for the training of the applicant;

(*d*) experience; and

(*e*) for applicants for a commercial pilot licence — aeroplane or helicopter, knowledge.

SOR/2006-352, s. 7.

Conditions préalables aux tests en vol

401.14 Avant de se présenter à un test en vol, le demandeur d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite doit satisfaire aux conditions préalables du test précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel quant aux points suivants :

a) l'aptitude physique et mentale;

b) l'identité;

c) la recommandation de l'instructeur de vol qui est responsable de la formation du demandeur;

d) l'expérience;

e) pour les demandeurs de licence de pilote professionnel — avion ou hélicoptère, les connaissances.

DORS/2006-352, art. 7.

Conduct of a Flight Test

401.15 No person shall conduct a flight test required for the issuance or renewal of a flight crew permit or licence or for the endorsement of a flight crew permit or licence with a rating unless

(*a*) the person

(i) is designated by the Minister to conduct the flight test, and

(ii) meets the requirements of section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*; and

(*b*) the flight test is conducted in accordance with

(i) Subpart 8, in the case of an aeroplane or helicopter, or

(ii) the personnel licensing standards, in any other case.

SOR/2001-49, s. 9; SOR/2005-319, s. 2; SOR/2011-284, s. 4.

Tenue d'un test en vol

401.15 Il est interdit à toute personne de faire passer le test en vol exigé en vue de la délivrance ou du renouvellement d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite ou de l'annotation d'une qualification sur ce permis ou cette licence, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) la personne :

(i) d'une part, est désignée par le ministre pour faire passer le test en vol,

(ii) d'autre part, satisfait aux exigences de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*;

b) le test en vol est tenu conformément :

(i) à la sous-partie 8, dans le cas d'un avion ou d'un hélicoptère,

(ii) aux normes de délivrance des licences du personnel, dans tout autre cas.

DORS/2001-49, art. 9; DORS/2005-319, art. 2; DORS/2011-284, art. 4.

Failure of a Flight Test

401.16 Where an applicant has failed a flight test, the applicant shall complete the remedial requirements specified in the personnel licensing standards prior to being retested.

Échec à un test en vol

401.16 Le demandeur qui a échoué à un test en vol doit se conformer aux mesures correctives précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel avant de subir un nouveau test en vol.

Failure of a Flight Test for a Rating Renewal

401.17 (1) Where, during a flight test, the holder of a rating fails to meet the requirements specified in the personnel licensing standards for the lowest class of that rating, the Minister shall suspend the rating.

(2) Where, during a flight test for a flight instructor rating, the holder of a rating fails to meet the requirements specified in the personnel licensing standards for renewal of the rating but meets the requirements for a lower class of that rating the Minister shall endorse the holder's licence with the lower class of that rating.

Échec à un test en vol en vue du renouvellement d'une qualification

401.17 (1) Si, pendant le test en vol, le titulaire d'une qualification ne répond pas aux exigences de la classe la plus basse de cette qualification qui sont précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, le ministre suspend la qualification.

(2) Si, pendant un test en vol en vue d'une qualification d'instructeur de vol, le titulaire d'une qualification ne répond pas aux exigences de renouvellement de la qualification qui sont précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, mais qu'il répond à celles d'une classe inférieure de cette qualification, le ministre annote cette classe inférieure sur la licence du titulaire.

Examiner's Endorsement of Personal Log — Gliders and Balloons

401.18 (1) Where the applicant for a pilot licence — glider successfully completes the flight test required for the licence, the flight test examiner shall so endorse the applicant's personal log, recording therein the method of launch that was used for the flight test and any other information specified in the personnel licensing standards.

(2) Where the holder of a pilot licence — glider demonstrates, in accordance with the personnel licensing standards, additional methods of launch to an instructor who holds a flight instructor rating — glider, the instructor shall so endorse the holder's personal log, recording therein the additional methods of launch used.

(3) Where an applicant for a pilot licence — balloon successfully completes the flight test required for the li-

Attestation de l'examinateur dans le carnet personnel — Planeurs et ballons

401.18 (1) Lorsque le demandeur d'une licence de pilote — planeur réussit le test en vol requis pour obtenir cette licence, l'examinateur de test en vol doit l'attester dans le carnet personnel du demandeur et y préciser la méthode de lancement utilisée pour le test en vol ainsi que tout autre renseignement précisé dans les normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Lorsque le titulaire d'une licence de pilote — planeur démontre, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, des méthodes de lancement supplémentaires à un instructeur qui est titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — planeur, cet instructeur doit l'attester dans le carnet personnel du titulaire et y préciser les méthodes de lancement supplémentaires utilisées.

(3) Lorsque le demandeur d'une licence de pilote — ballon réussit le test en vol requis pour obtenir cette li-

cence, the flight test examiner shall so endorse the applicant's personal log, recording therein the method of inflation that was used for the flight test and any other information specified in the personnel licensing standards.

(4) Where the holder of a pilot licence — balloon demonstrates, in accordance with the personnel licensing standards, additional methods of inflation to an instructor who holds a flight instructor rating — balloon, the instructor shall so endorse the holder's personal log, recording therein the additional methods of inflation used.

Division III — Student Pilot Permits

Privileges

401.19 (1) The holder of a student pilot permit may act as pilot-in-command of an aircraft of the category for which the permit is endorsed if

(*a*) the flight is conducted for the purpose of the holder's flight training;

(*b*) the flight is conducted in Canada;

(*c*) the flight is conducted under day VFR;

(*d*) the flight is conducted under the direction and supervision of a person qualified to provide training toward the permit, licence or rating for which the pilot-in-command experience is required; and

(*e*) no passenger is carried on board.

(2) Despite paragraph (1)(*c*), the holder of a student pilot permit who is enrolled in an integrated course may act as pilot-in-command during a flight that is conducted under day or night VFR.

SOR/2014-15, s. 4.

cence, l'examinateur de test en vol doit l'attester dans le carnet personnel du demandeur et y préciser la méthode de gonflage utilisée pour le test en vol ainsi que tout autre renseignement précisé dans les normes de délivrance des licences du personnel.

(4) Lorsque le titulaire d'une licence de pilote — ballon démontre, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, des méthodes de gonflage supplémentaires à un instructeur qui est titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — ballon, cet instructeur doit l'attester dans le carnet personnel du titulaire et y préciser les méthodes de gonflage supplémentaires utilisées.

Section III — Permis d'élève-pilote

Avantages

401.19 (1) Le titulaire d'un permis d'élève-pilote peut agir en qualité de commandant de bord de tout aéronef de la catégorie pour laquelle son permis est annoté si les conditions suivantes sont réunies :

a) le vol est effectué pour l'entraînement en vol du titulaire;

b) il est effectué au Canada;

c) il est effectué en vol VFR de jour;

d) il est effectué sous la direction et la surveillance d'une personne qualifiée pour dispenser la formation en vue du permis, de la licence ou de la qualification pour lesquels l'expérience de commandant de bord est exigée;

e) aucun passager ne se trouve à bord.

(2) Malgré l'alinéa (1)*c*), le titulaire d'un permis d'élève-pilote qui est inscrit à un cours intégré peut agir en qualité de commandant de bord pendant un vol VFR effectué de jour ou de nuit.

DORS/2014-15, art. 4.

Division IV — Pilot Permits

Gyroplanes — Privileges

401.20 The holder of a pilot permit — gyroplane may, under VFR, act as

(*a*) pilot-in-command of a gyroplane of a type for which the permit is endorsed with a rating; and

(*b*) pilot-in-command or co-pilot of an aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test where

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no passenger is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board.

SOR/2001-49, s. 10; SOR/2011-284, s. 5; SOR/2014-15, s. 5.

Ultra-light Aeroplanes — Privileges

401.21 The holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane may, under day VFR,

(*a*) act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane with no other person on board;

(*b*) act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane with one other person on board if

(i) the holder's permit is endorsed with a passenger-carrying rating,

(ii) the ultra-light aeroplane has no restrictions against carrying another person, and

Section IV — Permis de pilote

Autogire — Avantages

401.20 Le titulaire d'un permis de pilote — autogire peut, en vol VFR :

a) agir en qualité de commandant de bord d'un autogire d'un type pour lequel le permis est annoté d'une qualification;

b) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas d'un entraînement en vol :

(A) le test est donné sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

(B) aucun passager ne se trouve à bord.

DORS/2001-49, art. 10; DORS/2011-284, art. 5; DORS/2014-15, art. 5.

Avion ultra-léger — Avantages

401.21 Le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger peut, en vol VFR de jour :

a) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger à bord duquel il n'y a aucune autre personne;

b) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger à bord duquel il y a une autre personne si les conditions suivantes sont réunies :

(i) le permis du titulaire est annoté de la qualification permettant le transport de passagers,

(iii) the holder has completed training, including dual instruction and solo flight, on the class of ultra-light aeroplane being operated;

(*c*) act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane with one other person on board if the other person is a holder of a pilot licence or permit, other than a student pilot permit, that allows them to act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane; or

(*d*) act as pilot-in-command of an aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test if

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no other person is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board.

SOR/2001-49, s. 11; SOR/2005-319, s. 3; SOR/2011-284, s. 6; SOR/2014-15, s. 6.

(ii) l'avion ultra-léger ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne,

(iii) le titulaire a subi la formation, y compris l'instruction en double commande et le vol en solo, pour la classe d'avion ultra-léger utilisée;

c) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger à bord duquel il y a une autre personne si cette personne est titulaire d'une licence de pilote ou d'un permis de pilote, autre qu'un permis d'élève-pilote, lui permettant d'agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger;

d) agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas de l'entraînement en vol :

(A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucune autre personne ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

(B) aucun passager ne se trouve à bord.

DORS/2001-49, art. 11; DORS/2005-319, art. 3; DORS/2011-284, art. 6; DORS/2014-15, art. 6.

Recreational — Aeroplanes — Privileges

401.22 The holder of a pilot permit — recreational — aeroplane may, under day VFR, act as

(*a*) pilot-in-command of an aeroplane of a class and type in respect of which the permit is endorsed with a rating where

(i) the aeroplane is a single-engined aeroplane that is not a high-performance aeroplane,

De loisir — Avion — Avantages

401.22 Le titulaire d'un permis de pilote de loisir — avion peut, en vol VFR de jour :

a) agir en qualité de commandant de bord d'un avion d'une classe et d'un type pour lesquels le permis est annoté d'une qualification, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) l'avion est un avion monomoteur qui n'est pas un avion à hautes performances,

(ii) the aeroplane is designed, or is authorized by a type certificate, to carry a maximum of four persons, and

(iii) no more than one passenger is carried on board;

(*b*) pilot-in-command of an ultra-light aeroplane; and

(*c*) pilot-in-command or co-pilot of any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test where

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no passenger is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board.

SOR/2001-49, s. 12; SOR/2011-284, s. 7; SOR/2014-15, s. 7.

(ii) l'avion est conçu ou autorisé au moyen d'un certificat de type, à transporter quatre personnes ou moins,

(iii) un passager au plus se trouve à bord;

b) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger;

c) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas d'un entraînement en vol :

(A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

(B) aucun passager ne se trouve à bord.

DORS/2001-49, art. 12; DORS/2011-284, art. 7; DORS/2014-15, art. 7.

Recreational — Helicopters — Privileges

401.23 The holder of a pilot permit — recreational — helicopter may, under day VFR, act as

(*a*) pilot-in-command of a helicopter of a type specified in the personnel licensing standards in respect of which the permit is endorsed with a rating where

(i) the helicopter is a single-engined helicopter,

(ii) no more than one passenger is carried on board; and

(iii) no external loads are carried; and

(*b*) pilot-in-command or co-pilot of any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test where

De loisir — Hélicoptère — Avantages

401.23 Le titulaire d'un permis de pilote de loisir — hélicoptère peut, en vol VFR de jour :

a) agir en qualité de commandant de bord d'un hélicoptère d'un type précisé dans les normes de délivrance des licences du personnel, pour lequel le permis est annoté d'une qualification, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) l'hélicoptère est un appareil monomoteur,

(ii) un passager au plus se trouve à bord,

(iii) aucune charge externe n'est transportée;

b) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef uniquement pour son entraînement

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no passenger is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board.

SOR/2001-49, s. 13; SOR/2011-284, s. 8; SOR/2014-15, s. 8.

en vol ou son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas d'un entraînement en vol :

(A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

(B) aucun passager ne se trouve à bord.

DORS/2001-49, art. 13; DORS/2011-284, art. 8; DORS/2014-15, art. 8.

Division V — Pilot Licence

Gliders — Privileges

401.24 The holder of a pilot licence — glider may, under day VFR, act as

(*a*) pilot-in-command of a glider in which no passenger is carried on board;

(*b*) pilot-in-command of a glider in which passengers are carried on board where

(i) the glider is launched by a method of launch endorsed by the holder of a flight instructor rating — glider in the holder's personal log pursuant to subsection 401.18(1) or (2), and

(ii) the method of launch has been used by the holder for not less than three previous solo flights; and

(*c*) pilot-in-command or co-pilot of any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test where

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accor-

Section V — Licence de pilote

Planeur — Avantages

401.24 Le titulaire d'une licence de pilote — planeur peut, en vol VFR de jour :

a) agir en qualité de commandant de bord d'un planeur à bord duquel il n'y a pas de passager;

b) agir en qualité de commandant de bord d'un planeur à bord duquel il y a des passagers, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) le planeur est lancé selon une méthode attestée par le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — planeur dans le carnet personnel du titulaire en application des paragraphes 401.18(1) ou (2),

(ii) le titulaire a déjà utilisé cette méthode de lancement au cours d'au moins trois vols en solo;

c) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas d'un entraînement en vol :

dance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no passenger is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board.

SOR/2001-49, s. 14; SOR/2011-284, s. 9; SOR/2014-15, s. 9.

(A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

(B) aucun passager ne se trouve à bord.

DORS/2001-49, art. 14; DORS/2011-284, art. 9; DORS/2014-15, art. 9.

Balloons — Privileges

401.25 The holder of a pilot licence — balloon may, under VFR,

(*a*) act as pilot-in-command or co-pilot of a balloon that is inflated by a method of inflation endorsed by the holder of a flight instructor rating — balloon in the holder's personal log pursuant to subsection 401.18(3) or (4) and that is of a type for which the licence is endorsed with a rating;

(*b*) act as pilot-in-command or co-pilot of any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test where

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no passenger is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board; and

(*c*) conduct a take-off in a balloon within a built-up area of a city or town where the holder complies with

Ballon — Avantages

401.25 Le titulaire d'une licence de pilote — ballon peut, en vol VFR :

a) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un ballon qui est gonflé selon une méthode attestée par le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — ballon dans le carnet personnel du titulaire en application des paragraphes 401.18(3) ou (4) et qui est du type pour lequel la licence est annotée d'une qualification;

b) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas d'un entraînement en vol :

(A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

section 602.13 and the applicable requirements set out in the personnel licensing standards.

SOR/2001-49, s. 15; SOR/2011-284, s. 10; SOR/2014-15, s. 10.

Division VI — Private Pilot Licence

Aeroplanes — Privileges

401.26 The holder of a private pilot licence — aeroplane may act as

(*a*) pilot-in-command or co-pilot of an aeroplane of a class and type in respect of which the licence is endorsed with ratings;

(*b*) pilot-in-command of an ultra-light aeroplane; and

(*c*) pilot-in-command or co-pilot of any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test where

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no passenger is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board.

SOR/2001-49, s. 16; SOR/2011-284, s. 11; SOR/2014-15, s. 11.

Helicopters — Privileges

401.27 The holder of a private pilot licence — helicopter may act as

(B) aucun passager ne se trouve à bord;

c) effectuer le décollage d'un ballon à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à condition de se conformer aux exigences de l'article 602.13 et aux exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2001-49, art. 15; DORS/2011-284, art. 10; DORS/2014-15, art. 10.

Section VI — Licence de pilote privé

Avion — Avantages

401.26 Le titulaire d'une licence de pilote privé — avion peut :

a) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un avion de la classe et du type pour lesquels la licence est annotée de qualifications;

b) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger;

c) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas d'un entraînement en vol :

(A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

(B) aucun passager ne se trouve à bord.

DORS/2001-49, art. 16; DORS/2011-284, art. 11; DORS/2014-15, art. 11.

Hélicoptère — Avantages

401.27 Le titulaire d'une licence de pilote privé — hélicoptère peut :

(*a*) pilot-in-command or co-pilot of a helicopter of a type in respect of which the licence is endorsed with ratings; and

(*b*) pilot-in-command or co-pilot of any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or flight test where

(i) in the case of flight training,

(A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, and

(B) no passenger is carried on board, and

(ii) in the case of a flight test,

(A) it is conducted in accordance with section 401.15, and

(B) no passenger is carried on board.

SOR/2001-49, s. 17; SOR/2011-284, s. 12; SOR/2014-15, s. 12.

a) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un hélicoptère d'un type pour lequel la licence est annotée de qualifications;

b) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) dans le cas d'un entraînement en vol :

(A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications requises en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*,

(B) aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) dans le cas d'un test en vol :

(A) le test est donné conformément à l'article 401.15,

(B) aucun passager ne se trouve à bord.

DORS/2001-49, art. 17; DORS/2011-284, art. 12; DORS/2014-15, art. 12.

Aeroplanes and Helicopters — Reimbursement of Costs Incurred in respect of a Flight

[SOR/2005-320, s. 4(F)]

401.28 (1) The holder of a private pilot licence shall not act as the pilot-in-command of an aeroplane or helicopter for hire or reward unless the conditions set out in subsection (2), (3), (4) or (5), as applicable, are met.

(2) The holder of a private pilot licence may receive reimbursement for costs incurred in respect of a flight if the holder

(*a*) is the owner or operator of the aircraft;

(*b*) conducts the flight for purposes other than hire or reward;

(*c*) carries passengers only incidentally to the purposes of the flight; and

(*d*) receives a reimbursement that

Avion et hélicoptère — Remboursement des frais occasionnés par un vol

[DORS/2005-320, art. 4(F)]

401.28 (1) Il est interdit au titulaire d'une licence de pilote privé d'agir en qualité de commandant de bord d'un avion ou d'un hélicoptère contre rémunération à moins que les conditions prévues aux paragraphes (2), (3), (4) ou (5), selon le cas, ne soient remplies.

(2) Le titulaire d'une licence de pilote privé peut se faire rembourser les frais occasionnés par un vol si les conditions suivantes sont réunies :

a) il est le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef;

b) il n'effectue pas le vol dans le but de recevoir une rémunération;

c) il ne transporte des passagers qu'accessoirement au but du vol;

(i) is provided only by the passengers referred to in paragraph (*c*), and

(ii) is for the purpose of sharing the costs of fuel, oil and fees charged against the aircraft in respect of the flight, as applicable.

(3) The holder of a private pilot licence may receive reimbursement from the holder's employer for costs incurred in respect of a flight if the holder

(*a*) is employed on a full-time basis by the employer for purposes other than flying;

(*b*) conducts the flight on the employer's business and the flight is incidental to the execution of the holder's duties; and

(*c*) receives a reimbursement that

(i) in the case of an aircraft owned by the holder, is paid at a rate based on distance travelled or number of hours flown and that does not exceed the total of the holder's direct operating costs and the fees charged against the aircraft in respect of the flight, or

(ii) in the case of a rental aircraft, does not exceed the total of the holder's rental costs, direct operating costs and the fees charged against the aircraft in respect of the flight.

(4) The holder of a private pilot licence may receive reimbursement from a charitable, not-for-profit or public security organization in respect of a flight conducted by the holder as a volunteer for that organization if the reimbursement

(*a*) in the case of an aircraft owned by the holder, is paid at a rate based on distance travelled or number of hours flown and does not exceed the total of the holder's direct operating costs and the fees charged against the aircraft in respect of the flight; or

(*b*) in the case of a rental aircraft, does not exceed the total of the holder's rental costs, direct operating costs

d) le remboursement répond aux conditions suivantes :

(i) il n'est reçu que des passagers visés à l'alinéa *c*),

(ii) il vise à partager les coûts du carburant et de l'huile et les redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol, selon le cas.

(3) Le titulaire d'une licence de pilote privé peut se faire rembourser par son employeur les frais occasionnés par un vol si les conditions suivantes sont réunies :

a) il est un employé à plein temps de cet employeur et exerce des fonctions autres que celle de pilotage;

b) il effectue le vol pour le compte de l'employeur et le vol est accessoire à l'exécution de ses fonctions;

c) le remboursement correspond :

(i) si l'aéronef lui appartient, à un montant calculé à un taux fixé d'après la distance parcourue ou le nombre d'heures de vol et ne dépasse pas la somme de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol,

(ii) si l'aéronef est loué, un montant qui ne dépasse pas la somme de ses frais de location, de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol.

(4) Le titulaire d'une licence de pilote privé peut, s'il effectue un vol à titre de volontaire d'un organisme de charité, d'un organisme à but non lucratif ou d'un organisme de sécurité publique, accepter de cet organisme le remboursement des frais occasionnés par ce vol, calculé de l'une des façons suivantes :

a) si l'aéronef lui appartient, le montant est calculé à un taux fixé d'après la distance parcourue ou le nombre d'heures de vol, et ne dépasse pas la somme de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol;

and the fees charged against the aircraft in respect of the flight.

(5) The holder of a private pilot licence who is a farmer, as defined in section 700.01, may conduct aerial work involving the dispersal of products for agricultural purposes for hire or reward if the holder

(*a*) does not hold an air operator certificate;

(*b*) owns the aircraft that is used to disperse the products;

(*c*) has at least 150 hours of flight time as pilot-in-command, including at least 25 hours of flight time in the type of aircraft being used;

(*d*) ensures that no more than the minimum number of crew members needed to disperse the products is on board the aircraft;

(*e*) ensures that the dispersal takes place within 25 miles of the centre of the holder's farm; and

(*f*) ensures that no dispersal is conducted within a control zone without the authority of the appropriate air traffic control unit.

SOR/2005-320, s. 4.

b) si l'aéronef est loué, le montant ne dépasse pas la somme de ses frais de location, de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol.

(5) Le titulaire d'une licence de pilote privé qui est un agriculteur au sens de l'article 700.01 peut, contre rémunération, effectuer un travail aérien d'épandage de produits à des fins agricoles s'il satisfait aux conditions suivantes :

a) il n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) il est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'épandage des produits;

c) il a accumulé au moins 150 heures de temps de vol à titre de commandant de bord, dont au moins 25 heures à bord du type d'aéronef utilisé;

d) il veille à ce que seulement le nombre minimal de membres d'équipage nécessaire pour épandre les produits soit à bord lors de l'épandage;

e) il veille à ce que l'épandage soit effectué dans un rayon de 25 milles du centre de sa ferme;

f) il veille à ce qu'aucun épandage ne soit effectué dans une zone de contrôle sans l'autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

DORS/2005-320, art. 4.

[**401.29** reserved]

[**401.29** réservé]

Division VII — Commercial Pilot Licence

Section VII — Licence de pilote professionnel

Aeroplanes — Privileges and Requirements

Avion — Avantages et exigences

[SOR/2006-352, s. 8]

[DORS/2006-352, art. 8]

401.30 (1) Subject to subsection (3), the holder of a commercial pilot licence — aeroplane may, by day or night,

(*a*) exercise the privileges of a private pilot licence — aeroplane;

(*b*) exercise the privileges of a VFR OTT rating;

401.30 (1) Sous réserve du paragraphe (3), le titulaire d'une licence de pilote professionnel — avion peut, le jour comme la nuit :

a) exercer les avantages d'une licence de pilote privé — avion;

b) exercer les avantages de la qualification de vol VFR OTT;

(*c*) while engaged in providing a commercial air service by means of an aeroplane of a class and type in respect of which the licence is endorsed with ratings, act as

(i) pilot-in-command of the aeroplane, if the minimum flight crew document for the aeroplane specifies a minimum flight crew of one pilot, or

(ii) co-pilot of the aeroplane;

(*d*) if qualified as a flight instructor in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, conduct flight instruction; and

(*e*) exercise private pilot licence — aeroplane privileges until the end of the medical validity period specified for the private pilot licence.

(2) Where an applicant meets the requirements specified in the personnel licensing standards in respect of a commercial pilot licence — aeroplane except the night flight time requirements, the Minister shall issue to the applicant a commercial pilot licence — aeroplane endorsed for daylight flying only.

(3) No holder of a commercial pilot licence — aeroplane whose licence is endorsed with a daylight-flying-only restriction shall exercise the privileges set out in paragraphs (1)(*a*) and (*c*) by night.

(4) The Minister shall remove the daylight-flying-only restriction if an applicant meets the night flight time requirements of the personnel licensing standards.

SOR/2001-49, s. 18; SOR/2003-129, s. 7; SOR/2005-320, s. 5; SOR/2006-352, s. 9; SOR/2011-284, s. 13.

c) dans le cadre d'un service aérien commercial à bord d'un avion de la classe et du type pour lesquels la licence est annotée de qualifications :

(i) agir en qualité de commandant de bord de l'avion si le document portant sur l'équipage de conduite minimal de l'avion précise que l'équipage de conduite peut être composé d'un seul pilote,

(ii) agir en qualité de copilote de l'avion;

d) s'il possède les qualifications d'instructeur de vol en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*, dispenser l'entraînement en vol;

e) exercer les avantages de la licence de pilote privé — avion jusqu'à la fin de la période de validité médicale précisée pour la licence de pilote privé.

(2) Lorsque le demandeur d'une licence de pilote professionnel — avion satisfait aux exigences précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, à l'exception des exigences pour le vol de nuit, le ministre lui délivre une licence de pilote professionnel — avion annotée pour le vol de jour seulement.

(3) Il est interdit au titulaire d'une licence de pilote professionnel — avion annotée pour le vol de jour seulement d'exercer de nuit les avantages prévus aux alinéas (1)*a*) et *c*).

(4) Le ministre enlève la restriction annotée pour le vol de jour seulement si le demandeur satisfait aux exigences relatives au temps de vol de nuit des normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2001-49, art. 18; DORS/2003-129, art. 7; DORS/2005-320, art. 5; DORS/2006-352, art. 9; DORS/2011-284, art. 13.

Helicopters — Privileges and Requirements

[SOR/2006-352, s. 10]

401.31 (1) Subject to subsection (3), the holder of a commercial pilot licence — helicopter may, by day or night,

(*a*) exercise the privileges of a private pilot licence — helicopter;

Hélicoptère — Avantages et exigences

[DORS/2006-352, art. 10]

401.31 (1) Sous réserve du paragraphe (3), le titulaire d'une licence de pilote professionnel — hélicoptère peut, le jour comme la nuit :

a) exercer les avantages d'une licence de pilote privé — hélicoptère;

(*b*) while engaged in providing a commercial air service by means of a helicopter of a type in respect of which the licence is endorsed with ratings, act as

(i) pilot-in-command of the helicopter, if the minimum flight crew document for the helicopter specifies a minimum flight crew of one pilot, or

(ii) co-pilot of the helicopter;

(*c*) if qualified as a flight instructor in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*, conduct flight instruction; and

(*d*) exercise private pilot licence — helicopter privileges until the end of the medical validity period specified for the private pilot licence.

(2) Where an applicant meets the requirements specified in the personnel licensing standards for a commercial pilot licence — helicopter except the night flight time requirements, the Minister shall issue to the applicant a commercial pilot licence — helicopter endorsed for daylight flying only.

(3) No holder of a commercial pilot licence — helicopter whose licence is endorsed with a daylight-flying-only restriction shall exercise the privileges set out in paragraphs (1)(*a*) and (*b*) by night.

(4) The Minister shall remove the daylight-flying-only restriction if an applicant meets the night flight time requirements of the personnel licensing standards.

SOR/2001-49, s. 19; SOR/2005-320, s. 6; SOR/2006-352, s. 11; SOR/2007-229, s. 1; SOR/2011-284, s. 14.

Division VII.1 — Multi-crew Pilot Licence

Aeroplanes — Privileges

401.32 (1) The holder of a multi-crew pilot licence — aeroplane may act as co-pilot of a turbine-powered aeroplane that is operated day or night, under VFR, VFR OTT or IFR, if the aeroplane

b) dans le cadre d'un service aérien commercial à bord d'un hélicoptère du type pour lequel la licence est annotée de qualifications :

(i) agir en qualité de commandant de bord de l'hélicoptère si le document portant sur l'équipage de conduite minimal de l'hélicoptère précise que l'équipage de conduite peut être composé d'un seul pilote,

(ii) agir en qualité de copilote de l'hélicoptère;

c) s'il possède les qualifications d'instructeur de vol en vertu de l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*, dispenser l'entraînement en vol;

d) exercer les avantages de la licence de pilote privé — hélicoptère jusqu'à la fin de la période de validité médicale précisée pour la licence de pilote privé.

(2) Lorsque le demandeur d'une licence de pilote professionnel — hélicoptère satisfait aux exigences précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, à l'exception des exigences pour le vol de nuit, le ministre lui délivre une licence de pilote professionnel — hélicoptère annotée pour le vol de jour seulement.

(3) Il est interdit au titulaire d'une licence de pilote professionnel — hélicoptère annotée pour le vol de jour seulement d'exercer de nuit les avantages visés aux alinéas (1)*a*) et *b*).

(4) Le ministre enlève la restriction annotée pour le vol de jour seulement si le demandeur satisfait aux exigences relatives au temps de vol de nuit des normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2001-49, art. 19; DORS/2005-320, art. 6; DORS/2006-352, art. 11; DORS/2007-229, art. 1; DORS/2011-284, art. 14.

Section VII.1 — Licence de pilote en équipage multiple

Avion — Avantages

401.32 (1) Le titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple — avion peut agir en qualité de copilote d'un avion à turbomoteur qui est utilisé de jour ou

(*a*) is a transport category aircraft;

(*b*) is an aeroplane for which a minimum flight crew document has been issued that specifies a minimum flight crew of two pilots;

(*c*) is of a type in respect of which the holder's licence is endorsed with a rating; and

(*d*) is operated under subpart 4 of Part VI or under Part VII.

(2) The holder of a multi-crew pilot licence — aeroplane may act as pilot-in-command of any aircraft for the purpose of the holder's flight training if the flight training is conducted in accordance with section 401.19.

SOR/2014-15, s. 13.

de nuit en vol VFR, en vol VFR OTT ou en vol IFR si l'avion, à la fois :

a) est un aéronef de catégorie transport;

b) est un avion à l'égard duquel a été délivré un document relatif à l'équipage de conduite minimal qui précise que l'équipage de conduite est composé d'au moins deux pilotes;

c) est d'un type pour lequel la licence du titulaire est annotée d'une qualification;

d) est utilisé en application de la sous-partie 4 de la partie VI ou en application de la partie VII.

(2) Pour les fins de son entraînement en vol, le titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple — avion peut agir en qualité de commandant de bord de tout aéronef si l'entraînement en vol est effectué conformément à l'article 401.19.

DORS/2014-15, art. 13.

[**401.33** reserved]

[**401.33** réservé]

Division VIII — Airline Transport Pilot Licence

Section VIII — Licence de pilote de ligne

Aeroplanes — Privileges

Avion — Avantages

401.34 (1) Subject to subsection (2), the holder of an airline transport pilot licence — aeroplane may exercise the privileges of a private pilot licence — aeroplane and a commercial pilot licence — aeroplane.

(2) The holder of an airline transport pilot licence — aeroplane endorsed with a Group 1 instrument rating may, while engaged in providing a commercial air service by means of an aeroplane of a class and type in respect of which the licence is endorsed with a rating, act as

(*a*) pilot-in-command of the aeroplane, if the minimum flight crew document for that aeroplane specifies a minimum flight crew of two pilots; or

(*b*) co-pilot of the aeroplane.

SOR/2001-49, s. 20.

401.34 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le titulaire d'une licence de pilote de ligne — avion peut exercer les avantages d'une licence de pilote privé — avion et d'une licence de pilote professionnel — avion.

(2) Le titulaire d'une licence de pilote de ligne — avion annotée d'une qualification de vol aux instruments de groupe 1 peut, dans le cadre d'un service aérien commercial à bord d'un avion d'une classe et d'un type pour lesquels la licence est annotée d'une qualification :

a) agir en qualité de commandant de bord de l'avion, si le document portant sur l'équipage de conduite minimal de l'avion précise que l'équipage de conduite doit être composé d'au moins deux pilotes;

b) agir en qualité de copilote de l'avion.

DORS/2001-49, art. 20.

Helicopters — Privileges

401.35 (1) The holder of an airline transport pilot licence — helicopter may

(*a*) exercise the privileges of a private pilot licence — helicopter and a commercial pilot licence — helicopter; and

(*b*) while engaged in providing a commercial air service by means of a helicopter of a type for which the licence is endorsed with ratings, act as pilot-in-command or co-pilot of the helicopter.

(2) Where an applicant meets the requirements specified in the personnel licensing standards for an airline transport pilot licence — helicopter except the night and instrument flight time requirements, the Minister shall issue to the applicant an airline transport pilot licence — helicopter restricted to aerial work only.

SOR/2005-320, s. 7.

Hélicoptère — Avantages

401.35 (1) Le titulaire d'une licence de pilote de ligne — hélicoptère peut :

a) exercer les avantages d'une licence de pilote privé — hélicoptère et d'une licence de pilote professionnel — hélicoptère;

b) dans le cadre d'un service aérien commercial fourni par un hélicoptère d'un type pour lequel la licence est annotée de qualifications, agir en qualité de commandant de bord ou de copilote.

(2) Lorsque le demandeur d'une licence de pilote de ligne — hélicoptère satisfait aux exigences précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, à l'exception des exigences pour le vol de nuit et le vol aux instruments, le ministre lui délivre une licence de pilote professionnel — hélicoptère annotée pour travail aérien seulement.

DORS/2005-320, art. 7.

[**401.36** reserved]

[**401.36** réservé]

Division IX — Flight Engineer Licence

Privileges

401.37 (1) The holder of a flight engineer licence may

(*a*) act as flight engineer in an aircraft of a type for which the licence is endorsed with a rating; and

(*b*) act as flight engineer in any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or competency check if

(i) the flight training is conducted under the supervision of a person qualified to give flight engineer training, or

(ii) the competency check is conducted by a person qualified to conduct the check.

Section IX — Licence de mécanicien navigant

Avantages

401.37 (1) Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant peut :

a) agir en qualité de mécanicien navigant à bord d'un aéronef d'un type pour lequel la licence est annotée d'une qualification;

b) agir en qualité de mécanicien navigant à bord d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son contrôle de compétence, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

(i) l'entraînement en vol est dispensé sous la surveillance d'une personne qualifiée pour dispenser de l'entraînement pour mécanicien navigant,

(ii) le contrôle de compétence est effectué par une personne qualifiée pour le faire.

(2) A holder of a flight engineer licence who supervises other holders of flight engineer licences may conduct flight training and competency checks in respect of

(*a*) the issuance of a flight engineer licence;

(*b*) the endorsement of a flight engineer licence with an aircraft type rating;

(*c*) the endorsement of a commercial pilot licence — aeroplane or an airline transport pilot licence — aeroplane with a second officer rating; and

(*d*) the endorsement of a licence with an aircraft type rating for second officer privileges, if the licence has a second officer rating.

SOR/2005-320, s. 8.

(2) Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant qui assure la supervision d'autres titulaires d'une licence de mécanicien navigant peut dispenser l'entraînement en vol et effectuer le contrôle de compétence :

a) en vue de la délivrance d'une licence de mécanicien navigant;

b) en vue de l'annotation d'une qualification de type d'aéronef sur une licence de mécanicien navigant;

c) en vue de l'annotation d'une qualification de second officier sur une licence de pilote professionnel — avion ou d'une licence de pilote de ligne — avion;

d) en vue de l'annotation, sur une licence annotée d'une qualification de second officier, d'une qualification de type d'aéronef relative aux avantages de second officier.

DORS/2005-320, art. 8.

Division X — Aeroplane Class Ratings

Rating

401.38 The Minister shall endorse the following permits and licences with an aeroplane class rating if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06:

(*a*) private pilot licence — aeroplane;

(*b*) commercial pilot licence — aeroplane;

(*c*) airline transport pilot licence — aeroplane; and

(*d*) pilot permit — recreational — aeroplane.

Privileges

401.39 The holder of a permit or licence that has been endorsed with an aeroplane class rating may exercise the privileges of the permit or licence in the class of aeroplane for which the permit or licence is endorsed.

SOR/2002-111, s. 1.

Section X — Qualification de classe avion

Qualification

401.38 Le ministre annote une qualification de classe avion sur les permis et les licences suivants si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

a) licence de pilote privé — avion;

b) licence de pilote professionnel — avion;

c) licence de pilote de ligne — avion;

d) permis de pilote de loisir — avion.

Avantages

401.39 Le titulaire d'un permis ou d'une licence annoté d'une qualification de classe avion peut exercer les avantages du permis ou de la licence pour la classe d'avion visée par la qualification annotée sur le permis ou la licence.

DORS/2002-111, art. 1.

Division XI — Aircraft Type Ratings

Blanket and Individual Type Ratings

401.40 The Minister shall endorse the permits and licences specified in the personnel licensing standards with a blanket aircraft type rating or an individual type rating if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06.

Privileges

401.41 The holder of a permit or licence that has been endorsed with a blanket aircraft type rating or an individual type rating may exercise the privileges of the permit or licence in the blanket aircraft type or individual aircraft type for which the permit or licence is endorsed.

SOR/2002-111, s. 2.

Division XII — Night Rating

Rating

401.42 The Minister shall endorse the following permits and licences with a night rating if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06:

(*a*) private pilot licence — aeroplane;

(*b*) private pilot licence — helicopter;

(*c*) pilot licence — balloon; and

(*d*) pilot permit — gyroplane.

Privileges

401.43 The holder of a permit or licence that has been endorsed with a night rating may exercise the privileges of the permit or licence by night.

SOR/2002-111, s. 3.

Division XIII — VFR Over-the-Top Rating

Rating

401.44 The Minister shall endorse the following licences with a VFR OTT rating if the applicant for the

Section XI — Qualification de type d'aéronef

Qualification de type général ou particulier

401.40 Le ministre annote une qualification de type général ou particulier sur les permis et les licences précisés dans les normes de délivrance des licences du personnel si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06.

Avantages

401.41 Le titulaire d'un permis ou d'une licence annoté d'une qualification de type général ou particulier peut exercer les avantages du permis ou de la licence pour le type général ou particulier visé par la qualification annotée sur le permis ou la licence.

DORS/2002-111, art. 2.

Section XII — Qualification de vol de nuit

Qualification

401.42 Le ministre annote une qualification de vol de nuit sur les permis et les licences suivants si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

a) licence de pilote privé — avion;

b) licence de pilote privé — hélicoptère;

c) licence de pilote — ballon;

d) permis de pilote — autogire.

Avantages

401.43 Le titulaire d'un permis ou d'une licence annoté d'une qualification de vol de nuit peut exercer les avantages du permis ou de la licence la nuit.

DORS/2002-111, art. 3.

Section XIII — Qualification de vol VFR OTT

Qualification

401.44 Le ministre annote une qualification de vol VFR OTT sur les licences suivantes si le demandeur de

rating meets the requirements referred to in section 401.06:

(*a*) private pilot licence — aeroplane;

(*b*) private pilot licence — helicopter;

(*c*) commercial pilot licence — helicopter; and

(*d*) airline transport pilot licence — helicopter.

Privileges

401.45 The holder of a licence that has been endorsed with a VFR OTT rating may exercise the privileges of the licence in VFR OTT flight in accordance with section 602.116.

Division XIV — Instrument Rating

Rating

401.46 (1) The Minister shall endorse the following licences with an instrument rating if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06:

(*a*) pilot licence — aeroplane; and

(*b*) pilot licence — helicopter.

(2) Where the Minister has endorsed a licence with an instrument rating, the Minister shall endorse the licence with the group of aircraft in respect of which the privileges may be exercised.

Privileges

401.47 The holder of a licence endorsed with an instrument rating may exercise

(*a*) the privileges of the licence under IFR in accordance with Part VI, Subpart 2, Division VII in respect of the group of aircraft endorsed on the licence; and

(*b*) the privileges accorded by a VFR OTT rating.

Period of Validity

401.48 An instrument rating is valid for the period specified on the licence in accordance with the personnel

la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

a) licence de pilote privé — avion;

b) licence de pilote privé — hélicoptère;

c) licence de pilote professionnel — hélicoptère;

d) licence de pilote de ligne — hélicoptère.

Avantages

401.45 Le titulaire d'une licence annotée d'une qualification de vol VFR OTT peut exercer les avantages de sa licence en vol VFR OTT conformément à l'article 602.116.

Section XIV — Qualification de vol aux instruments

Qualification

401.46 (1) Le ministre annote une qualification de vol aux instruments sur les licences suivantes si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

a) licence de pilote — avion;

b) licence de pilote — hélicoptère.

(2) Lorsqu'il a annoté une qualification de vol aux instruments sur une licence, le ministre y annote le groupe d'aéronefs pour lequel les avantages peuvent être exercés.

Avantages

401.47 Le titulaire d'une licence annotée d'une qualification de vol aux instruments peut :

a) exercer les avantages de sa licence selon les IFR, conformément à la section VII, sous-partie 2 de la partie VI, pour le groupe d'aéronefs annoté sur la licence;

b) exercer les avantages octroyés par une qualification de vol VFR OTT.

Période de validité

401.48 La qualification de vol aux instruments est valide pour la période précisée sur la licence conformé-

licensing standards, where the period does not exceed 24 months.

Renewal of Instrument Rating

401.49 The Minister shall renew an instrument rating in accordance with the personal licensing standards if the holder of the rating continues to meet the requirements referred to in section 401.06 for the endorsement of the rating.

[**401.50** and **401.51** reserved]

Division XV — Second Officer Rating

Rating

401.52 The Minister shall endorse the following licences with a second officer rating if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06:

(*a*) commercial pilot licence — aeroplane;

(*b*) airline transport pilot licence — aeroplane; and

(*c*) multi-crew pilot licence — aeroplane.

SOR/2014-15, s. 14.

Privileges

401.53 (1) The holder of a second officer rating may

(*a*) act as second officer in any aeroplane of a type to which the rating applies;

(*b*) act as second officer in any aeroplane for the sole purpose of the holder's own flight training or competency check if

(i) the flight training is conducted under the supervision of a person qualified to give second officer training, or

(ii) the competency check is conducted by a person qualified to conduct the check; and

(*c*) act as a flight engineer in an aeroplane of a type to which the rating applies.

ment aux normes de délivrance des licences du personnel, à condition que cette période n'excède pas 24 mois.

Renouvellement d'une qualification de vol aux instruments

401.49 Le ministre renouvelle une qualification de vol aux instruments conformément aux normes de délivrance des licences du personnel si le titulaire de la qualification continue de satisfaire aux exigences relatives à l'annotation de la qualification visées à l'article 401.06.

[**401.50** et **401.51** réservés]

Section XV — Qualification de second officier

Qualification

401.52 Le ministre annote une qualification de second officier sur les licences suivantes si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

a) licence de pilote professionnel — avion;

b) licence de pilote de ligne — avion;

c) licence de pilote en équipage multiple — avion.

DORS/2014-15, art. 14.

Avantages

401.53 (1) Le titulaire d'une qualification de second officier peut :

a) agir en qualité de second officier à bord d'un avion d'un type visé par la qualification;

b) agir en qualité de second officier à bord d'un avion uniquement pour son entraînement en vol ou son contrôle de compétence, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

(i) l'entraînement en vol est dispensé sous la surveillance d'une personne qualifiée pour dispenser l'entraînement pour second officier,

(ii) le contrôle de compétence est effectué par une personne qualifiée pour le faire;

(2) A holder of a second officer rating who supervises other holders of second officer ratings may conduct flight training and competency checks in respect of

(*a*) the endorsement of a commercial pilot licence — aeroplane or an airline transport pilot licence — aeroplane with a second officer rating; and

(*b*) the endorsement of a licence with an aircraft type rating for second officer privileges, if the holder holds a second officer rating.

SOR/2001-49, s. 21; SOR/2005-320, s. 9.

[**401.54** reserved]

Division XVI — Passenger-Carrying Rating — Ultra-Light Aeroplane

Rating

401.55 The Minister shall endorse a pilot permit — ultra-light aeroplane with a passenger-carrying rating if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06.

SOR/2005-319, s. 4; SOR/2011-284, s. 15.

Privileges

401.56 The holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane endorsed with a passenger-carrying rating may carry one other person on board an ultra-light aeroplane if it has no restrictions against carrying another person.

SOR/2005-319, s. 4.

[**401.57** to **401.60** reserved]

c) agir en qualité de mécanicien navigant à bord d'un avion d'un type visé par la qualification.

(2) Le titulaire d'une qualification de second officier qui assure la supervision d'autres titulaires d'une qualification de second officier peut dispenser l'entraînement en vol et effectuer le contrôle de compétence :

a) en vue de l'annotation d'une qualification de second officier sur une licence de pilote professionnel — avion ou d'une licence de pilote de ligne — avion;

b) en vue de l'annotation, sur une licence annotée d'une qualification de second officier, d'une qualification de type d'aéronef relative aux avantages de second officier.

DORS/2001-49, art. 21; DORS/2005-320, art. 9.

[**401.54** réservé]

Section XVI — Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger

Qualification

401.55 Le ministre annote une qualification permettant le transport de passagers sur un permis de pilote — avion ultra-léger si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06.

DORS/2005-319, art. 4; DORS/2011-284, art. 15.

Avantages

401.56 Le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger annoté d'une qualification permettant le transport de passagers peut transporter une seule autre personne à bord d'un avion ultra-léger qui ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne.

DORS/2005-319, art. 4.

[**401.57** à **401.60** réservés]

Division XVII — Flight Instructor Ratings — Aeroplane and Helicopter

Rating

401.61 (1) The Minister shall endorse the following licences with a Class 1, 2, 3 or 4 flight instructor rating — aeroplane if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06:

(*a*) commercial pilot licence — aeroplane; and

(*b*) airline transport pilot licence — aeroplane.

(2) The Minister shall endorse the following licences with a Class 1, 2, 3, or 4 flight instructor rating — helicopter if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06:

(*a*) commercial pilot licence — helicopter; and

(*b*) airline transport pilot licence — helicopter.

Class 4 Supervision Requirement

401.62 Subject to paragraph 401.69(*e*), no holder of a Class 4 flight instructor rating — aeroplane or a Class 4 flight instructor rating — helicopter shall exercise the privileges accorded by that rating unless the holder

(*a*) is conducting the training in accordance with a flight training unit operator certificate; and

(*b*) is under the supervision of a supervising instructor of the flight training unit.

SOR/2001-49, s. 22.

Class 1 or 2 — Supervision of the Holder of a Class 4 Flight Instructor Rating — Aeroplane and Helicopter

401.63 (1) Where the holder of a Class 1 or Class 2 flight instructor rating — aeroplane supervises the holder of a Class 4 flight instructor rating — aeroplane, the holder of the Class 1 or Class 2 rating shall do so in accordance with the personnel licensing standards.

Section XVII — Qualifications d'instructeur de vol — avion et hélicoptère

Qualification

401.61 (1) Le ministre annote une qualification d'instructeur de vol de classe 1, 2, 3 ou 4 — avion sur les licences suivantes si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

a) licence de pilote professionnel — avion;

b) licence de pilote de ligne — avion.

(2) Le ministre annote une qualification d'instructeur de vol de classe 1, 2, 3 ou 4 — hélicoptère sur les licences suivantes si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

a) licence de pilote professionnel — hélicoptère;

b) licence de pilote de ligne — hélicoptère.

Surveillance obligatoire en classe 4

401.62 Sous réserve de l'alinéa 401.69*e*), il est interdit au titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — avion ou d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — hélicoptère d'exercer les avantages octroyés par cette qualification, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le titulaire dispense la formation conformément à un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

b) le titulaire est placé sous la surveillance d'un instructeur surveillant de cette unité de formation au pilotage.

DORS/2001-49, art. 22.

Classe 1 ou 2 — Surveillance du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — Avion et hélicoptère

401.63 (1) Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1 ou 2 — avion qui surveille le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — avion doit le faire conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Where the holder of a Class 1 or Class 2 flight instructor rating — helicopter supervises the holder of a Class 4 flight instructor rating — helicopter, the holder of the Class 1 or Class 2 rating shall do so in accordance with the personnel licensing standards.

(2) Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1 ou 2 — hélicoptère qui surveille le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — hélicoptère doit le faire conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

Class 4 — Record Keeping

401.64 The holder of a Class 4 flight instructor rating — aeroplane or a Class 4 flight instructor rating — helicopter shall, in respect of the trainees under the supervision of the holder, keep records in accordance with the personnel licensing standards.

Classe 4 — Tenue des dossiers

401.64 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — avion ou d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — hélicoptère doit, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, tenir les dossiers des stagiaires placés sous sa surveillance.

Period of Validity

401.65 A Class 1, 2, 3 or 4 flight instructor rating — aeroplane or a Class 1, 2, 3 or 4 flight instructor rating — helicopter is valid for the period specified on the licence in accordance with the personnel licensing standards.

Période de validité

401.65 Une qualification d'instructeur de vol de classe 1, 2, 3 ou 4 — avion ou une qualification d'instructeur de vol de classe 1, 2, 3, ou 4 — hélicoptère est valide pour la période précisée sur la licence conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

Renewal of Flight Instructor Rating

401.66 The Minister shall renew a flight instructor rating in accordance with the personnel licensing standards if the holder of the rating continues to meet the requirements for the endorsement of the rating referred to in section 401.06.

Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol

401.66 Le ministre renouvelle une qualification d'instructeur de vol conformément aux normes de délivrance des licences du personnel si le titulaire de la qualification continue de satisfaire aux exigences relatives à l'annotation de la qualification visées à l'article 401.06.

Flight Test Records

401.67 (1) The Minister shall establish, maintain and evaluate a flight test record for each holder of a flight instructor rating — aeroplane, flight instructor rating — helicopter or flight instructor rating — aeroplane — aerobatic in accordance with the personnel licensing standards.

Dossier des tests en vol

401.67 (1) Le ministre doit établir, tenir à jour et évaluer tout dossier des tests en vol pour chaque titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion, d'une qualification d'instructeur de vol — hélicoptère ou d'une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — avion conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Where the evaluation of a flight test record done pursuant to subsection (1) indicates that follow-up action is required, the Minister shall ensure that the follow-up

(2) Lorsque l'évaluation d'un dossier des tests en vol faite en application du paragraphe (1) indique qu'un suivi est exigé, le ministre veille à ce que le suivi soit effec-

action is carried out in accordance with the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 12.

[**401.68** reserved]

Division XVIII — Flight Instructor Rating — Aeroplane

Class 4 — Privileges

401.69 The holder of a Class 4 flight instructor rating — aeroplane may

(*a*) conduct dual flight instruction in respect of the issuance of a pilot permit — recreational — aeroplane or pilot licence — aeroplane or the endorsement of a night rating or a VFR OTT rating on a pilot licence — aeroplane;

(*b*) authorize a trainee to conduct a solo flight in an aeroplane;

(*c*) recommend a trainee for a flight test in respect of the issuance of a pilot permit — recreational — aeroplane or pilot licence — aeroplane;

(*d*) recommend a trainee for the endorsement of a night rating or a VFR OTT rating on the trainee's pilot licence — aeroplane; and

(*e*) exercise the privileges of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane without being under the supervision prescribed in paragraph 401.62(*b*).

SOR/2001-49, s. 23.

Class 3 — Privileges

401.70 The holder of a Class 3 flight instructor rating — aeroplane may

(*a*) exercise the privileges of a Class 4 flight instructor rating — aeroplane; and

(*b*) act as chief flight instructor of a flight training unit where there is no other flight instructor for the flight training unit.

tué conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2006-352, art. 12.

[**401.68** réservé]

Section XVIII — Qualification d'instructeur de vol — avion

Classe 4 — Avantages

401.69 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — avion peut :

a) dispenser l'entraînement en double commande en vue de la délivrance d'un permis de pilote de loisir — avion ou d'une licence de pilote — avion ou en vue de l'annotation d'une qualification de vol de nuit ou d'une qualification de vol VFR OTT sur une licence de pilote — avion;

b) autoriser un stagiaire à effectuer un vol en solo à bord d'un avion;

c) recommander un stagiaire pour un test en vol en vue de la délivrance d'un permis de pilote de loisir — avion ou d'une licence de pilote — avion;

d) recommander un stagiaire pour qu'une qualification de vol de nuit ou une qualification de vol VFR OTT soit annotée sur sa licence de pilote — avion;

e) exercer les avantages de la qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sans la surveillance prévue à l'alinéa 401.62*b*).

DORS/2001-49, art. 23.

Classe 3 — Avantages

401.70 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 3 — avion peut :

a) exercer les avantages d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — avion;

b) agir en qualité de chef-instructeur de vol d'une unité de formation au pilotage pourvu qu'il n'y ait aucun autre instructeur de vol pour l'unité de formation au pilotage.

Class 2 — Privileges

401.71 The holder of a Class 2 flight instructor rating — aeroplane may

(*a*) exercise the privileges of a Class 3 flight instructor rating — aeroplane;

(*b*) supervise the holder of a Class 4 flight instructor rating — aeroplane; and

(*c*) act as chief flight instructor of a flight training unit.

Class 1 — Privileges

401.72 The holder of a Class 1 flight instructor rating — aeroplane may

(*a*) exercise the privileges of a Class 2 flight instructor rating — aeroplane; and

(*b*) conduct ground school instruction and flight training in respect of the endorsement of a flight instructor rating — aeroplane.

[**401.73** to **401.76** reserved]

Division XIX — Flight Instructor Rating — Helicopter

Class 4 — Privileges

401.77 The holder of a Class 4 flight instructor rating — helicopter may

(*a*) conduct dual flight instruction in respect of the issuance of a pilot permit — recreational — helicopter or pilot licence — helicopter or the endorsement of a night rating or a VFR OTT rating on a pilot licence — helicopter;

(*b*) authorize a trainee to conduct a solo flight in a helicopter;

(*c*) recommend a trainee for a flight test in respect of the issuance of a pilot permit — recreational — helicopter or pilot licence — helicopter; and

Classe 2 — Avantages

401.71 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 2 — avion peut :

a) exercer les avantages d'une qualification d'instructeur de vol de classe 3 — avion;

b) surveiller le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — avion;

c) agir en qualité de chef-instructeur de vol d'une unité de formation au pilotage.

Classe 1 — Avantages

401.72 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1 — avion peut :

a) exercer les avantages d'une qualification d'instructeur de vol de classe 2 — avion;

b) dispenser l'instruction théorique au sol et l'entraînement en vol en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — avion.

[**401.73** à **401.76** réservés]

Section XIX — Qualification d'instructeur de vol — hélicoptère

Classe 4 — Avantages

401.77 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — hélicoptère peut :

a) dispenser l'entraînement en double commande en vue de la délivrance d'un permis de pilote de loisir — hélicoptère ou d'une licence de pilote — hélicoptère ou en vue de l'annotation d'une qualification de vol de nuit ou d'une qualification de vol VFR OTT sur une licence de pilote — hélicoptère;

b) autoriser un stagiaire à effectuer un vol en solo à bord d'un hélicoptère;

c) recommander un stagiaire à un test en vol en vue de la délivrance d'un permis de pilote de loisir — hélicoptère ou d'une licence de pilote — hélicoptère;

(*d*) recommend a trainee for the endorsement of a night rating or a VFR OTT rating on the trainee's pilot licence — helicopter.

SOR/2001-49, s. 24.

Class 3 — Privileges

401.78 The holder of a Class 3 flight instructor rating — helicopter may exercise the privileges of a Class 4 flight instructor rating — helicopter.

Class 2 — Privileges

401.79 The holder of a Class 2 flight instructor rating — helicopter may

(*a*) exercise the privileges of a Class 3 flight instructor rating — helicopter;

(*b*) supervise the holder of a Class 4 flight instructor rating — helicopter; and

(*c*) act as chief flight instructor of a flight training unit.

Class 1 — Privileges

401.80 The holder of a Class 1 flight instructor rating — helicopter may

(*a*) exercise the privileges of a Class 2 flight instructor rating — helicopter; and

(*b*) conduct ground school instruction and flight training in respect of the endorsement of a licence with a flight instructor rating — helicopter.

Division XX — Flight Instructor Ratings — Glider, Balloon and Gyroplane

Rating

401.81 The Minister shall, as appropriate, endorse the following permits and licences with a flight instructor rating — glider, balloon or gyroplane if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06:

d) recommander un stagiaire pour qu'une qualification de vol de nuit ou une qualification de vol VFR OTT soit annotée sur sa licence de pilote — hélicoptère.

DORS/2001-49, art. 24.

Classe 3 — Avantages

401.78 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 3 — hélicoptère peut exercer les avantages d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — hélicoptère.

Classe 2 — Avantages

401.79 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 2 — hélicoptère peut :

a) exercer les avantages d'une qualification d'instructeur de vol de classe 3 — hélicoptère;

b) surveiller le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 4 — hélicoptère;

c) agir en qualité de chef-instructeur de vol d'une unité de formation au pilotage.

Classe 1 — Avantages

401.80 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1 — hélicoptère peut :

a) exercer les avantages d'une qualification d'instructeur de vol de classe 2 — hélicoptère;

b) dispenser l'instruction théorique au sol et l'entraînement en vol en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — hélicoptère sur une licence.

Section XX — Qualifications d'instructeur de vol — planeur, ballon et autogire

Qualification

401.81 Le ministre annote une qualification d'instructeur de vol — planeur, ballon ou autogire sur les permis et les licences suivants, selon le cas, si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06 :

(*a*) pilot permit — gyroplane;

(*b*) pilot licence — glider; and

(*c*) pilot licence — balloon.

Gliders — Privileges

401.82 The holder of a flight instructor rating — glider may

(*a*) conduct dual flight instruction in respect of the issuance of a pilot licence — glider;

(*b*) conduct dual flight instruction in respect of the endorsement of a type rating on a pilot licence — glider;

(*c*) authorize a trainee to conduct solo flight in a glider;

(*d*) conduct ground school instruction and flight training in respect of the endorsement of a pilot licence — glider with a flight instructor rating — glider;

(*e*) conduct a flight test and recommend a trainee for

(i) the issuance of a pilot licence — glider,

(ii) the endorsement of a pilot licence — glider with a type rating, or

(iii) the endorsement of a pilot licence — glider with a flight instructor rating — glider;

(*f*) certify the competency of the holder of a pilot licence — glider to carry passengers in a glider; and

(*g*) endorse a trainee's personal log in respect of methods of launch.

Balloons — Privileges

401.83 The holder of a flight instructor rating — balloon may

(*a*) authorize a trainee to conduct solo flight in a balloon;

a) permis de pilote — autogire;

b) licence de pilote — planeur;

c) licence de pilote — ballon.

Planeur — Avantages

401.82 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — planeur peut :

a) dispenser l'entraînement en double commande en vue de la délivrance d'une licence de pilote — planeur;

b) dispenser l'entraînement en double commande en vue de l'annotation d'une qualification de type sur une licence de pilote — planeur;

c) autoriser un stagiaire à effectuer un vol en solo à bord d'un planeur;

d) dispenser l'instruction théorique au sol et l'entraînement en vol en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — planeur sur une licence de pilote — planeur;

e) faire subir un test en vol au stagiaire et le recommander en vue de :

(i) la délivrance d'une licence de pilote — planeur,

(ii) l'annotation d'une qualification de type sur sa licence de pilote — planeur,

(iii) l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — planeur sur sa licence de pilote — planeur;

f) attester la compétence du titulaire d'une licence de pilote — planeur à transporter des passagers à bord d'un planeur;

g) annoter les méthodes de lancement dans le carnet personnel d'un stagiaire.

Ballon — Avantages

401.83 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — ballon peut :

a) autoriser un stagiaire à effectuer un vol en solo à bord d'un ballon;

(*b*) conduct ground school instruction and dual flight instruction in respect of the endorsement of a pilot licence — balloon with a flight instructor rating — balloon;

(*c*) conduct a flight test and recommend a trainee for

(i) the issuance of a pilot licence — balloon, or

(ii) the endorsement of a pilot licence — balloon with a flight instructor rating — balloon;

(*d*) recommend a trainee for the endorsement of a type rating on the trainee's pilot licence — balloon;

(*e*) where the holder's licence is endorsed with a night rating,

(i) conduct dual flight instruction in respect of the endorsement of a night rating on a pilot licence — balloon, and

(ii) recommend a trainee for the endorsement of a night rating on the trainee's pilot licence — balloon;

(*f*) endorse a trainee's personal log in respect of methods of inflation; and

(*g*) conduct dual flight instruction in respect of the issuance of a pilot licence — balloon.

SOR/2001-49, s. 25.

b) dispenser l'instruction théorique au sol et l'entraînement en double commande en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — ballon sur une licence de pilote — ballon;

c) faire subir un test en vol à un stagiaire et le recommander en vue de :

(i) la délivrance d'une licence de pilote — ballon,

(ii) l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — ballon sur sa licence de pilote — ballon;

d) recommander un stagiaire pour qu'une qualification de type soit annotée sur sa licence de pilote — ballon;

e) si une qualification de vol de nuit est annotée sur sa licence :

(i) dispenser l'entraînement en double commande en vue de l'annotation d'une qualification de vol de nuit sur une licence de pilote — ballon,

(ii) recommander un stagiaire pour qu'une qualification de vol de nuit soit annotée sur sa licence de pilote — ballon;

f) annoter les méthodes de gonflage dans le carnet personnel d'un stagiaire;

g) dispenser l'entraînement en double commande en vue de la délivrance d'une licence de pilote — ballon.

DORS/2001-49, art. 25.

Gyroplanes — Privileges

401.84 The holder of a flight instructor rating — gyroplane may

(*a*) conduct flight instruction in respect of the issuance of a pilot permit — gyroplane or the endorsement of a type rating on such a permit;

(*b*) authorize a trainee to conduct solo flight in a gyroplane;

(*c*) recommend a trainee for a flight test in respect of the issuance of a pilot permit — gyroplane;

(*d*) recommend a trainee for the endorsement of a type rating on the trainee's pilot permit — gyroplane;

Autogire — Avantages

401.84 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — autogire peut :

a) dispenser l'entraînement en vol en vue de la délivrance d'un permis de pilote — autogire ou de l'annotation d'une qualification de type sur un tel permis;

b) autoriser un stagiaire à effectuer un vol en solo à bord d'un autogire;

c) recommander un stagiaire à un test en vol en vue de la délivrance d'un permis de pilote — autogire;

(*e*) where the holder's licence is endorsed with a night rating,

(i) conduct flight training in respect of the endorsement of a night rating on a pilot permit — gyroplane, and

(ii) recommend a trainee for the endorsement of a night rating on the trainee's pilot permit — gyroplane; and

(*f*) where the holder has acquired the experience and qualifications specified in the personnel licensing standards,

(i) conduct ground school instruction and flight training in respect of the endorsement of a flight instructor rating — gyroplane on a pilot permit — gyroplane,

(ii) recommend a trainee for a flight test for the endorsement of a flight instructor rating — gyroplane on a pilot permit — gyroplane, and

(iii) conduct a flight test and recommend a trainee for

(A) the issuance of a pilot permit — gyroplane, or

(B) the endorsement of a pilot permit — gyroplane with a flight instructor rating — gyroplane.

d) recommander un stagiaire pour qu'une qualification de type soit annotée sur son permis de pilote — autogire;

e) si une qualification de vol de nuit est annotée sur sa licence :

(i) dispenser l'entraînement en vol en vue de l'annotation d'une qualification de vol de nuit sur un permis de pilote — autogire,

(ii) recommander un stagiaire pour qu'une qualification de vol de nuit soit annotée sur son permis de pilote — autogire;

f) si le titulaire possède l'expérience et les qualifications précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel :

(i) dispenser l'instruction théorique au sol et l'entraînement en vol en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — autogire sur un permis de pilote — autogire,

(ii) recommander un stagiaire à un test en vol pour qu'une qualification d'instructeur de vol — autogire soit annotée sur son permis de pilote — autogire,

(iii) faire subir un test en vol à un stagiaire et le recommander en vue de :

(A) la délivrance d'un permis de pilote — autogire,

(B) l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — autogire sur son permis de pilote — autogire.

Period of Validity

401.85 (1) Flight instructor ratings — glider and balloon are valid for the period specified on the licence in accordance with the personnel licensing standards, if the period does not exceed 37 months.

(2) A flight instructor rating — gyroplane is valid for the period specified on the licence in accordance with

Période de validité

401.85 (1) Les qualifications d'instructeur de vol — planeur et les qualifications d'instructeur de vol — ballon sont valides pour la période précisée sur la licence conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, à condition que cette période n'excède pas 37 mois.

(2) La qualification d'instructeur de vol — autogire est valide pour la période précisée sur la licence confor-

the personnel licensing standards, if the period does not exceed 13 months.

Renewal of Flight Instructor Ratings — Glider, Balloon and Gyroplane

401.86 The Minister shall renew a flight instructor rating — glider, balloon or gyroplane in accordance with the personnel licensing standards, where the holder of the rating continues to meet the requirements referred to in section 401.06 for the endorsement of the rating.

Division XXI — Flight Instructor Rating — Ultra-Light Aeroplane

Rating

401.87 The Minister shall endorse a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06.

Privileges

401.88 The holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane may

(*a*) operate an ultra-light aeroplane with one other person on board if the holder has not less than 10 hours of flight time as a pilot of an ultra-light aeroplane with the same control configuration and the flight is conducted for the purpose of providing dual flight instruction for

(i) the issuance of a pilot permit — ultra-light aeroplane,

(ii) the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a passenger-carrying rating, or

(iii) the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane;

(*b*) authorize the holder of a student pilot permit — ultra-light aeroplane to conduct a solo flight in an ultra-light aeroplane;

mément aux normes de délivrance des licences du personnel, à condition que cette période n'excède pas 13 mois.

Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol — Planeur, ballon et autogire

401.86 Le ministre renouvelle une qualification d'instructeur de vol — planeur, ballon ou autogire conformément aux normes de délivrance des licences du personnel si le titulaire de la qualification continue de satisfaire aux exigences relatives à l'annotation de la qualification visées à l'article 401.06.

Section XXI — Qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger

Qualification

401.87 Le ministre annote une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger, si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06.

Avantages

401.88 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger peut, à la fois :

a) utiliser un avion ultra-léger avec une seule autre personne à bord si le titulaire a accumulé au moins 10 heures de temps de vol en qualité de pilote d'un avion ultra-léger dont les commandes ont la même configuration et si le vol est effectué dans le but de dispenser l'entraînement en double commande en vue :

(i) de la délivrance d'un permis de pilote — avion ultra-léger,

(ii) de l'annotation d'une qualification permettant le transport de passagers sur un permis de pilote — avion ultra-léger,

(iii) de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger;

(*c*) conduct ground school instruction for the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating —ultra-light aeroplane;

(*d*) certify that an applicant has demonstrated the ability to meet the level of competency specified in the personnel licensing standards for

(i) the issuance of a pilot permit — ultra-light aeroplane, or

(ii) the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane; and

(*e*) recommend an applicant for a flight test for the issuance of a passenger-carrying rating.

SOR/2005-319, s. 5.

b) autoriser le titulaire d'un permis d'élève-pilote — avion ultra-léger à effectuer un vol en solo à bord d'un avion ultra-léger;

c) dispenser l'instruction théorique au sol en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger;

d) attester qu'un demandeur a démontré qu'il est en mesure d'atteindre le niveau de compétence précisé dans les normes de délivrance des licences du personnel quant à l'un ou l'autre des points suivants :

(i) la délivrance d'un permis de pilote — avion ultra-léger,

(ii) l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger;

e) recommander un demandeur pour un test en vol en vue d'obtenir la qualification permettant le transport de passagers.

DORS/2005-319, art. 5.

Period of Validity

401.89 A flight instructor rating — ultra-light aeroplane is valid for the period specified on the licence in accordance with the personnel licensing standards, if the period does not exceed 61 months.

SOR/2001-49, s. 26.

Période de validité

401.89 La qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger est valide pour la période précisée sur la licence conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, à condition que cette période n'excède pas 61 mois.

DORS/2001-49, art. 26.

Renewal of Flight Instructor Rating — Ultra-light Aeroplane

401.90 The Minister shall renew a flight instructor rating — ultra-light aeroplane in accordance with the personnel licensing standards where the holder of the rating continues to meet the requirements referred to in section 401.06 for the endorsement of the rating.

SOR/2003-129, s. 8(E).

Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger

401.90 Le ministre renouvelle une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger conformément aux normes de délivrance des licences du personnel si le titulaire de la qualification continue de satisfaire aux exigences relatives à l'annotation de la qualification visées à l'article 401.06.

DORS/2003-129, art. 8(A).

Division XXII — Flight Instructor Rating — Aeroplane — Aerobatic

Rating

401.91 The Minister shall endorse a commercial pilot licence — aeroplane or an airline transport pilot licence — aeroplane with a Class 1 or Class 2 flight instructor rating — aeroplane — aerobatic if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06.

Class 2 Rating — Privileges

401.92 The holder of a Class 2 flight instructor rating — aeroplane — aerobatic may

(*a*) conduct flight instruction in the performance of aerobatic manoeuvres; and

(*b*) certify a licensed pilot's personal log with respect to competency to perform aerobatic manoeuvres.

Class 1 Rating — Privileges

401.93 The holder of a Class 1 flight instructor rating — aeroplane — aerobatic may

(*a*) exercise the privileges of a Class 2 flight instructor rating — aeroplane — aerobatic;

(*b*) provide ground school and flight instruction in respect of the endorsement of a licence with a flight instructor rating — aeroplane — aerobatic; and

(*c*) recommend a trainee for a flight test in respect of the endorsement of the trainee's licence with a flight instructor rating — aeroplane — aerobatic.

Division XXIII — Flight Instructor Rating — Glider — Aerobatic

Rating

401.94 The Minister shall endorse a licence endorsed with a flight instructor rating — glider with a flight instructor rating — glider — aerobatic if the applicant for

Section XXII — Qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — avion

Qualification

401.91 Le ministre annote une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes de classe 1 ou 2 — avion sur une licence de pilote professionnel — avion ou sur une licence de pilote de ligne — avion si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06.

Qualification de classe 2 — Avantages

401.92 Le titulaire d'une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes de classe 2 — avion peut :

a) dispenser l'entraînement en vol pour l'exécution d'acrobaties aériennes;

b) attester dans le carnet personnel d'un pilote titulaire d'une licence que ce dernier a la compétence voulue pour exécuter des acrobaties aériennes.

Qualification de classe 1 — Avantages

401.93 Le titulaire d'une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes de classe 1 — avion peut :

a) exercer les avantages d'une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes de classe 2 — avion;

b) dispenser la formation au sol et l'entraînement en vol en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — avion sur une licence;

c) recommander un stagiaire à un test en vol pour qu'une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — avion soit annotée sur sa licence.

Section XXIII — Qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — planeur

Qualification

401.94 Le ministre annote une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — planeur sur une licence annotée d'une qualification d'instructeur de vol — pla-

the flight instructor rating — glider — aerobatic meets the requirements referred to in section 401.06.

Privileges

401.95 The holder of a flight instructor rating — glider — aerobatic may

(*a*) provide, in a glider, flight instruction in the performance of aerobatic manoeuvres;

(*b*) provide dual flight instruction to the holder of a flight instructor rating — glider in respect of the endorsement of the holder's licence with an aerobatic rating — glider; and

(*c*) recommend the holder of a flight instructor rating — glider for the endorsement of an aerobatic rating — glider on the holder's licence.

[**401.96** to **401.99** reserved]

Subpart 2 — Air Traffic Controller Licences and Ratings

Division I — General

Interpretation

402.01 (1) In this Subpart, "proficiency check" means an assessment of the operational knowledge, skill and judgement of the holder of, or an applicant for, an air traffic control licence or rating, with respect to the provision of the requisite air traffic services relating to that licence or rating at an operational location.

(2) Any reference in this Subpart to the personnel licensing standards is a reference to the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Air Traffic Controller Licences and Ratings*.

neur si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06.

Avantages

401.95 Le titulaire d'une qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — planeur peut :

a) dispenser, sur planeur, de l'entraînement en vol pour l'exécution d'acrobaties aériennes;

b) dispenser l'entraînement en double commande au titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — planeur en vue de l'annotation d'une qualification pour les acrobaties aériennes — planeur sur sa licence;

c) recommander le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — planeur pour qu'une qualification pour les acrobaties aériennes — planeur soit annotée sur sa licence.

[**401.96** à **401.99** réservés]

Sous-partie 2 — Licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

Section I — Généralités

Définition et interprétation

402.01 (1) Dans la présente sous-partie, « vérification de compétence » s'entend d'une évaluation des connaissances opérationnelles, des habiletés et du jugement du titulaire ou du demandeur d'une licence ou d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne, en ce qui concerne la prestation à un emplacement opérationnel de services de circulation aérienne requis liés à cette licence ou à cette qualification.

(2) Dans la présente sous-partie, toute mention des normes de délivrance des licences du personnel constitue un renvoi aux *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne*.

Application

402.02 This Subpart applies to persons who hold an air traffic controller licence or who apply for the issuance of such a licence or the endorsement of such a licence with a rating.

Issuance and Endorsement of Air Traffic Controller Licences and Ratings

402.03 (1) Subject to section 6.71 of the Act and subsections (3) and (4), the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner specified in the personnel licensing standards, issue an air traffic controller licence or endorse the applicant's air traffic controller licence with a rating where the applicant provides documentation to the Minister that establishes

(*a*) the applicant's citizenship; and

(*b*) that the applicant meets the applicable requirements set out in the personnel licensing standards in respect of

(i) minimum age,

(ii) medical fitness,

(iii) knowledge, and

(iv) experience.

(v) [Repealed, SOR/2008-122, s. 2]

(1.1) An application shall also include

(*a*) one photograph of the applicant that meets the requirements of subsection 422.03(3) of the personnel licensing standards; and

(*b*) documentation establishing that the applicant demonstrated, by means of an evaluation, their ability to speak and understand English, or both English and French, at the operational or expert level in accordance with the language proficiency scale set out in

Application

402.02 La présente sous-partie s'applique aux personnes qui sont titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou qui demandent la délivrance d'une telle licence ou l'annotation d'une qualification sur une telle licence.

Délivrance et annotation des licences et qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

402.03 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi et des paragraphes (3) et (4), le ministre délivre, sur réception d'une demande présentée en la forme et de la manière précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou annote d'une qualification la licence de contrôleur de la circulation aérienne du demandeur si celui-ci lui fournit les documents suivants :

a) des documents qui établissent la citoyenneté du demandeur;

b) des documents qui établissent que le demandeur satisfait aux exigences applicables énoncées dans les normes de délivrance des licences du personnel portant sur les points suivants :

(i) l'âge minimal,

(ii) l'aptitude physique et mentale,

(iii) les connaissances,

(iv) l'expérience.

(v) [Abrogé, DORS/2008-122, art. 2]

(1.1) La demande doit contenir également :

a) une photo du demandeur qui est conforme aux exigences du paragraphe 422.03(3) des normes de délivrance des licences du personnel;

b) des documents qui établissent que le demandeur a démontré, au moyen d'une évaluation, son aptitude à parler et à comprendre l'anglais ou le français et l'anglais, au niveau fonctionnel ou expert, conformément à l'échelle de compétence linguistique figurant au ta-

the table to subsection 422.03(4) of the personnel licensing standards.

(2) The Minister may specify in an air traffic controller licence any condition in respect of the exercise of the privileges of the licence or the privileges of a rating endorsed on the licence, if the condition is required to ensure aviation safety, including any condition in respect of

(*a*) the training of the licence holder;

(*b*) the supervision of the licence holder;

(*c*) the equipment that the licence holder may use; or

(*d*) the operational location at which the licence holder may exercise the privileges of the holder's air traffic controller licence.

(3) Where air traffic control services are provided at an operational location in English only, the Minister shall not endorse an air traffic controller licence with a rating for that operational location unless the applicant has passed an examination that demonstrates that the applicant is sufficiently competent in the use of that language to be able to engage in two-way radiocommunication involving the exchange of safety and control messages.

(4) Where air traffic control services are provided at an operational location in both official languages, the Minister shall not endorse an air traffic controller licence with a rating for that operational location unless the applicant has passed an examination that demonstrates that the applicant is sufficiently competent in the use of both official languages to be able to engage in two-way radiocommunication involving the exchange of safety and control messages.

SOR/2008-122, s. 2.

bleau du paragraphe 422.03(4) des normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Le ministre peut préciser sur une licence de contrôleur de la circulation aérienne toutes conditions relatives à l'exercice des avantages octroyés par la licence ou par les qualifications annotées sur une telle licence, qui s'imposent pour assurer la sécurité aérienne, y compris toutes conditions portant sur les points suivants :

a) la formation du titulaire;

b) la surveillance du titulaire;

c) l'équipement que le titulaire peut utiliser;

d) l'emplacement opérationnel où le titulaire peut exercer les avantages de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Dans le cas où les services de contrôle de la circulation aérienne sont fournis à un emplacement opérationnel uniquement en anglais, le ministre ne peut annoter une licence de contrôleur de la circulation aérienne d'une qualification pour l'emplacement opérationnel en cause, à moins que le demandeur n'ait réussi à un examen démontrant qu'il maîtrise suffisamment cette langue pour l'utiliser dans les radiocommunications bilatérales relatives à la sécurité et au contrôle.

(4) Dans le cas où les services de contrôle de la circulation aérienne sont fournis à un emplacement opérationnel dans les deux langues officielles, le ministre ne peut annoter une licence de contrôleur de la circulation aérienne d'une qualification pour l'emplacement opérationnel en cause, à moins que le demandeur n'ait réussi à un examen démontrant qu'il maîtrise suffisamment les deux langues officielles pour les utiliser dans les radiocommunications bilatérales relatives à la sécurité et au contrôle.

DORS/2008-122, art. 2.

Prohibitions

402.04 (1) No person shall act as an air traffic controller or exercise the privileges of an air traffic controller licence unless

Interdictions

402.04 (1) Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de contrôleur de la circulation aérienne ou d'exercer les avantages d'une licence de contrôleur de la

(*a*) the person holds an air traffic controller licence endorsed with a rating appropriate to the privileges being exercised and with the appropriate operational location;

(*b*) the licence is valid;

(*c*) the person holds a valid Category 1 or 2 medical certificate; and

(*d*) the person can produce the licence and certificate when exercising those privileges.

(2) Paragraph (1)(*a*) does not apply to a person who, while under supervision, acts as an air traffic controller or exercises the privileges of an air traffic controller licence when undergoing

(*a*) instruction, training or testing in respect of an air traffic controller licence; or

(*b*) ATC unit familiarization in the course of the person's employment.

SOR/2010-26, s. 5.

circulation aérienne à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne annotée de la qualification propre aux avantages exercés et de l'emplacement opérationnel visé;

b) la licence est valide;

c) la personne est titulaire d'un certificat médical valide portant la catégorie médicale 1 ou 2;

d) la personne est en mesure de produire la licence et le certificat lorsqu'elle en exerce les avantages.

(2) L'alinéa (1)*a*) ne s'applique pas à une personne qui, sous surveillance, agit en qualité de contrôleur de la circulation aérienne ou qui exerce les avantages d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, dans les circonstances suivantes :

a) elle reçoit de l'entraînement ou de la formation ou subit un test en vue d'obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne;

b) elle participe, au cours de son emploi, à un stage de familiarisation concernant l'unité ATC.

DORS/2010-26, art. 5.

Recency Requirements

402.05 The holder of an air traffic controller licence shall not exercise the privileges of that licence at an air traffic control unit unless the holder has successfully completed a proficiency check within the preceding 12 months.

Exigences relatives à la mise à jour des connaissances

402.05 Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne peut exercer les avantages octroyés par sa licence dans une unité de contrôle de la circulation aérienne, à moins d'avoir subi avec succès une vérification de compétence au cours des 12 mois précédents.

Provisional Licences and Ratings

402.06 (1) Where an applicant for an air traffic controller licence or for the endorsement of such a licence with a rating meets the applicable requirements set out in the personnel licensing standards, the Minister shall, as appropriate,

(*a*) issue a provisional air traffic controller licence to the applicant endorsed with a rating appropriate to the

Licences et qualifications provisoires

402.06 (1) Lorsque le demandeur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de l'annotation d'une qualification sur une telle licence satisfait aux exigences applicables énoncées dans les normes de délivrance des licences du personnel, le ministre doit, selon le cas :

functions to be exercised and with the appropriate operational location; or

(*b*) endorse the applicant's air traffic controller licence with a provisional rating for the appropriate operational location.

(2) A provisional air traffic controller licence or rating remains in effect until the earlier of

(*a*) the date of issuance of an air traffic controller licence by the Minister pursuant to section 402.03, and

(*b*) a date 90 days after the issuance of the provisional air traffic controller licence or the endorsement of an air traffic controller licence with a provisional rating.

Privileges

402.07 The holder of an air traffic controller licence may, in accordance with Part VIII, the personnel licensing standards and the *Canadian Domestic Air Traffic Control Separation Standards*, provide or supervise air traffic control services to

(*a*) airport traffic at any operational location for which the licence is endorsed with an airport control rating;

(*b*) aircraft at any operational location for which the licence is endorsed with a terminal control rating, an area control rating or an oceanic control rating; or

(*c*) airshow traffic at the operational location in respect of which a special flight operations certificate has been issued by the Minister pursuant to section 603.67.

a) délivrer au demandeur une licence provisoire de contrôleur de la circulation aérienne annotée de la qualification propre aux fonctions à exercer et à l'emplacement opérationnel visé;

b) annoter la licence de contrôleur de la circulation aérienne du demandeur d'une qualification provisoire pour l'emplacement opérationnel visé.

(2) La licence provisoire de contrôleur de la circulation aérienne ou la qualification provisoire demeure en vigueur jusqu'au premier en date des événements suivants :

a) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne par le ministre en application de l'article 402.03;

b) le 90e jour suivant la délivrance de la licence provisoire de contrôleur de la circulation aérienne ou l'annotation de la qualification provisoire sur une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

Avantages

402.07 Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne peut, conformément à la partie VIII, aux normes de délivrance des licences du personnel et aux *Normes d'espacement du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien*:

a) fournir ou surveiller les services de contrôle de la circulation aérienne à la circulation d'aéroport aux emplacements opérationnels pour lesquels une qualification au contrôle d'aéroport a été annotée sur sa licence;

b) fournir ou surveiller les services de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs aux emplacements opérationnels pour lesquels une qualification au contrôle terminal, une qualification au contrôle régional ou une qualification au contrôle océanique ont été annotées sur sa licence;

c) fournir ou surveiller les services de contrôle de la circulation aérienne à la circulation lors d'un spectacle aérien à l'emplacement opérationnel pour lequel un

Validity of Air Traffic Controller Licences

402.08 (1) An air traffic controller licence that is issued in the form of a booklet label is not valid unless

(*a*) the label is affixed in an aviation document booklet;

(*b*) the booklet number displayed on the label matches the number of the booklet; and

(*c*) the booklet is signed by the holder.

(2) The validity period of an air traffic controller licence that is issued in the form of a booklet label starts on the day on which it is issued and ends on the expiry date of the aviation document booklet in which it is affixed.

(3) The expiry date of an aviation document booklet that has an air traffic controller licence affixed in it is

(*a*) the first day of the sixty-first month following the day on which the booklet was issued, if the application for the licence included documentation establishing that the holder demonstrated an expert level ability during their language proficiency evaluation; or

(*b*) the first day of the sixty-first month following the day on which the holder's language proficiency evaluation was conducted, if the application for the licence included documentation establishing that the holder demonstrated an operational level ability during the evaluation.

(4) An air traffic controller licence, other than a provisional air traffic controller licence, that was not issued in the form of a booklet label is valid until June 30, 2010.

SOR/2010-26, s. 6.

certificat d'opérations aériennes spécialisées a été délivré par le ministre conformément à l'article 603.67.

Validité d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne

402.08 (1) Une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui est délivrée sous forme d'étiquette de carnet est invalide à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'étiquette figure dans un carnet de documents d'aviation;

b) le numéro de carnet indiqué sur l'étiquette correspond à celui du carnet;

c) le carnet est signé par le titulaire.

(2) La période de validité d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui est délivrée sous forme d'étiquette de carnet commence à la date de sa délivrance et se termine à la date d'expiration du carnet de documents d'aviation dans lequel figure la licence.

(3) La date d'expiration d'un carnet de documents d'aviation dans lequel figure une licence de contrôleur de la circulation aérienne est :

a) le premier jour du soixante et unième mois suivant la date à laquelle le carnet a été délivré, si la demande de licence contenait des documents établissant que le titulaire avait démontré, lors de son évaluation de compétence linguistique, le niveau d'aptitude expert;

b) le premier jour du soixante et unième mois suivant la date à laquelle son évaluation de compétence linguistique a été effectuée, si la demande de licence contenait des documents établissant que le titulaire avait démontré, lors de cette évaluation, un niveau d'aptitude fonctionnel.

(4) Une licence de contrôleur de la circulation aérienne autre qu'une licence de contrôleur de la circulation aérienne provisoire qui n'a pas été délivrée sous forme d'étiquette de carnet est valide jusqu'au 30 juin 2010.

DORS/2010-26, art. 6.

Language Proficiency Evaluations

402.09 If the documentation included with an application for an air traffic controller licence that was issued in the form of a booklet label establishes that the holder demonstrated an operational level ability during their language proficiency evaluation, the holder shall, for the purposes of renewing the licence, be evaluated again within the six months preceding the expiry date of the aviation document booklet in which it is affixed.

SOR/2010-26, s. 6.

[**402.10** to **402.15** reserved]

Division II — Training Records

Training Records

402.16 The manager of an ATC unit shall

(*a*) maintain, on a form provided by the Minister, a training record for each person undergoing training at the ATC unit for the purpose of obtaining a rating or operational location endorsement in respect of the ATC unit;

(*b*) enter the licence number of the training officer or supervisor in the training record and certify that any information entered in the record is correct by signing and dating the entry and any amendment thereto;

(*c*) at the request of any person who is undergoing or has undergone training at the ATC unit, provide a copy of the person's training record to the person; and

(*d*) at the request of the Minister, provide the Minister with a copy of the training record of any person who is undergoing or has undergone training at the ATC unit and who holds an air traffic controller licence.

[**402.17** reserved]

Évaluation de la compétence linguistique

402.09 Si les documents joints à la demande de licence de contrôleur de la circulation aérienne qui a été délivrée sous forme d'étiquette de carnet établissent que le titulaire a démontré, lors de son évaluation de compétence linguistique, un niveau d'aptitude fonctionnel, celui-ci doit, en vue du renouvellement de la licence, être évalué de nouveau dans les six mois précédant la date d'expiration du carnet de documents d'aviation dans lequel figure la licence.

DORS/2010-26, art. 6.

[**402.10** à **402.15** réservés]

Section II — Dossiers de formation

Dossiers de formation

402.16 Le gestionnaire d'une unité ATC doit :

a) tenir à jour un dossier de formation, en la forme fournie par le ministre, pour chaque personne qui suit un cours de formation à l'unité ATC en vue d'obtenir l'annotation d'une qualification ou d'un emplacement opérationnel à l'égard de l'unité ATC;

b) inscrire le numéro de licence du responsable ou du surveillant de la formation dans le dossier de formation et attester que les renseignements inscrits dans le dossier sont exacts en signant et en datant cette inscription et toute modification de celle-ci;

c) à la demande d'une personne qui suit ou a suivi un cours de formation à l'unité ATC, lui fournir une copie de son dossier de formation;

d) à la demande du ministre, lui remettre une copie du dossier de formation de toute personne qui suit ou a suivi un cours de formation à l'unité ATC et qui est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

[**402.17** réservé]

Subpart 3 — Aircraft Maintenance Engineer Licences and Ratings

Division I — General

Application

403.01 This Subpart applies to

(*a*) holders of an aircraft maintenance engineer (AME) licence and applicants for the issuance or renewal of such a licence; and

(*b*) approved training organizations that provide aircraft maintenance training courses, and persons applying to become approved training organizations.

Requirement to Hold AME Licence

403.02 (1) Subject to subsection (2), no person shall exercise the privileges of an aircraft maintenance engineer (AME) licence unless the person

(*a*) holds an AME licence issued pursuant to this Subpart;

(*b*) exercises the privileges in accordance with the ratings and any limitations endorsed on the licence; and

(*c*) exercises the privileges in accordance with Part V.

(2) A person who does not meet the conditions specified in subsection (1) may sign a maintenance release if the person holds a restricted certification authority issued pursuant to Part V.

Issuance and Endorsement of AME Licence

403.03 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner specified in Chapter 566 of the *Airworthiness Manual*, issue an aircraft maintenance engineer (AME) licence to the applicant or endorse the applicant's AME licence with a rating, where the applicant provides documentation to the Minister that establishes

Sous-partie 3 — Licences et qualifications de technicien d'entretien d'aéronefs

Section I — Généralités

Application

403.01 La présente sous-partie s'applique :

a) aux titulaires d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) et aux personnes qui en demandent la délivrance ou le renouvellement;

b) aux organismes de formation agréés qui dispensent des cours de formation sur la maintenance d'aéronefs et aux personnes qui présentent une demande pour devenir un organisme de formation agréé.

Obligation d'être titulaire d'une licence TEA

403.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'exercer les avantages d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) à moins qu'elle ne satisfasse aux conditions suivantes :

a) elle est titulaire d'une licence TEA délivrée en vertu de la présente sous-partie;

b) elle exerce les avantages conformément aux qualifications et aux restrictions qui sont annotées sur sa licence;

c) elle en exerce les avantages conformément à la partie V.

(2) La personne qui ne satisfait pas aux conditions précisées au paragraphe (1) peut signer une certification après maintenance si elle détient un pouvoir de certification — restreint délivré en vertu de la partie V.

Délivrance et annotation d'une licence TEA

403.03 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre, sur réception d'une demande présentée en la forme et de la manière prévues au chapitre 566 du *Manuel de navigabilité*, délivre au demandeur une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) ou annote d'une qualification la licence TEA du demandeur si celui-ci lui fournit ce qui suit :

(*a*) the applicant's citizenship; and

(*b*) that the applicant meets the requirements set out in Chapter 566 of the *Airworthiness Manual* in respect of

(i) minimum age,

(ii) training,

(iii) knowledge,

(iv) experience, and

(v) skill.

Validity Period of AME Licence

403.04 Subject to section 403.05, an aircraft maintenance engineer (AME) licence is valid for the period specified in the licence.

Recency Requirements

403.05 (1) No holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence shall exercise the privileges of the licence unless

(*a*) the licence was issued within the preceding 24 months; or

(*b*) the holder of the licence has, for at least six months within the preceding 24 months,

(i) performed aircraft maintenance,

(ii) supervised the performance of aircraft maintenance,

(iii) supervised in an executive capacity the performance of aircraft maintenance, or

(iv) served as an aviation maintenance instructor or supervised another aviation maintenance instructor in an aircraft maintenance training course provided by an approved training organization.

(2) The holder of an AME licence who is not in compliance with subsection (1) shall regain currency in accordance with the standards set out in Chapter 566 of the

a) des documents qui établissent sa citoyenneté;

b) des documents qui établissent qu'il satisfait aux exigences du chapitre 566 du *Manuel de navigabilité* quant aux points suivants :

(i) l'âge minimal,

(ii) la formation,

(iii) les connaissances,

(iv) l'expérience,

(v) les habiletés.

Période de validité de la licence TEA

403.04 Sous réserve de l'article 403.05, la licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) est valide pour la période qui y est précisée.

Exigences relatives à la mise à jour des connaissances

403.05 (1) Il est interdit au titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) d'en exercer les avantages à moins que l'une ou l'autre des conditions suivantes ne soit remplie :

a) la licence a été délivrée au cours des 24 mois précédents;

b) le titulaire de la licence a, selon le cas, pendant au moins six mois au cours des 24 mois précédents :

(i) exécuté la maintenance d'aéronefs,

(ii) supervisé l'exécution de la maintenance d'aéronefs,

(iii) supervisé à titre de cadre l'exécution de la maintenance d'aéronefs,

(iv) exercé les fonctions d'instructeur de maintenance d'aéronefs ou supervisé un autre instructeur de maintenance d'aéronefs dans le cadre d'un cours de formation sur la maintenance d'aéronefs dispensé par un organisme de formation agréé.

(2) Le titulaire d'une licence TEA qui ne se conforme pas au paragraphe (1) doit remettre ses connaissances à jour conformément aux normes énoncées au chapitre 566

Airworthiness Manual prior to exercising the privileges of the licence.

[**403.06** and **403.07** reserved]

Division II — Approved Training Organizations

Approved Training Organizations

403.08 (1) No person shall provide aircraft maintenance training courses as an approved training organization unless the person holds an approved training organization certificate.

(2) The Minister shall issue an approved training organization certificate to a person who

(*a*) makes an application for a certificate; and

(*b*) meets the standards respecting training courses, facilities and instructors that are applicable to the training to be provided, as set out in Chapter 566 of the *Airworthiness Manual*.

(3) The Minister shall approve a policy manual or a training control manual and any amendments to that manual if the manual and amendments meet the requirements of Standard 566 — *Aircraft Maintenance Engineer Licensing and Training*.

SOR/2003-154, s. 3.

[**403.09** to **403.11** reserved]

SUBPART 4 — MEDICAL REQUIREMENTS

Division I — General

Interpretation

404.01 (1) In this Subpart, "CAME" means a Civil Aviation Medical Examiner appointed by the Minister to conduct medical examinations of applicants for the issuance or renewal of medical certificates pursuant to subsection 404.04(1).

du *Manuel de navigabilité* avant d'exercer les avantages de la licence.

[**403.06** et **403.07** réservés]

Section II — Organismes de formation agréés

Organismes de formation agréés

403.08 (1) Il est interdit de dispenser des cours de formation sur la maintenance d'aéronefs à titre d'organisme de formation agréé à moins d'être titulaire d'un certificat d'organisme de formation agréé.

(2) Le ministre délivre un certificat d'organisme de formation agréé à toute personne qui remplit les conditions suivantes :

a) elle en fait la demande;

b) elle satisfait aux normes relatives aux cours de formation, aux installations et aux instructeurs qui sont applicables à la formation dispensée et qui sont énoncées au chapitre 566 du *Manuel de navigabilité*.

(3) Le ministre approuve le manuel de politique ou le manuel de contrôle de la formation et toute modification qui y est apportée si le manuel et les modifications sont conformes à la norme 566 — *Délivrance des licences et de formation de technicien d'entretien d'aéronefs*.

DORS/2003-154, art. 3.

[**403.09** à **403.11** réservés]

SOUS-PARTIE 4 — EXIGENCES MÉDICALES

Section I — Généralités

Définition et interprétation

404.01 (1) Dans la présente sous-partie, «MEAC» s'entend d'un médecin-examinateur de l'aviation civile nommé par le ministre pour effectuer l'examen médical des demandeurs en vue de la délivrance ou du renouvellement de certificats médicaux en application du paragraphe 404.04(1).

(2) Any reference in this Subpart to the personnel licensing standards is a reference to the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Medical Requirements*.

Application

404.02 This Subpart applies to

(*a*) persons who hold or who apply for the issuance or renewal of a medical certificate for the purpose of exercising the privileges of a permit, licence or rating referred to in section 404.10; and

(*b*) the physicians referred to in section 404.16.

Division II — Medical Certificate

Requirement to Hold a Medical Certificate

404.03 (1) No person shall exercise or attempt to exercise the privileges of a permit, licence or rating unless the person holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that permit, licence or rating, as specified in section 404.10.

(2) A medical certificate that is issued in the form of a booklet label is not valid unless

(*a*) the label is affixed in an aviation document booklet;

(*b*) the booklet number displayed on the label matches the number of the booklet; and

(*c*) the booklet is signed by the holder.

SOR/2010-26, s. 7.

Issuance, Renewal, Validity Period and Extension of a Medical Certificate

[SOR/2008-140, s. 4]

(2) Dans la présente sous-partie, toute mention des normes de délivrance des licences du personnel constitue un renvoi aux *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux exigences médicales*.

Application

404.02 La présente sous-partie s'applique aux personnes suivantes :

a) les personnes qui sont titulaires d'un certificat médical ou qui en demandent la délivrance ou le renouvellement pour exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification visés à l'article 404.10;

b) les médecins visés à l'article 404.16.

Section II — Certificat médical

Obligation d'être titulaire d'un certificat médical

404.03 (1) Il est interdit à toute personne d'exercer ou de tenter d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification, à moins qu'elle ne soit titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre au permis, licence ou qualification, telle qu'elle est précisée à l'article 404.10.

(2) Un certificat médical délivré sous forme d'étiquette de carnet est invalide à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'étiquette figure dans un carnet de documents d'aviation;

b) le numéro de carnet indiqué sur l'étiquette correspond à celui du carnet;

c) le carnet est signé par le titulaire.

DORS/2010-26, art. 7.

Délivrance, renouvellement, période de validité et prolongation du certificat médical

[DORS/2008-140, art. 4]

404.04 (1) Subject to subsection (2) and subsection 404.05(1), the Minister shall issue or renew a medical certificate on receipt of an application therefor if

(*a*) where the applicant is applying for a medical certificate in connection with an application for a student pilot permit-aeroplane, pilot permit — recreational, pilot or student pilot permit — ultra-light aeroplane, a pilot licence — glider or student pilot permit — glider, the applicant has completed and submitted a medical declaration, in accordance with the personnel licensing standards, that attests to the fact that the applicant is medically fit to exercise the privileges of the permit or licence that is applied for; or

(*b*) in any case not referred to in paragraph (*a*), it is established, by means of a medical examination conducted by a physician referred to in section 404.16, that the applicant meets the medical fitness requirements specified in the personnel licensing standards.

(1.1) A medical certificate is also renewed if it is signed, dated and stamped in accordance with paragraph 404.18(*a*).

(2) The Minister

(*a*) may request an applicant for the issuance or renewal of a medical certificate to undergo, before a specified date, any medical tests or examinations that are necessary to determine whether the applicant meets the medical fitness requirements specified in the personnel licensing standards;

(*b*) shall not issue or renew a medical certificate until the applicant has undergone all of the tests and examinations requested by the Minister pursuant to paragraph (*a*); and

(*c*) may suspend, or refuse to issue or renew, the applicant's medical certificate if the applicant fails to comply with the request referred to in paragraph (*a*) before the specified date.

404.04 (1) Sous réserve du paragraphe (2) et du paragraphe 404.05(1), le ministre délivre ou renouvelle un certificat médical sur réception d'une demande de délivrance ou de renouvellement, lorsque le demandeur satisfait à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

a) dans le cas où il fait la demande d'un certificat médical en vue d'un permis d'élève-pilote — avion, d'un permis de pilote de loisir, d'un permis de pilote ou d'élève-pilote — avion ultra-léger, d'une licence de pilote — planeur ou d'un permis d'élève-pilote — planeur, il a rempli et présenté une déclaration médicale conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, attestant qu'il est physiquement et mentalement apte à exercer les avantages du permis ou de la licence demandé;

b) dans les cas autres que ceux visés à l'alinéa *a*), il est démontré, au moyen d'un examen médical fait par un médecin visé à l'article 404.16, que le demandeur répond aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel.

(1.1) Un certificat médical est aussi renouvelé s'il est signé, daté et estampillé conformément à l'alinéa 404.18*a*).

(2) Le ministre :

a) peut demander que, avant une date prévue, la personne qui demande la délivrance ou le renouvellement d'un certificat médical subisse les tests ou examens médicaux nécessaires pour déterminer si elle répond aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) ne peut délivrer ou renouveler un certificat médical avant que le demandeur n'ait subi les tests ou examens demandés par le ministre en application de l'alinéa *a*);

c) peut suspendre, ou refuser de délivrer ou de renouveler, le certificat médical du demandeur si celui-ci ne se conforme pas à la demande visée à l'alinéa *a*) avant la date prévue.

(3) The Minister may

(*a*) request the holder of a medical certificate to undergo, before a specified date, any medical tests or examinations or provide any additional medical information, as necessary to determine whether the holder continues to meet the medical fitness requirements specified in the personnel licensing standards; and

(*b*) suspend, or refuse to renew, the holder's medical certificate if the holder fails to comply with the request referred to in paragraph (*a*) before the specified date.

(4) A medical certificate is subject to any restrictions or limitations that have been endorsed on the certificate in accordance with subsection 404.05(2).

(5) A medical certificate is valid starting on the day on which the applicant signs the medical declaration submitted for the issuance or renewal of the certificate or on the day on which the medical examination for the issuance or renewal of the certificate is conducted until the earliest of

(*a*) the end of the validity period set out in the table to subsection (6) for the certificate,

(*b*) the end of any shorter validity period endorsed on the certificate by the Minister, and

(*c*) the day on which a new medical certificate is issued to the holder.

(6) Subject to subsection (9), the validity period of a medical certificate for a permit, licence or rating that is set out in column 1 of the table to this subsection is set out in column 2 if the holder of the permit, licence or rating is under 40 years of age and in column 3 if the holder of the permit, licence or rating is 40 years of age or older.

(3) Le ministre :

a) peut demander que, avant une date prévue, le titulaire d'un certificat médical subisse les tests ou examens médicaux ou fournisse les renseignements médicaux supplémentaires, qui sont nécessaires pour déterminer s'il continue de répondre aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) peut suspendre, ou refuser de renouveler, le certificat médical du titulaire s'il ne se conforme pas à la demande visée à l'alinéa *a*) avant la date prévue.

(4) Un certificat médical est assujetti aux restrictions qui y ont été annotées en application du paragraphe 404.05(2).

(5) Un certificat médical est valide à compter de la date où le demandeur signe la déclaration médicale présentée en vue de la délivrance ou du renouvellement de celui-ci ou de la date où l'examen médical est effectué à cet égard jusqu'à la première des éventualités suivantes à survenir :

a) la fin de la période de validité indiquée au tableau du paragraphe (6) pour ce certificat;

b) la fin de toute période de validité plus courte inscrite par le ministre sur celui-ci;

c) la date où un nouveau certificat médical est délivré au titulaire.

(6) Sous réserve du paragraphe (9), la période de validité d'un certificat médical pour un permis, une licence ou une qualification indiqués à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe est, dans le cas où le titulaire est âgé de moins de 40 ans, celle indiquée à la colonne 2 ou, dans le cas où le titulaire est âgé de 40 ans ou plus, celle indiquée à la colonne 3.

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Permit, licence or rating	Under 40 years of age	40 years of age or older
1.	Private pilot licence	60 months	24 months

Item	Column 1 Permit, licence or rating	Column 2 Under 40 years of age	Column 3 40 years of age or older
2.	Pilot licence — glider	60 months	60 months
3.	Pilot licence — balloon	60 months	24 months
4.	Pilot permit — recreational	60 months	24 months
5.	Pilot permit — gyroplane	60 months	24 months
6.	Pilot permit — ultra-light aeroplane	60 months	60 months
7.	Flight instructor rating — glider	60 months	60 months
8.	Flight instructor rating — ultra-light aeroplane	60 months	60 months
9.	Passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane	60 months	24 months
10.	Flight engineer licence	12 months	12 months
11.	Air traffic controller licence	24 months	12 months
12.	Student pilot permit	60 months	60 months

TABLEAU

Article	Colonne 1 Licence, permis ou qualification	Colonne 2 Moins de 40 ans	Colonne 3 40 ans ou plus
1.	Licence de pilote privé	60 mois	24 mois
2.	Licence de pilote — planeur	60 mois	60 mois
3.	Licence de pilote — ballon	60 mois	24 mois
4.	Permis de pilote — loisir	60 mois	24 mois
5.	Permis de pilote — autogire	60 mois	24 mois
6.	Permis de pilote — avion ultra-léger	60 mois	60 mois
7.	Qualification d'instructeur de vol — planeur	60 mois	60 mois
8.	Qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger	60 mois	60 mois
9.	Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger	60 mois	24 mois
10.	Licence de mécanicien navigant	12 mois	12 mois
11.	Licence de contrôleur de la circulation aérienne	24 mois	12 mois
12.	Permis d'élève-pilote	60 mois	60 mois

(6.1) The validity period of a medical certificate for a commercial pilot licence, a multi-crew pilot licence — aeroplane and an airline transport pilot licence, if the holder of the licence is acting as a flight crew member for hire or reward, is 12 months.

(6.1) La période de validité d'un certificat médical pour une licence de pilote professionnel, une licence de pilote en équipage multiple — avion ou une licence de pilote de ligne est de 12 mois, lorsque le titulaire de la licence agit en qualité de membre d'équipage de conduite contre rémunération.

(6.2) However, the validity period of a medical certificate referred to in subsection (6.1) is reduced to 6 months if

(*a*) the holder of the licence is 40 years of age or older and is conducting a single-pilot operation with passengers on board; or

(*b*) the holder of the licence is 60 years of age or older.

(6.3) The holder of a commercial pilot licence or an airline transport pilot licence may exercise the privileges of a private pilot licence until the end of the applicable validity period for the private pilot licence specified in subsection (6).

(7) The end of the validity period of a medical certificate that is issued or renewed under subsection (1) is calculated from the first day of the month following

(*a*) the day on which the applicant signs the medical declaration submitted for the issuance or renewal of the certificate; or

(*b*) the day on which the medical examination for the issuance or renewal of the certificate is conducted.

(8) The end of the validity period of a medical certificate that is renewed in accordance with subsection (1.1) is calculated from

(*a*) the day on which the preceding validity period ends if the medical examination for the renewal of the certificate is conducted within 90 days before the end of that validity period; or

(*b*) the first day of the month following the day on which the medical examination for the renewal of the certificate is conducted if the examination is conducted more than 90 days before the end of the preceding validity period.

(9) The Minister may endorse a shorter validity period on a medical certificate if a physician referred to in section 404.16 recommends the shorter validity period in their medical report.

(6.2) Toutefois, la période de validité du certificat médical visé au paragraphe (6.1) est réduite à 6 mois dans les cas suivants :

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

b) il est âgé de 60 ans ou plus.

(6.3) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une licence de pilote de ligne peut exercer les avantages d'une licence de pilote privé jusqu'à la fin de la période de validité applicable pour la licence de pilote privé précisée au paragraphe (6).

(7) La fin de la période de validité d'un certificat médical délivré ou renouvelé en vertu du paragraphe (1) est calculée à compter du jour suivant le premier jour du mois qui suit, selon le cas :

a) la date où le demandeur signe la déclaration médicale qui est présentée en vue de la délivrance ou du renouvellement du certificat médical;

b) la date où est effectué l'examen médical en vue de la délivrance ou du renouvellement du certificat médical.

(8) La fin de la période de validité d'un certificat médical renouvelé en vertu du paragraphe (1.1) est calculée à compter, selon le cas :

a) du jour suivant la date où la période de validité précédente prend fin, si l'examen médical en vue du renouvellement a été effectué dans les 90 jours précédant la fin de cette période;

b) du jour suivant le premier jour du mois qui suit la date où est effectué l'examen médical en vue du renouvellement, si cet examen est effectué plus de 90 jours avant la fin de la période de validité précédente.

(9) Le ministre peut inscrire sur le certificat médical une période de validité plus courte si un médecin visé à l'article 404.16 la recommande dans son rapport médical.

(10) Despite subsection (6), the Minister shall extend the validity period of a medical certificate for a period of not more than 60 days beginning on the day on which the certificate would otherwise expire, if

(*a*) the application for extension of the certificate is made while the certificate is still valid; and

(*b*) the applicant demonstrates that there has been no reasonable opportunity to undergo a medical examination within the 90 days before the day on which the certificate would otherwise expire.

SOR/2007-229, s. 2; SOR/2008-140, s. 5; SOR/2014-15, s. 15.

(10) Malgré le paragraphe (6), le ministre prolonge la durée de validité d'un certificat médical d'au plus 60 jours à compter de la date d'expiration de celui-ci, si les conditions suivantes sont respectées :

a) la demande de prolongation du certificat est présentée au cours de la période de validité de celui-ci;

b) le demandeur démontre qu'il n'y a pas eu d'occasions raisonnables de subir un examen médical au cours des 90 jours précédant la date d'expiration du certificat.

DORS/2007-229, art. 2; DORS/2008-140, art. 5; DORS/2014-15, art. 15.

Medical Standards Flexibility — Limitations and Restrictions

404.05 (1) The Minister may, in accordance with the personnel licensing standards, issue a medical certificate to an applicant who does not meet the requirements referred to in subsection 404.04(1) where it is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

(2) Where the Minister issues a medical certificate under subsection (1), the Minister shall endorse the certificate with any limitation or restriction that is necessary to ensure aviation safety.

(3) The Minister may amend or remove any limitation or restriction referred to in subsection (2) when it is no longer required to ensure aviation safety.

(4) The Minister may suspend or cancel a medical certificate if the applicant fails to comply with any limitation or restriction referred to in subsection (2).

(5) Before issuing a medical certificate under subsection (1), the Minister may require an applicant to undergo any practical test in respect of the functions of a flight crew member or air traffic controller, as appropriate, or any medical examination that is necessary to determine whether the applicant meets the medical fitness requirements specified in the personnel licensing standards.

Assouplissement des normes médicales — Restrictions

404.05 (1) Le ministre peut, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, délivrer un certificat médical à un demandeur qui ne répond pas aux exigences visées au paragraphe 404.04(1) à condition que ce soit dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(2) Lorsqu'il délivre un certificat médical en application du paragraphe (1), le ministre y annote les restrictions qui sont nécessaires pour assurer la sécurité aérienne.

(3) Le ministre peut modifier ou enlever toute restriction mentionnée au paragraphe (2) lorsqu'elle n'est plus nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

(4) Le ministre peut suspendre ou annuler un certificat médical si le demandeur ne respecte pas les restrictions visées au paragraphe (2).

(5) Avant de délivrer un certificat médical en application du paragraphe (1), le ministre peut exiger que le demandeur subisse tout test pratique relatif aux fonctions de membre d'équipage de conduite ou de contrôleur de la circulation aérienne, selon le cas, ou tout examen médical nécessaire afin de déterminer si le demandeur répond aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel.

(6) For the purposes of a practical test in respect of the functions of a flight crew member, the Minister may designate as a testing officer any person who holds

(*a*) a flight crew licence endorsed with a flight instructor rating that is valid for the category of aircraft to be used during the practical test; or

(*b*) a flight crew licence and has the qualifications required to conduct the practical test.

(7) For the purposes of a practical test in respect of the functions of an air traffic controller, the test shall be conducted in an actual operational environment under the supervision of an Air Traffic Services manager, a regional aviation medical officer, an aviation medical officer or a CAME, in accordance with the procedures set out in the personnel licensing standards.

Prohibition Regarding Exercise of Privileges

404.06 (1) Subject to subsection (3), no holder of a permit, licence or rating shall exercise the privileges of the permit, licence or rating if

(*a*) one of the following circumstances exists and could impair the holder's ability to exercise those privileges safely:

(i) the holder suffers from an illness, injury or disability,

(ii) the holder is taking a drug, or

(iii) the holder is receiving medical treatment;

(*b*) the holder has been involved in an aircraft accident that is wholly or partially the result of any of the circumstances referred to in paragraph (*a*);

(*c*) the holder has entered the thirtieth week of pregnancy, unless the medical certificate is issued in connection with an air traffic controller licence, in which case the holder may exercise the privileges of the permit, licence or rating until the onset of labour; or

(6) Pour les fins du test pratique visant les fonctions de membre d'équipage de conduite, le ministre peut désigner comme examinateur une personne qui est, selon le cas :

a) titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite annotée de la qualification d'instructeur de vol qui est valide pour la catégorie d'aéronef à utiliser pour le test pratique;

b) titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite et qui possède les qualifications requises pour effectuer le test pratique.

(7) Pour les fins du test pratique visant les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne, le test doit avoir lieu dans le milieu opérationnel réel sous la surveillance d'un gestionnaire des services de la circulation aérienne, d'un agent médical régional de l'aviation, d'un agent médical de l'aviation ou d'un MEAC, conformément aux procédures précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel.

Interdiction concernant l'exercice des avantages

404.06 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit au titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification d'exercer les avantages du permis, de la licence ou de la qualification si, selon le cas :

a) une des circonstances suivantes se produit et peut réduire la capacité du titulaire à exercer en toute sécurité ces avantages :

(i) le titulaire souffre d'une maladie, d'une blessure ou d'une invalidité,

(ii) le titulaire prend une drogue,

(iii) le titulaire reçoit un traitement médical;

b) le titulaire est victime d'un accident d'aéronef qui est attribuable, en totalité ou en partie, à l'une des circonstances visées au paragraphe *a*);

c) la titulaire entre dans sa trentième semaine de grossesse, sauf si le certificat médical est délivré relativement à une licence de contrôleur de la circulation aérienne, auquel cas la titulaire peut exercer les

(*d*) the holder has given birth in the preceding six weeks.

(2) No holder of a permit, licence or rating who is referred to in paragraph (1)(*b*), (*c*) or (*d*) shall exercise the privileges of the permit, licence or rating unless

(*a*) the holder has undergone a medical examination referred to in section 404.18; and

(*b*) the medical examiner has indicated on the holder's medical certificate that the holder is medically fit to exercise the privileges of the permit, licence or rating.

(3) The Minister may, in writing, authorize the holder of a medical certificate to exercise, under the circumstances described in paragraph (1)(*a*) or (*d*), the privileges of the permit, licence or rating to which the medical certificate relates if such authorization is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

[**404.07** to **404.09** reserved]

Division III — Medical Certificate Requirements

Medical Certificate Requirements for Personnel Licences

404.10 (1) A Category 1 medical certificate is required for the following licences:

(*a*) commercial pilot licence — aeroplane or helicopter;

(*b*) multi-crew pilot licence — aeroplane;

(*c*) airline transport pilot licence — aeroplane or helicopter; and

(*d*) flight engineer licence.

(2) A Category 1 or 2 medical certificate is required for an air traffic controller licence.

avantages du permis, de la licence ou de la qualification jusqu'au moment du travail de l'accouchement;

d) la titulaire a accouché dans les six semaines précédentes.

(2) Il est interdit au titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification visé aux alinéas (1)*b*), *c*) ou *d*) d'exercer les avantages du permis, de la licence ou de la qualification, à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :

a) le titulaire a subi l'examen médical visé à l'article 404.18;

b) le médecin-examinateur a indiqué sur le certificat médical du titulaire que celui-ci est apte physiquement et mentalement à exercer les avantages du permis, de la licence ou de la qualification.

(3) Le ministre peut autoriser par écrit le titulaire du certificat médical à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification auquel se rattache le certificat médical dans les circonstances prévues aux alinéas (1)*a*) ou *d*), à condition qu'une telle autorisation soit dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

[**404.07** à **404.09** réservés]

Section III — Exigences relatives au certificat médical

Exigences relatives au certificat médical pour les licences du personnel

404.10 (1) Un certificat médical de catégorie 1 est exigé pour les licences suivantes :

a) licence de pilote professionnel — avion ou hélicoptère;

b) licence de pilote en équipage multiple — avion;

c) licence de pilote de ligne — avion ou hélicoptère;

d) licence de mécanicien navigant.

(2) Un certificat médical de catégorie 1 ou 2 est exigé pour la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

(3) A Category 1 or 3 medical certificate is required for the following permits, licences and ratings:

(*a*) student pilot permit — helicopter;

(*b*) pilot permit — gyroplane;

(*b.1*) student pilot permit — gyroplane or balloon;

(*c*) private pilot licence — aeroplane or helicopter;

(*d*) pilot licence — balloon;

(*e*) flight instructor rating — glider; and

(*f*) flight instructor rating — ultra-light aeroplane.

(4) A Category 1, 3 or 4 medical certificate is required for the following permits and licences:

(*a*) student pilot permit - aeroplane;

(*b*) pilot permit — recreational;

(*c*) student pilot permit or pilot permit — ultra-light aeroplane;

(*d*) student pilot permit — glider; and

(*e*) pilot licence — glider.

SOR/2007-229, s. 3; SOR/2014-15, s. 16.

Division IV — Medical Fitness

Minister's Assessment

404.11 (1) The Minister shall assess any medical reports submitted pursuant to paragraph 404.17(*b*) to determine whether an applicant for the issuance or renewal of a medical certificate meets the medical fitness requirements set out in the personnel licensing standards that are necessary for the issuance or renewal of the medical certificate.

(2) The Minister shall, by personal service or by registered mail sent to the applicant at the latest known address of the applicant, immediately

(a) notify the applicant of the result of an assessment, and

(3) Un certificat médical de catégorie 1 ou 3 est exigé pour les permis, licences et qualifications suivants :

a) permis d'élève-pilote — hélicoptère;

b) permis de pilote — autogire;

b.1) permis d'élève-pilote — autogire ou ballon;

c) licence de pilote privé — avion ou hélicoptère;

d) licence de pilote — ballon;

e) qualification d'instructeur de vol — planeur;

f) qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger.

(4) Un certificat médical de catégorie 1, 3 ou 4 est exigé pour les permis et licences suivants :

a) permis d'élève-pilote — avion;

b) permis de pilote de loisir;

c) permis d'élève-pilote ou de pilote — avion ultra-léger;

d) permis d'élève-pilote — planeur;

e) licence de pilote — planeur.

DORS/2007-229, art. 3; DORS/2014-15, art. 16.

Section IV — Aptitude physique et mentale

Évaluation par le ministre

404.11 (1) Le ministre doit évaluer les rapports médicaux présentés en application de l'alinéa 404.17*b*) pour déterminer si la personne qui demande la délivrance ou le renouvellement d'un certificat médical satisfait aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale qui sont précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel et qui sont nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement du certificat médical.

(2) Le ministre doit immédiatement, par signification à personne ou courrier recommandé à la dernière adresse connue du demandeur :

a) aviser le demandeur des résultats de l'évaluation;

b) dans le cas d'une demande de renouvellement d'un certificat médical, informer le demandeur qu'il rendra,

(*b*) in the case of an application for the renewal of a medical certificate, inform the applicant that the Minister will, no earlier than 30 days after the date that the applicant receives the notification, make a decision pursuant to subsection 7.1(1) of the Act, based on the result of the assessment.

en application du paragraphe 7.1(1) de la Loi, une décision fondée sur les résultats de l'évaluation, après l'expiration de 30 jours suivant la date de réception de l'avis par le demandeur.

Reconsideration of Assessment

404.12 (1) An applicant for the renewal of a medical certificate who is assessed by the Minister as not meeting the requirements referred to in subsection 404.11(1) may, within 30 days after the date that the applicant receives the notification referred to in subsection 404.11(2),

(*a*) request the Minister to reconsider the assessment; and

(*b*) submit additional information to the Minister regarding the medical fitness of the applicant in support of the request.

(2) Where the Minister is requested to reconsider an assessment pursuant to subsection (1), the Minister shall

(*a*) take into consideration any additional information regarding the medical fitness of the applicant; and

(*b*) immediately notify the applicant in writing of the result of the reconsideration of the assessment.

Révision de l'évaluation

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

a) demander au ministre de réviser l'évaluation;

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

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

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

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

[**404.13** to **404.15** reserved]

[**404.13** à **404.15** réservés]

Division V — Medical Examiners

Section V — Médecins-examinateurs

Authority to Conduct Medical Examinations

404.16 No physician shall conduct a medical examination of an applicant for the issuance or renewal of a medical certificate unless the physician conducts the medical examination in the region in which the physician is licensed to practise and

(*a*) the physician is appointed by the Minister as a CAME;

Autorisation d'effectuer un examen médical

404.16 Il est interdit à un médecin d'effectuer l'examen médical d'un demandeur en vue de la délivrance ou du renouvellement d'un certificat médical, à moins qu'il n'effectue l'examen médical dans la région où il est autorisé à pratiquer et qu'il ne soit, selon le cas :

a) un MEAC nommé par le ministre;

(*b*) where the applicant is a regular member of the Canadian Forces or an air cadet, the physician is a Canadian Forces flight surgeon; or

(*c*) where the applicant resides or is examined in a contracting state other than Canada, the physician is authorized by the licensing authority of the contracting state to conduct such examinations.

SOR/2007-229, s. 4.

b) dans le cas où le demandeur est un membre régulier des Forces canadiennes ou un cadet de l'Air, un médecin de l'Air des Forces canadiennes;

c) dans le cas où le demandeur réside dans un État contractant autre que le Canada ou y subit un examen, un médecin autorisé par le service de délivrance des licences de l'État contractant autre que le Canada à effectuer de tels examens.

DORS/2007-229, art. 4.

Responsibilities of Medical Examiner

404.17 Where a physician referred to in paragraph 404.16(*a*) or (*b*) conducts a medical examination of an applicant for the issuance or renewal of a medical certificate, the physician shall

(*a*) conduct the medical examination in accordance with the procedures set out in the personnel licensing standards; and

(*b*) submit a medical report to the Minister that specifies the results of the medical examination and contains, if warranted by those results, the physician's recommendation that the medical certificate be restricted to a validity period that is shorter than the validity period set out in the table to subsection 404.04(6) for the certificate.

SOR/2007-229, s. 5.

Responsabilités du médecin-examinateur

404.17 Le médecin-examinateur visé aux alinéas 404.16*a*) ou *b*) qui effectue l'examen médical de la personne qui demande la délivrance ou le renouvellement d'un certificat médical doit :

a) effectuer l'examen médical conformément aux procédures précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) présenter au ministre un rapport médical qui précise les résultats de l'examen médical et qui contient, si ces résultats le justifient, sa recommandation de limiter la période de validité du certificat médical à une période plus courte que celle établie au tableau du paragraphe 404.04(6) pour ce certificat.

DORS/2007-229, art. 5.

Examination for Renewal of a Medical Certificate or for Permission to Continue to Exercise the Privileges of a Permit, Licence or Rating

404.18 When the holder of a medical certificate undergoes a medical examination by a physician referred to in paragraph 404.16(*a*) or (*b*) for the purpose of renewing his or her certificate or obtaining permission to continue to exercise the privileges of his or her permit, licence or rating, the physician shall

(*a*) sign and date the medical certificate and stamp it with his or her official stamp indicating that the holder is "fit" and return the medical certificate to the holder; or

Examen en vue de faire renouveler un certificat médical ou d'obtenir la permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification

404.18 Lorsque le titulaire d'un certificat médical subit un examen médical par un médecin visé aux alinéas 404.16*a*) ou *b*) en vue de faire renouveler son certificat médical ou d'obtenir la permission de continuer à exercer les avantages de son permis, de sa licence ou de sa qualification, le médecin doit, selon le cas :

a) signer et dater le certificat médical, y apposer son tampon officiel indiquant que le titulaire est « apte » et lui rendre le certificat médical;

(*b*) advise the holder that he or she is "unfit" and return the medical certificate to the holder.

SOR/2003-129, s. 9; SOR/2007-229, s. 6.

b) informer le titulaire qu'il est « inapte » et lui rendre le certificat médical.

DORS/2003-129, art. 9; DORS/2007-229, art. 6.

Subpart 5 — Flight Training

Division I — General

Interpretation

405.01 (1) In this Subpart, "*Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*" means a publication concerning flight training.

(2) Any reference in this Subpart to the personnel licensing standards is a reference to the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*.

Application

405.02 This Subpart applies in respect of the conduct of flight training using an aeroplane, helicopter, glider, balloon, gyroplane or ultra-light aeroplane.

[**405.03** to **405.10** reserved]

Division II — Flight Training Program

Flight Training Program

405.11 No person shall conduct flight training unless the flight training program is in accordance with the requirements of Subpart 1 in respect of

(*a*) the initial issuance of a permit, licence or rating;

(*b*) the renewal of a rating; and

(*c*) a flight review.

Flight Training Program Approval

405.12 Where a syllabus for a flight training program is not set out in the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Crew Permits, Licences and*

Sous-partie 5 — Entraînement en vol

Section I — Généralités

Définition et interprétation

405.01 (1) Dans la présente sous-partie, «*Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*» s'entend de la publication concernant l'entraînement en vol.

(2) Dans la présente sous-partie, toute mention des normes de délivrance des licences du personnel constitue un renvoi aux *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*.

Application

405.02 La présente sous-partie s'applique à l'entraînement en vol dispensé au moyen d'un avion, d'un hélicoptère, d'un planeur, d'un ballon, d'un autogire ou d'un avion ultra-léger.

[**405.03** à **405.10** réservés]

Section II — Programme d'entraînement en vol

Programme d'entraînement en vol

405.11 Il est interdit de dispenser de l'entraînement en vol à moins que le programme d'entraînement en vol ne soit conforme aux exigences de la sous-partie 1 en ce qui concerne :

a) la délivrance d'un premier permis, d'une première licence ou d'une première qualification;

b) le renouvellement d'une qualification;

c) une révision en vol.

Approbation du programme d'entraînement en vol

405.12 Lorsqu'un plan du programme d'entraînement en vol ne figure pas dans les *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux per-*

Ratings, the Minister shall approve a proposed syllabus for a flight training program if the program meets those standards.

Flight Training Program Outline

405.13 A person who conducts flight training using an aeroplane or helicopter shall provide to each trainee, at the time of commencing a flight training program referred to in section 405.11, a flight training program outline that meets the personnel licensing standards.

Flight Training Program Requirements

405.14 Flight training that is conducted using an aeroplane or helicopter shall be conducted in accordance with the applicable flight instructor guide and flight training manual or equivalent document and the applicable training manual on human factors.

[**405.15** to **405.20** reserved]

Division III — Personnel and Aircraft

Qualifications of Flight Instructors

405.21 (1) No person shall conduct flight training or a flight review unless the person is qualified as a flight instructor in accordance with the personnel licensing standards.

(2) In cases where a qualified gyroplane flight instructor is not available, a person may conduct the gyroplane training that has to be acquired to satisfy the experience requirement for the issuance of a pilot permit — gyroplane if the person obtains a written authorization from the Minister to conduct the training in accordance with subsection 421.84(4) of the personnel licensing standards.

(3) A person who conducts flight training toward the issuance of an aircraft type rating may, in the case of training for a holder of a pilot permit — gyroplane, obtain a written authorization from the Minister to conduct the flight training in accordance with paragraph

mis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite, le ministre approuve un plan proposé d'un programme d'entraînement en vol à condition que le programme soit conforme à ces normes.

Aperçu du programme d'entraînement en vol

405.13 La personne qui dispense de l'entraînement en vol au moyen d'un avion ou d'un hélicoptère doit fournir à chaque stagiaire, au début du programme d'entraînement en vol visé à l'article 405.11, un aperçu du programme d'entraînement en vol qui est conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

Exigences relatives au programme d'entraînement en vol

405.14 L'entraînement en vol dispensé au moyen d'un avion ou d'un hélicoptère doit être dispensé conformément au guide de l'instructeur de vol et au manuel de pilotage applicables ou à un document équivalent et au manuel de formation applicable sur les facteurs humains.

[**405.15** à **405.20** réservés]

Section III — Personnel et aéronefs

Qualifications des instructeurs de vol

405.21 (1) Il est interdit de dispenser l'entraînement en vol ou une révision en vol à moins d'être qualifié en tant qu'instructeur de vol conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Lorsqu'aucun instructeur de vol — autogire qualifié n'est disponible, toute personne peut dispenser la formation sur autogire permettant d'acquérir l'expérience exigée en vue de la délivrance d'un permis de pilote — autogire si elle obtient une autorisation écrite du ministre de dispenser l'instruction conformément au paragraphe 421.84(4) des normes de délivrance des licences du personnel.

(3) Toute personne qui dispense de l'entraînement en vol en vue d'une qualification de type d'aéronef peut, s'il s'agit d'entraînement dispensé à un titulaire de permis de pilote — autogire, obtenir une autorisation écrite du ministre de dispenser l'entraînement en vol confor-

425.21(7)(*c*) of the personnel licensing standards if the authorization is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

(4) A person who conducts flight training toward the issuance of an aircraft type rating may, in the case of training for a holder of a student pilot permit — gyroplane, obtain a written authorization from the Minister to conduct the flight training in accordance with paragraph 425.21(7)(*d*) of the personnel licensing standards if the authorization is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

(5) A person who conducts ground school instruction toward the issuance of a flight instructor rating may obtain a written authorization from the Minister to conduct the ground school instruction in accordance with the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 13.

mément à l'alinéa 425.21(7)*c*) des normes de délivrance des licences du personnel à condition que l'autorisation soit dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(4) Toute personne qui dispense de l'entraînement en vol en vue d'une qualification de type d'aéronef peut, s'il s'agit d'entraînement dispensé à un titulaire de permis d'élève-pilote — autogire, obtenir une autorisation écrite du ministre de dispenser l'entraînement en vol conformément à l'alinéa 425.21(7)*d*) des normes de délivrance des licences du personnel à condition que l'autorisation soit dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(5) Toute personne qui dispense l'instruction théorique au sol en vue d'une qualification d'instructeur de vol peut obtenir une autorisation écrite du ministre de dispenser l'instruction théorique au sol conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2006-352, art. 13.

Aircraft Familiarization

405.22 No person shall conduct flight training in an aircraft unless the person is familiar with the flight characteristics, operating limitations and operational performance data specified in the aircraft flight manual or equivalent document.

Connaissance de l'aéronef

405.22 Il est interdit de dispenser de l'entraînement en vol à bord d'un aéronef à moins de posséder une connaissance des caractéristiques de vol, des limites d'utilisation et des données de performances opérationnelles précisées dans le manuel de vol de l'aéronef ou un document équivalent.

Training Aircraft Requirements

405.23 No person shall operate a training aircraft unless the aircraft meets the personnel licensing standards.

Exigences relatives aux aéronefs d'entraînement

405.23 Il est interdit d'utiliser un aéronef d'entraînement à moins que cet aéronef ne soit conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

Flight Training at Aerodrome

405.24 No person shall operate a training aircraft at an aerodrome unless the aerodrome is suitable for the aircraft

(*a*) to be safely operated within the operating limitations and operational performance data specified in the aircraft flight manual or equivalent document

Entraînement en vol aux aérodromes

405.24 Il est interdit d'utiliser un aéronef d'entraînement à un aérodrome à moins que l'aérodrome ne permette à l'aéronef :

a) d'être utilisé d'une manière sécuritaire à l'intérieur des limites d'utilisation et selon les données de performances opérationnelles précisées dans le manuel de vol de l'aéronef ou dans un document équivalent :

(i) allowing for the actual aircraft weight and existing air temperature and wind conditions,

(ii) with the power plant operation and landing gear and flap operation, if applicable, recommended by the manufacturer, and

(iii) with smooth transition from take-off to the best rate-of-climb speed using normal piloting skills; and

(*b*) in the case of a helicopter, to carry out normal transitions from the hover to forward flight and from forward flight to the hover.

[**405.25** to **405.30** reserved]

Division IV — Flight Training Operations

Training Flight Briefings

405.31 No person shall commence a training flight unless the trainee has received from the flight instructor

(*a*) a pre-flight briefing; and

(*b*) where new flight exercises are to be conducted during the flight, preparatory ground instruction.

Authorization of Training Flight

405.32 Before the commencement of a training flight, the flight instructor who will conduct or supervise the training shall

(*a*) authorize the training flight; and

(*b*) receive an acknowledgement of that authorization from the trainee.

Pilot Training Record

405.33 (1) A person who conducts flight training for the issuance of a private pilot licence, a commercial pilot licence or a flight instructor rating — aeroplane or helicopter shall, for each trainee, maintain a pilot training record that meets the personnel licensing standards.

(i) de façon à tenir compte de la masse réelle de l'aéronef et des conditions existantes de température et de vent,

(ii) de façon à tenir compte des recommandations du constructeur quant au groupe motopropulseur, au train d'atterrissage et aux volets, le cas échéant,

(iii) de façon à pouvoir effectuer une transition harmonieuse du décollage à la vitesse ascensionnelle optimale avec des habiletés de pilotage normales;

b) dans le cas d'un hélicoptère, d'effectuer les transitions normales du vol stationnaire au vol avant et du vol avant au vol stationnaire.

[**405.25** à **405.30** réservés]

Section IV — Opérations d'entraînement en vol

Exposés relatifs au vol d'entraînement

405.31 Il est interdit de commencer un vol d'entraînement à moins que le stagiaire n'ait reçu de l'instructeur de vol :

a) un exposé avant vol;

b) des instructions au sol avant vol lorsque de nouveaux exercices en vol doivent être effectués au cours du vol.

Autorisation du vol d'entraînement

405.32 Avant le début d'un vol d'entraînement, l'instructeur de vol qui dispense ou surveille la formation doit :

a) autoriser le vol d'entraînement;

b) avoir reçu du stagiaire un accusé de réception de cette autorisation.

Dossier d'entraînement — pilote

405.33 (1) La personne qui dispense de l'entraînement en vol en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur de vol — avion ou hélicoptère doit tenir à jour, pour chaque stagiaire, un dossier d'en-

(2) On request from a trainee receiving training for the purposes referred to in subsection (1), the person responsible for maintaining the trainee's pilot training record shall

(*a*) certify the accuracy of the entries; and

(*b*) provide the trainee with the record.

(3) When a trainee has completed flight training, including all of the tests and written examinations required pursuant to Subpart 1, the person who conducted the flight training shall forward the trainee's pilot training record to the Minister.

[**405.34** to **405.40** reserved]

SUBPART 6 — FLIGHT TRAINING UNITS

Division I — General

Interpretation

406.01 (1) In this Subpart, "*Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training Units*" means a publication concerning flight training units.

(2) Any reference in this Subpart to the personnel licensing standards is a reference to Standard 426 – *Personnel Licensing and Training – Flight Training Units*.

SOR/2005-173, s. 9.

Application

406.02 This Subpart applies in respect of the operation of an aeroplane, helicopter, glider, balloon, gyroplane or ultra-light aeroplane in a flight training service toward obtaining any of the following:

(*a*) for aeroplanes,

(i) a private pilot licence,

traînement — pilote conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) À la demande du stagiaire qui reçoit l'entraînement aux fins visées au paragraphe (1), la personne responsable de la tenue à jour du dossier d'entraînement — pilote du stagiaire doit :

a) attester l'exactitude des inscriptions;

b) remettre ce dossier au stagiaire.

(3) La personne qui a dispensé l'entraînement en vol doit, lorsqu'un stagiaire a terminé son entraînement en vol et a subi tous les examens écrits et tests exigés par la sous-partie 1, transmettre au ministre le dossier d'entraînement — pilote du stagiaire.

[**405.34** à **405.40** réservés]

SOUS-PARTIE 6 — UNITÉS DE FORMATION AU PILOTAGE

Section I — Généralités

Définition et interprétation

406.01 (1) Dans la présente sous-partie, «*Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux unités de formation au pilotage*» s'entend de la publication concernant les unités de formation au pilotage.

(2) Dans la présente sous-partie, toute mention des normes de délivrance des licences du personnel constitue un renvoi à la norme 426 — *Unités de formation au pilotage* des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel*.

DORS/2005-173, art. 9.

Application

406.02 La présente sous-partie s'applique à l'utilisation d'un avion, d'un hélicoptère, d'un planeur, d'un ballon, d'un autogire ou d'un avion ultra-léger, dans le cadre d'un service d'entraînement en vol, pour l'acquisition d'expérience ou l'obtention des licences, qualifications ou permis suivants :

a) avions :

(ii) a commercial pilot licence,

(iii) a landplane or seaplane rating,

(iv) a flight instructor rating,

(v) a flight instructor rating — aerobatic,

(vi) an instrument rating,

(vii) a multi-engine class rating,

(viii) a night rating,

(ix) a VFR over-the-top rating,

(x) a pilot permit — recreational, or

(xi) experience in aerobatic manoeuvres;

(*b*) for helicopters,

(i) a private pilot licence,

(ii) a commercial pilot licence,

(iii) a flight instructor rating,

(iv) an instrument rating,

(v) a night rating,

(vi) a VFR over-the-top rating, or

(vii) a pilot permit — recreational;

(*c*) for gliders,

(i) a pilot licence,

(ii) a flight instructor rating,

(iii) a flight instructor rating — aerobatic, or

(iv) experience in aerobatic manoeuvres;

(*d*) for balloons,

(i) a pilot licence,

(ii) a flight instructor rating, or

(iii) a night rating;

(*e*) for gyroplanes,

(i) a pilot permit,

(ii) a flight instructor rating, or

(iii) a night rating; and

(i) licence de pilote privé,

(ii) licence de pilote professionnel,

(iii) qualification sur avions terrestres ou sur hydravions,

(iv) qualification d'instructeur de vol,

(v) qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes,

(vi) qualification de vol aux instruments,

(vii) qualification de classe multimoteurs,

(viii) qualification de vol de nuit,

(ix) qualification de vol VFR au-dessus de la couche,

(x) permis de pilote de loisir,

(xi) expérience liée aux acrobaties aériennes;

b) hélicoptères :

(i) licence de pilote privé,

(ii) licence de pilote professionnel,

(iii) qualification d'instructeur de vol,

(iv) qualification de vol aux instruments,

(v) qualification de vol de nuit,

(vi) qualification de vol VFR au-dessus de la couche,

(vii) permis de pilote de loisir;

c) planeurs :

(i) licence de pilote,

(ii) qualification d'instructeur de vol,

(iii) qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes,

(iv) expérience liée aux acrobaties aériennes;

d) ballons :

(i) licence de pilote,

(ii) qualification d'instructeur de vol,

(iii) qualification de vol de nuit;

(*f*) for ultra-light aeroplanes,

(i) a pilot permit,

(ii) a flight instructor rating, or

(iii) a passenger-carrying rating.

SOR/2005-319, s. 6; SOR/2006-352, s. 14.

e) autogires :

(i) permis de pilote,

(ii) qualification d'instructeur de vol,

(iii) qualification de vol de nuit;

f) avions ultra-légers :

(i) permis de pilote,

(ii) qualification d'instructeur de vol,

(iii) qualification permettant le transport de passagers.

DORS/2005-319, art. 6; DORS/2006-352, art. 14.

Requirement to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate

406.03 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall operate a flight training service in Canada using an aeroplane or helicopter in Canada unless the person holds a flight training unit operator certificate that authorizes the person to operate the service and complies with the conditions and operations specifications set out in the certificate.

(2) A person who does not hold a flight training unit operator certificate may operate a flight training service if

(*a*) the person holds a private operator registration document or an air operator certificate, the aircraft used for training — in the case of the holder of an air operator certificate — is specified in the air operator certificate, and the training is other than toward obtaining a pilot permit — recreational, a private pilot licence, a commercial pilot licence or a flight instructor rating; or

(*b*) the trainee is

(i) the owner, or a member of the family of the owner, of the aircraft used for training,

(ii) a director of a corporation that owns the aircraft used for training, and the training is other than toward obtaining a pilot permit — recreational or a private pilot licence, or

Obligation d'être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage

406.03 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit d'exploiter au Canada un service d'entraînement en vol qui utilise un avion ou un hélicoptère à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage autorisant l'exploitation de ce service et de se conformer aux conditions et aux spécifications d'exploitation indiquées sur ce certificat.

(2) La personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage peut exploiter un service d'entraînement en vol dans les cas suivants :

a) la personne est titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé ou d'un certificat d'exploitation aérienne, l'aéronef utilisé pour l'entraînement — dans le cas du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne — est précisé sur le certificat d'exploitation aérienne et l'entraînement n'est pas dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir, d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur de vol;

b) le stagiaire est :

(i) soit propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'entraînement ou un membre de la famille de celui-ci,

(iii) using an aircraft that has been obtained from a person who is at arm's length from the flight instructor, and the training is other than toward obtaining a pilot permit — recreational or a private pilot licence.

(3) In the case of flight training conducted under subparagraph (2)(*b*)(iii), the flight instructor shall

(*a*) notify the Minister in writing of

(i) the name and address of the person to receive the training,

(ii) the registration of the aircraft to be used,

(iii) the type of training to be conducted,

(iv) the location of the training operations, and

(v) the name and licence number of the flight instructor; and

(*b*) provide the information to the Minister

(i) prior to commencing training operations,

(ii) within 10 working days after any change to the information, and

(iii) when the training is discontinued.

SOR/2003-129, s. 10; SOR/2014-131, s. 10.

Eligibility to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate

406.04 A person is eligible to hold a flight training unit operator certificate if the person is

(*a*) a Canadian; or

(*b*) a citizen, permanent resident or corporation of the United States of America or Mexico.

(ii) soit administrateur d'une personne morale qui est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'entraînement, et l'entraînement n'est pas dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir ou d'une licence de pilote privé,

(iii) soit utilisateur d'un aéronef obtenu d'une personne qui n'a pas de lien de dépendance avec l'instructeur de vol, et l'entraînement n'est pas dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir ou d'une licence de pilote privé.

(3) Lorsque l'entraînement en vol est dispensé en vertu du sous-alinéa (2)*b*)(iii), l'instructeur de vol doit :

a) aviser par écrit le ministre :

(i) des nom et adresse de la personne qui recevra l'entraînement,

(ii) de l'immatriculation de l'aéronef qui sera utilisé,

(iii) du type d'entraînement qui sera dispensé,

(iv) de l'endroit où s'effectueront les opérations d'entraînement,

(v) du nom et du numéro de licence de l'instructeur de vol;

b) fournir les renseignements au ministre :

(i) avant le commencement des opérations d'entraînement,

(ii) dans les 10 jours ouvrables qui suivent toute modification apportée aux renseignements,

(iii) lorsque l'entraînement est interrompu.

DORS/2003-129, art. 10; DORS/2014-131, art. 10.

Admissibilité au certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage

406.04 Une personne peut être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage si elle satisfait à l'une des exigences suivantes :

a) elle est Canadienne;

Notification Requirement

406.05 (1) No person shall operate a flight training unit using a glider, balloon, gyroplane or ultra-light aeroplane in Canada unless the person notifies the Minister in writing of

(*a*) the legal name, trade name and address of the operator of the flight training unit;

(*b*) the base of operations;

(*c*) the category of aircraft;

(*d*) the type of flight training to be conducted; and

(*e*) the name of the flight instructor who will be responsible for operational control of the flight training operations.

(2) The information referred to in subsection (1) shall be provided to the Minister by the flight training unit

(*a*) prior to commencing flight training operations;

(*b*) within 10 working days after any change in the information; and

(*c*) upon the service being discontinued.

[**406.06** to **406.10** reserved]

Division II — Certification

Issuance or Amendment of a Flight Training Unit Operator Certificate

406.11 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner specified in the personnel licensing standards, issue or amend a flight training unit operator certificate where the applicant demonstrates to the Minister the ability to

(*a*) maintain an adequate organizational structure;

b) elle est un citoyen, un résident permanent ou une personne morale des États-Unis ou du Mexique.

Exigence relative à un avis

406.05 (1) Il est interdit d'exploiter au Canada une unité de formation au pilotage qui utilise un planeur, un ballon, un autogire ou un avion ultra-léger, à moins d'aviser par écrit le ministre :

a) de la dénomination sociale, du nom commercial et de l'adresse de l'exploitant de l'unité de formation au pilotage;

b) de la base d'exploitation;

c) de la catégorie d'aéronef;

d) du type d'entraînement en vol à dispenser;

e) du nom de l'instructeur de vol qui sera responsable du contrôle d'exploitation des opérations d'entraînement en vol.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être fournis au ministre par l'unité de formation au pilotage :

a) avant le commencement des opérations d'entraînement en vol;

b) dans les 10 jours ouvrables qui suivent toute modification aux renseignements;

c) lorsque le service est abandonné.

[**406.06** à **406.10** réservés]

Section II — Agrément

Délivrance ou modification du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage

406.11 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière prévues dans les normes de délivrance des licences du personnel lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

(*b*) maintain operational control;

(*c*) comply with maintenance requirements;

(*d*) meet the personnel licensing standards; and

(*e*) conduct the operation safely.

a) maintenir une structure organisationnelle convenable;

b) maintenir un contrôle d'exploitation;

c) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance;

d) satisfaire aux normes de délivrance des licences du personnel;

e) mener l'exploitation d'une manière sécuritaire.

(2) For the purposes of subsection (1), an applicant shall have

(*a*) a management organization capable of exercising operational control;

(*b*) managerial personnel who are employed on a full-time basis and who perform the duties related to the following positions:

(i) chief flight instructor,

(ii) flight instructor,

(iii) ground instructor, and

(iv) if the applicant does not hold an approved maintenance organization certificate, a maintenance manager;

(*c*) aircraft that are properly equipped for and flight crew members who are qualified for the type of flight training that is being conducted;

(*d*) an operational control system that meets the requirements of section 406.50;

(*e*) a training program that meets the requirements of this Subpart;

(*f*) legal custody and control of at least one aircraft or, in the case of an applicant for a flight training unit operator certificate who conducts an integrated course, one aircraft of each class of aircraft that is to be operated;

(*g*) in the case of an applicant for a flight training unit operator certificate who conducts an integrated course or who operates a sub-base, a flight training operations manual that meets the requirements of section 406.61 and, in the case of an applicant who conducts

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le demandeur doit :

a) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation;

b) disposer d'un personnel de gestion qui est employé à temps plein et exerce les fonctions liées aux postes suivants :

(i) chef-instructeur de vol,

(ii) instructeur de vol,

(iii) instructeur au sol,

(iv) gestionnaire de la maintenance, si le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé;

c) disposer d'aéronefs qui sont munis de l'équipement propre au type d'entraînement en vol dispensé et de membres d'équipage de conduite qui sont qualifiés pour ce type d'entraînement en vol dispensé;

d) disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui satisfait aux exigences de l'article 406.50;

e) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la présente sous-partie;

f) avoir la garde et la responsabilité légales d'au moins un aéronef ou, dans le cas d'un demandeur de certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré, d'un aéronef de chaque classe d'aéronefs à exploiter;

g) dans le cas d'un demandeur de certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré ou qui exploite une base secondaire, disposer d'un manuel d'exploitation de formation au pi-

an integrated course, a training manual that meets the requirements of section 406.62; and

(*h*) a maintenance control system approved under this Subpart.

SOR/2006-352, s. 15.

lotage qui satisfait aux exigences de l'article 406.61 et, dans le cas d'un demandeur qui dispense un cours intégré, un manuel de formation qui satisfait aux exigences de l'article 406.62;

h) disposer d'un système de contrôle de la maintenance approuvé en vertu de la présente sous-partie.

DORS/2006-352, art. 15.

Contents of a Flight Training Unit Operator Certificate

406.12 A flight training unit operator certificate shall contain the following information:

(*a*) the legal name, trade name and address of the flight training unit;

(*b*) the number of the certificate;

(*c*) the effective date of certification;

(*d*) the date of issue of the certificate;

(*e*) the general conditions identified in section 406.13;

(*f*) specific conditions with respect to

(i) the main base and, if applicable, for flight training units conducting training in accordance with a flight training operations manual, sub-bases,

(ii) the class and type of aeroplane or the type of helicopter, and

(iii) the type of training authorized; and

(*g*) where the flight training unit complies with the personnel licensing standards, operations specifications with respect to

(i) in the case of a flight training unit that operates aeroplanes or helicopters, the conduct of flight training operations on a temporary basis at a satellite base, and

(ii) any other condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

SOR/2006-352, s. 16.

Contenu du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage

406.12 Le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage contient les renseignements suivants :

a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse de l'unité de formation au pilotage;

b) le numéro du certificat;

c) la date d'entrée en vigueur du certificat;

d) la date de délivrance du certificat;

e) les conditions générales visées à l'article 406.13;

f) les conditions précises en ce qui concerne :

(i) la base principale et, s'il s'agit d'unités de formation au pilotage dispensant de la formation conformément à un manuel d'exploitation de formation au pilotage, les bases secondaires,

(ii) la classe et le type d'avion ou le type d'hélicoptère,

(iii) le type d'entraînement autorisé;

g) lorsque l'unité de formation au pilotage respecte les normes de délivrance des licences du personnel, les spécifications d'exploitation en ce qui concerne :

(i) dans le cas où l'unité de formation au pilotage utilise des avions ou des hélicoptères, l'entraînement en vol dispensé temporairement dans une base satellite,

(ii) toute autre condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

DORS/2006-352, art. 16.

General Conditions of a Flight Training Unit Operator Certificate

406.13 A flight training unit operator certificate shall contain the following general conditions:

(*a*) the flight training unit shall maintain the organizational structure referred to in paragraph 406.11(1)(*a*);

(*b*) the flight training unit shall have the personnel referred to in the personnel licensing standards;

(*c*) the flight training unit shall have aircraft that are properly equipped for the geographic area of operation and the type of authorized training;

(*d*) the flight training unit shall maintain its aircraft in accordance with the maintenance requirements of Parts V and VI and Division IV of this Subpart;

(*e*) the flight training unit shall conduct flight training in accordance with the provisions of Subpart 5 and Division V of this Subpart and, if the flight training unit conducts an integrated course or operates a subbase, it shall also conduct flight training in accordance with the flight training operations manual;

(*f*) the flight training unit shall, when required to establish and maintain a training manual in accordance with section 406.62, conduct training in accordance with that training manual; and

(*g*) the flight training unit shall notify the Minister of any change in its legal name, trade name, base of operations or managerial personnel within 10 working days after the change.

(*h*) [Repealed, SOR/2015-160, s. 19]

SOR/2001-49, s. 27; SOR/2006-352, s. 17; SOR/2015-160, s. 19.

Conditions générales relatives au certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage

406.13 Le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage comporte les conditions générales suivantes :

a) l'unité de formation au pilotage maintient la structure organisationnelle visée à l'alinéa 406.11(1)*a*);

b) l'unité de formation au pilotage dispose du personnel visé dans les normes de délivrance des licences du personnel;

c) l'unité de formation au pilotage dispose d'aéronefs qui sont munis de l'équipement propre à la région géographique d'exploitation et au type d'entraînement autorisé;

d) l'unité de formation au pilotage effectue la maintenance de ses aéronefs conformément aux exigences relatives à la maintenance des parties V et VI et de la section IV de la présente sous-partie;

e) l'unité de formation au pilotage dispense l'entraînement en vol conformément aux dispositions de la sous-partie 5 et de la section V de la présente sous-partie et, si l'unité de formation au pilotage dispense un cours intégré ou exploite une base secondaire, elle dispense également l'entraînement en vol conformément au manuel d'exploitation de formation au pilotage;

f) l'unité de formation au pilotage, lorsqu'elle doit établir et tenir à jour un manuel de formation conformément à l'article 406.62, dispense la formation conformément à ce manuel de formation;

g) l'unité de formation au pilotage informe le ministre de tout changement apporté à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base d'exploitation ou à son personnel de gestion dans les 10 jours ouvrables suivant le changement.

h) [Abrogé, DORS/2015-160, art. 19]

DORS/2001-49, art. 27; DORS/2006-352, art. 17; DORS/2015-160, art. 19.

Quality Assurance Program — Integrated Course

406.14 A flight training unit that conducts an integrated course shall establish and maintain a quality assurance program that meets the requirements of section 426.14 of the personnel licensing standards in order to ensure that the flight training unit continues to comply with the conditions and specifications in the flight training unit operator certificate.

SOR/2006-352, s. 18; SOR/2015-160, s. 20.

[**406.15** to **406.18** reserved]

Division III — Personnel

Duties of Certificate Holder in Respect of Maintenance

406.19 (1) The holder of an operator certificate issued in respect of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall

(*a*) appoint a person responsible for the maintenance control system;

(*b*) subject to subsection (4), ensure that the person responsible for the maintenance control system has achieved a grade of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the provisions of the *Canadian Aviation Regulations*;

(*c*) ensure that the person responsible for the maintenance control system demonstrates to the Minister knowledge of the topics set out in subsection 426.36(1) of the personnel licensing standards within 30 days after their appointment;

(*d*) ensure that the person responsible for the maintenance control system performs the duties referred to in subsections 406.36(1) and 406.47(2) and (3);

(*e*) provide the person responsible for the maintenance control system with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the flight training unit operator certificate meets the requirements of these Regulations;

Programme d'assurance de la qualité — Cours intégré

406.14 L'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité qui satisfait aux exigences de l'article 426.14 des normes de délivrance des licences du personnel pour qu'elle continue de satisfaire aux conditions et spécifications du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage.

DORS/2006-352, art. 18; DORS/2015-160, art. 20.

[**406.15** à **406.18** réservés]

Section III — Personnel

Fonctions du titulaire d'un certificat liées à la maintenance

406.19 (1) Le titulaire d'un certificat d'exploitation délivré à l'égard d'une unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit :

a) nommer un responsable du système de contrôle de la maintenance;

b) sous réserve du paragraphe (4), s'assurer que le responsable du système de contrôle de la maintenance a obtenu une note d'au moins 70 pour cent à un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du *Règlement de l'aviation canadien*;

c) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'il possède des connaissances dans les matières qui figurent au paragraphe 426.36(1) des normes de délivrance des licences du personnel;

d) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance exerce les fonctions visées aux paragraphes 406.36(1) et 406.47(2) et (3);

e) accorder au responsable du système de contrôle de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage satisfasse aux exigences du présent règlement;

(*f*) authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public; and

(*g*) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under section 406.47.

(2) The Minister shall conduct an interview with the person appointed under paragraph (1)(*a*) to assess their knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(*c*).

(3) The Minister shall notify the person appointed under paragraph (1)(*a*) of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

(4) The knowledge requirement set out in paragraph (1)(*b*) does not apply in respect of

(*a*) a person responsible for the maintenance control system who held that position on January 1, 1997; or

(*b*) the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence.

(5) The holder of a flight training unit operator certificate shall ensure that no person is appointed to be responsible for the maintenance control system or remains responsible for the system if, at the time of their appointment or during their tenure, they have a record of conviction for

(*a*) an offence under section 7.3 of the Act; or

(*b*) two or more offences under any of sections 605.84 to 605.86 not arising from a single occurrence.

SOR/2005-173, s. 11.

f) autoriser le responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public;

g) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi conformément à l'article 406.47.

(2) Le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*) afin d'évaluer les connaissances qu'elle possède dans les matières visées à l'alinéa (1)*c*).

(3) Le ministre avise la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*), dans les 10 jours suivant l'entrevue, des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les lacunes relevées quant à ses connaissances dans les matières.

(4) L'exigence relative aux connaissances qui est prévue à l'alinéa (1)*b*) ne s'applique pas :

a) aux responsables du système de contrôle de la maintenance qui occupaient ce poste le 1er janvier 1997;

b) aux titulaires d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

(5) Le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de responsable du système de contrôle de la maintenance ou ne demeure responsable du système de contrôle de la maintenance si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

a) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;

b) soit pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 605.84 à 605.86 qui ne découlent pas d'un seul événement.

DORS/2005-173, art. 11.

[**406.20** reserved]

Appointment of Chief Flight Instructor

406.21 (1) Subject to subsections (3) and (4), a flight training unit shall

(*a*) appoint a chief flight instructor; and

(*b*) ensure that the person appointed as chief flight instructor meets the requirements set out in section 406.22.

(2) A flight training unit shall inform the Minister within 10 working days after

(*a*) the appointment of a chief flight instructor; or

(*b*) any change in the appointment of a chief flight instructor.

(3) With the authorization of the Minister, a flight training unit may, for a period of up to 60 days, continue flight training operations without a chief flight instructor if the flight training unit complies with the personnel licensing standards.

(4) With the authorization of the Minister, a flight training unit may, for a period of up to six months, continue flight training operations with a chief flight instructor who is subject to a prohibition regarding the exercise of the privileges of a permit, licence or rating pursuant to section 404.06, if the flight training unit complies with the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 19.

Requirements for Chief Flight Instructor

406.22 No person shall act as a chief flight instructor unless the person

(*a*) has the qualifications required for the position, as set out in the personnel licensing standards; and

(*b*) acknowledges in writing that the person knows, accepts and will carry out the responsibilities of the position, as set out in the personnel licensing standards.

[**406.20** réservé]

Nomination du chef-instructeur de vol

406.21 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), l'unité de formation au pilotage doit :

a) nommer un chef-instructeur de vol;

b) veiller à ce que la personne nommée à titre de chef-instructeur de vol satisfasse aux exigences précisées à l'article 406.22.

(2) L'unité de formation au pilotage doit informer le ministre dans les 10 jours ouvrables qui suivent les événements suivants :

a) la nomination du chef-instructeur de vol;

b) toute modification apportée à la nomination du chef-instructeur de vol.

(3) Avec l'autorisation du ministre, l'unité de formation au pilotage peut, pour une période maximale de 60 jours, continuer à dispenser l'entraînement en vol sans chef-instructeur de vol si elle se conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

(4) Avec l'autorisation du ministre, l'unité de formation au pilotage peut, pour une période maximale de six mois, continuer à dispenser l'entraînement en vol avec un chef-instructeur de vol à qui il est interdit d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification en application de l'article 404.06, si elle se conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2006-352, art. 19.

Exigences relatives au chef-instructeur de vol

406.22 Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de chef-instructeur de vol à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

a) elle possède les qualifications nécessaires à ce poste précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) elle reconnaît par écrit qu'elle a pris connaissance des responsabilités de ce poste précisées dans les

normes de délivrance des licences du personnel, qu'elle les accepte et qu'elle va s'en acquitter.

Requirements for Assistant Chief Flight Instructor

406.22.1 No flight training unit shall appoint a person as an assistant chief flight instructor and no person shall act as an assistant chief flight instructor unless the person

(*a*) has the qualifications required for the position, as set out in the personnel licensing standards; and

(*b*) acknowledges in writing that the person knows, accepts and will carry out the responsibilities of the position, as assigned in writing by the chief flight instructor.

SOR/2006-352, s. 20.

Exigences relatives au chef-instructeur de vol adjoint

406.22.1 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage de nommer une personne au poste de chef-instructeur de vol adjoint et à toute personne d'agir en qualité de chef-instructeur de vol adjoint à moins que cette personne ne satisfasse aux exigences suivantes :

a) elle possède les qualifications exigées pour ce poste qui sont précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) elle reconnaît par écrit qu'elle a pris connaissance des responsabilités de ce poste qui lui sont assignées par écrit par le chef-instructeur de vol, qu'elle les accepte et qu'elle va s'en acquitter.

DORS/2006-352, art. 20.

Appointment of Check Instructor

406.22.2 A flight training unit conducting an integrated course in accordance with Division VIII of this Subpart shall

(*a*) appoint a check instructor; and

(*b*) ensure that the person appointed as check instructor meets the requirements set out in section 406.22.3.

SOR/2006-352, s. 20.

Nomination d'un instructeur-vérificateur

406.22.2 L'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré conformément à la section VIII de la présente sous-partie doit :

a) nommer un instructeur-vérificateur;

b) veiller à ce que la personne nommée à titre d'instructeur-vérificateur satisfasse aux exigences précisées à l'article 406.22.3.

DORS/2006-352, art. 20.

Requirements for Check Instructor

406.22.3 No person shall act as a check instructor unless the person is a chief flight instructor or

(*a*) has the qualifications required for the position, as set out in the personnel licensing standards; and

(*b*) acknowledges in writing that the person knows, accepts and will carry out the responsibilities of the position, as assigned in writing by the chief flight instructor.

SOR/2006-352, s. 20.

Exigences relatives à l'instructeur-vérificateur

406.22.3 Il est interdit à toute personne d'agir en qualité d'instructeur-vérificateur à moins qu'elle ne soit chef-instructeur de vol ou ne satisfasse aux exigences suivantes :

a) elle possède les qualifications exigées pour ce poste qui sont précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) elle reconnaît par écrit qu'elle a pris connaissance des responsabilités de ce poste qui lui sont assignées

par écrit par le chef-instructeur de vol, qu'elle les accepte et qu'elle va s'en acquitter.

DORS/2006-352, art. 20.

Appointment of Flight Instructors

406.23 No flight training unit shall appoint a person as a flight instructor unless the person is qualified in accordance with section 405.21.

Nomination des instructeurs de vol

406.23 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage de nommer une personne au poste d'instructeur de vol à moins que cette personne ne soit qualifiée conformément à l'article 405.21.

Requirements for Ground Instructors

406.24 No flight training unit shall appoint a person as a ground instructor and no person shall act as a ground instructor unless the person holds a flight instructor rating in the appropriate category or meets the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 21.

Exigences relatives aux instructeurs au sol

406.24 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage de nommer une personne au poste d'instructeur au sol et à toute personne d'agir en qualité d'instructeur au sol à moins que cette personne ne possède une qualification d'instructeur de vol de la catégorie appropriée ou ne satisfasse aux normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2006-352, art. 21.

Operational Personnel Records

406.25 A flight training unit shall, at its main base or sub-base, as applicable, establish, maintain and retain for at least two years after an entry is made, for each ground instructor, each flight instructor and every other member of its operational personnel, a record that meets the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 21.

Dossiers des membres du personnel d'exploitation

406.25 L'unité de formation au pilotage doit établir, tenir à jour et conserver à sa base principale ou, selon le cas, à sa base secondaire, pendant une période minimale de deux ans après la consignation d'une entrée, un dossier qui satisfait aux normes de délivrance des licences du personnel pour chaque instructeur au sol, chaque instructeur de vol et chaque membre du personnel d'exploitation.

DORS/2006-352, art. 21.

Aircraft Familiarization

406.26 No flight training unit shall assign a person to conduct flight training in an aircraft unless the person is familiar with the flight characteristics, operating limitations and operational performance data specified in the aircraft flight manual or equivalent document.

Connaissance de l'aéronef

406.26 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage de charger une personne de dispenser l'entraînement en vol sur un aéronef à moins qu'elle ne possède une connaissance des caractéristiques de vol, des limites d'utilisation et des données de performances opérationnelles précisées dans le manuel de vol de l'aéronef ou dans tout document équivalent.

[**406.27** to **406.30** reserved]

[**406.27** à **406.30** réservés]

Division IV — Aircraft

Aircraft Registration Requirements

406.31 No flight training unit that is a person described in paragraph 406.04(*a*) shall operate an aircraft in a flight training service in Canada unless

(*a*) the aircraft is registered in Canada under Division II of Subpart 2 of Part II or in another contracting state;

(*b*) where the aircraft is registered in another contracting state, the Minister has authorized its operation; and

(*c*) in the case of an aircraft other than an ultra-light aeroplane, the aircraft type is approved for operation in Canada.

SOR/2001-49, s. 28.

Aircraft Flight Authority

406.32 No flight training unit shall operate an aircraft in a flight training service unless

(*a*) in the case of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter, a certificate of airworthiness that meets the requirements of Article 31 of the Convention has been issued for the aircraft pursuant to section 507.02;

(*b*) in the case of a flight training unit that operates a glider, a balloon or a gyroplane, a flight authority has been issued for the aircraft pursuant to Subpart 7 of Part V; and

(*c*) the aircraft meets the requirements of section 405.23.

Safety Belt and Shoulder Harness Requirements

406.33 No flight training unit shall operate an aeroplane or a helicopter unless each front seat, or each seat

Section IV — Aéronefs

Exigences relatives à l'immatriculation des aéronefs

406.31 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage qui est une personne visée à alinéa 406.04*a*) d'utiliser un aéronef dans le cadre d'un service d'entraînement en vol au Canada, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est immatriculé au Canada en vertu de la section II de la sous-partie 2 de la partie II ou dans un autre État contractant;

b) dans le cas où l'aéronef est immatriculé dans un autre État contractant, le ministre en a autorisé l'utilisation;

c) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ultra-léger, l'aéronef est d'un type homologué pour utilisation au Canada.

DORS/2001-49, art. 28.

Autorité de vol relative à un aéronef

406.32 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage d'utiliser un aéronef dans le cadre d'un service d'entraînement en vol, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) dans le cas d'une unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère, un certificat de navigabilité qui satisfait aux exigences de l'article 31 de la Convention a été délivré à l'égard de l'aéronef en application de l'article 507.02;

b) dans le cas d'une unité de formation au pilotage qui utilise un planeur, un ballon ou un autogire, une autorité de vol a été délivrée pour cet aéronef en application de la sous-partie 7 de la partie V;

c) l'aéronef est conforme aux exigences de l'article 405.23.

Exigences relatives à la ceinture de sécurité et à la ceinture-baudrier

406.33 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage d'utiliser un avion ou un hélicoptère, à moins que

occupied by a trainee or flight instructor, is equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

chaque siège avant ou chaque siège occupé par un stagiaire ou un instructeur de vol ne soit muni d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

Checklists

406.34 For the purpose of establishing safe aircraft operating procedures, a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall establish and make readily available to each flight crew member on board the aircraft the checklist referred to in section 602.60 for each aircraft type that it operates.

Liste de vérifications

406.34 Afin d'établir des procédures d'utilisation qui assurent la sécurité des aéronefs, l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit établir et mettre à la portée de chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef la liste de vérifications visée à l'article 602.60 pour chaque type d'aéronef utilisé.

Maintenance Control System

406.35 A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall establish and comply with a maintenance control system that

(*a*) consists of policies and procedures regarding the maintenance of aircraft operated by the flight training unit;

(*b*) meets the requirements of this Subpart; and

(*c*) is described in the flight training unit's maintenance control manual (MCM).

Système de contrôle de la maintenance

406.35 L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit établir un système de contrôle de la maintenance et s'y conformer et ce système doit à la fois :

a) comprendre des politiques et des procédures relatives à la maintenance des aéronefs utilisés par l'unité de formation au pilotage;

b) être conforme aux exigences de la présente sous-partie;

c) figurer dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'unité de formation au pilotage.

Person Responsible for Maintenance Control System

406.36 (1) The person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 406.19(1)(*a*) shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under section 406.47 is reported to them,

(*a*) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (*a*) and the reason for it;

(*c*) if management functions have been assigned to another person under subsection (2) or (3), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

Responsable du système de contrôle de la maintenance

406.36 (1) Le responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 406.19(1)*a*) doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 406.47 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et la raison à l'appui de celle-ci;

c) si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes (2) ou (3), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

(*d*) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(2) The person responsible for the maintenance control system may assign the management functions for the entire quality assurance program established under section 406.47, including the authority to remove aircraft from operation under paragraph 406.19(1)(*f*), to another person if

(*a*) that person meets the requirements set out in paragraphs 406.19(1)(*b*) and (*c*) and subsection 406.19(5); and

(*b*) the assignment and its scope are described in the maintenance control manual (MCM) of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter.

(3) The person responsible for the maintenance control system may assign the management functions for specific maintenance control activities, including the authority to remove aircraft from operation under paragraph 406.19(1)(*f*), to another person if the assignment and its scope are described in the MCM of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter.

(4) The responsibility of the person responsible for the maintenance control system is not affected by the assignment to another person of management functions under subsection (2) or (3).

(5) If a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person responsible for the maintenance control system at the flight training unit shall

(*a*) be the person responsible for maintenance at the AMO appointed under section 573.03; and

(*b*) meet the requirements referred to in paragraph 406.19(1)(*b*), subsection 406.19(5) and paragraph 573.03(1)(*c*).

SOR/2005-173, s. 12.

d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(2) Le responsable du système de contrôle de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant l'ensemble du programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 406.47, y compris l'autorité de retirer tout aéronef de l'exploitation en application de l'alinéa 406.19(1)*f*), si les conditions suivantes sont réunies :

a) la personne satisfait aux exigences qui figurent aux alinéas 406.19(1)*b*) et *c*) et au paragraphe 406.19(5);

b) l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère.

(3) Le responsable du système de contrôle de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des activités particulières de contrôle de la maintenance, y compris l'autorité de retirer tout aéronef de l'exploitation en application de l'alinéa 406.19(1)*f*) si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le MCM de l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère.

(4) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu des paragraphes (2) ou (3) ne porte pas atteinte à la responsabilité du responsable du système de contrôle de la maintenance.

(5) Si l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, le responsable du système de contrôle de la maintenance à l'unité de formation au pilotage doit :

a) être le responsable de la maintenance à l'OMA nommé en vertu de l'article 573.03;

b) satisfaire aux exigences visées à l'alinéa 406.19(1)*b*), au paragraphe 406.19(5) et à l'alinéa 573.03(1)*c*).

DORS/2005-173, art. 12.

Maintenance Personnel and Facilities

406.37 A flight training unit shall provide the person who is responsible for its maintenance control system with the staff, facilities, technical and regulatory data, supplies and spare parts referred to in the personnel licensing standards that are necessary for compliance with this Subpart.

Maintenance Control Manual

406.38 (1) A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall

(*a*) establish and submit to the Minister for approval a maintenance control manual that contains the information set out in the personnel licensing standards;

(*b*) except where otherwise authorized by the Minister in writing where it is demonstrated that the granting of the authorization will not jeopardize the safety of the service, authorize the use of its maintenance control manual and comply with the policies and procedures contained therein;

(*c*) take steps to ensure that a copy of its maintenance control manual, or of the relevant portions of its maintenance control manual, is made available to each person who performs or certifies a function that is dealt with in the maintenance control manual or in any manual that is incorporated in the maintenance control manual pursuant to subsection (2);

(*d*) submit amendments to its maintenance control manual to the Minister for approval when instructed to do so by the Minister, where

(i) the maintenance control manual does not meet the requirements of this Subpart, or

(ii) the maintenance control manual contains policies or procedures, or a lack thereof, such that the flight training unit's maintenance control system no longer meets the requirements of these Regulations; and

Personnel et installations de maintenance

406.37 L'unité de formation au pilotage doit fournir au responsable du système de contrôle de la maintenance le personnel, les installations, les données techniques et réglementaires, les approvisionnements et les pièces de rechange qui sont indiqués dans les normes de délivrance des licences du personnel et qui sont nécessaires pour le respect de la présente sous-partie.

Manuel de contrôle de la maintenance

406.38 (1) L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit :

a) établir et soumettre au ministre pour approbation un manuel de contrôle de la maintenance qui contient les renseignements précisés dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) à moins d'une autorisation contraire du ministre, laquelle est accordée par écrit, s'il est démontré qu'elle ne compromet pas la sécurité du service, autoriser l'utilisation du manuel de contrôle de la maintenance et respecter les politiques et les procédures qui y sont contenues;

c) prendre les dispositions voulues pour qu'un exemplaire de son manuel de contrôle de la maintenance ou des parties pertinentes de celui-ci soit mis à la disposition de chaque personne qui exécute ou certifie une fonction traitée dans ce manuel ou dans tout manuel qui y est incorporé conformément au paragraphe (2);

d) soumettre au ministre pour approbation les modifications de son manuel de contrôle de la maintenance, si le ministre lui en fait la demande, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

(i) le manuel ne satisfait pas aux exigences de la présente sous-partie,

(ii) les politiques ou les procédures contenues dans le manuel ou l'insuffisance de politiques ou de procédures dans celui-ci ne permettent plus au système de contrôle de la maintenance de l'unité de formation au pilotage de satisfaire aux exigences du présent règlement;

(*e*) insert amendments to its maintenance control manual into each copy of the manual within 30 days after approval of the amendments pursuant to paragraph (*d*).

(2) The Minister may authorize the incorporation by reference in a maintenance control manual of detailed procedures manuals prepared by the flight training unit, where

(*a*) the policies affecting the detailed procedures remain in the maintenance control manual;

(*b*) the incorporation is clearly indicated in the maintenance control manual;

(*c*) the flight training unit ensures that the incorporated manuals meet the requirements of this section; and

(*d*) the person responsible for the flight training unit's maintenance control system, or the person to whom this function has been assigned pursuant to subsection 406.36(3), has certified in writing that the incorporated manuals meet the requirements of this section.

(3) The Minister shall approve a maintenance control manual and any amendments to the manual, where the personnel licensing standards are met.

SOR/2000-49, s. 1.

e) insérer la page portant une modification dans chaque exemplaire du manuel de contrôle de la maintenance dans les 30 jours qui suivent l'approbation de la modification en application de l'alinéa *d*).

(2) Le ministre peut autoriser l'incorporation par renvoi, dans le manuel de contrôle de la maintenance, de manuels de procédures détaillées établis par l'unité de formation au pilotage, si les conditions suivantes sont réunies :

a) les politiques visant les procédures détaillées sont énoncées dans le manuel de contrôle de la maintenance;

b) cette incorporation est clairement indiquée dans le manuel de contrôle de la maintenance;

c) l'unité de formation au pilotage fait en sorte que les manuels incorporés soient conformes aux exigences du présent article;

d) le responsable du système de contrôle de la maintenance de l'unité de formation au pilotage, ou la personne à qui la fonction a été attribuée en vertu du paragraphe 406.36(3), a certifié par écrit que les manuels incorporés sont conformes aux exigences du présent article.

(3) Le ministre approuve le manuel de contrôle de la maintenance et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les normes de délivrance des licences du personnel sont respectées.

DORS/2000-49, art. 1.

Maintenance Arrangements

406.39 (1) No flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall permit a person or organization to perform maintenance on the flight training unit's aircraft unless the person or organization has adequate facilities, equipment, spare parts and personnel available at the site where the maintenance is to be performed and

(*a*) the person or organization holds an approved maintenance organization (AMO) certificate issued

Ententes de maintenance

406.39 (1) Il est interdit à l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère de permettre à une personne ou à un organisme d'exécuter des travaux de maintenance sur ses aéronefs, à moins que cette personne ou cet organisme ne dispose des installations, de l'équipement, des pièces de rechange et du personnel suffisants sur les lieux où la maintenance sera effectuée et que, selon le cas :

a) la personne ou l'organisme ne soit titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA)

pursuant to section 573.02 that is rated in the category for the maintenance to be performed;

(*b*) where the maintenance is to be performed outside Canada by a person or organization that does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate issued pursuant to section 573.02, the person or organization has been approved under the laws of a state that is party to an agreement with Canada that provides for recognition of the work performed; or

(*c*) in cases other than those described in paragraphs (*a*) and (*b*), the performance of the maintenance by the person or organization has been approved by the Minister as being in conformity with these Regulations.

(2) A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall ensure that a maintenance arrangement made with a person or organization pursuant to subsection (1)

(*a*) specifies the maintenance required and clearly defines the tasks to be performed; and

(*b*) is made in accordance with the procedures governing maintenance arrangements included in the maintenance control manual or is approved by the Minister as being in conformity with these Regulations.

(3) Where a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter makes a maintenance arrangement referred to in paragraph (1)(*b*), the Minister shall, in the following cases, authorize the arrangement by issuing a maintenance specification to indicate that the maintenance control procedures set out in the arrangement conform to the personnel licensing standards:

(*a*) the issuance of a maintenance specification is either required by the agreement or requested by the foreign state; or

(*b*) the maintenance is performed in a state that is not party to an agreement with Canada that provides for recognition of the work performed.

qui comporte la spécialité dans la catégorie propre aux travaux à exécuter et qui est délivré en vertu de l'article 573.02;

b) si les travaux sont exécutés à l'extérieur du Canada par une personne ou un organisme qui n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, la personne ou l'organisme qui effectue les travaux n'ait été agréé selon les lois d'un État signataire d'un accord avec le Canada prévoyant la reconnaissance des travaux exécutés;

c) sauf dans les cas prévus aux alinéas *a*) et *b*), l'exécution des travaux par la personne ou l'organisme n'ait été approuvée par le ministre comme étant conforme au présent règlement.

(2) L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit veiller à ce que toute entente de maintenance conclue avec une personne ou un organisme en vertu du paragraphe (1) soit conforme aux exigences suivantes :

a) l'entente précise les travaux de maintenance requis et définit clairement les tâches à exécuter;

b) l'entente est conclue conformément aux procédures régissant les ententes de maintenance contenues dans le manuel de contrôle de la maintenance ou est approuvée par le ministre comme étant conforme aux exigences du présent règlement.

(3) Si l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère conclut une entente de maintenance visée à l'alinéa (1)*b*), le ministre autorise cette entente par la délivrance d'une spécification de maintenance qui reconnaît que les mesures de contrôle de maintenance énoncées dans l'entente satisfont aux normes de délivrance des licences du personnel, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) la délivrance de la spécification de maintenance est soit exigée par l'accord, soit demandée par l'État étranger;

(*b*) les travaux sont exécutés dans un État qui n'est pas signataire d'un accord avec le Canada prévoyant la reconnaissance des travaux exécutés.

Technical Dispatch Procedures

406.40 A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall establish and comply with policies and procedures to ensure that an aircraft is not operated unless it is

(*a*) airworthy;

(*b*) appropriately equipped, configured and maintained for its intended use; and

(*c*) maintained in accordance with the flight training unit's maintenance control manual.

Procédures de remise en service technique

406.40 L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit établir des politiques et des procédures permettant de garantir que les aéronefs ne sont utilisés que s'ils sont conformes aux exigences suivantes, et doit se conformer à ces politiques et à ces procédures :

a) ils sont en état de navigabilité;

b) ils sont correctement équipés et configurés, et font l'objet d'une maintenance pour l'utilisation prévue;

c) ils font l'objet d'une maintenance conformément au manuel de contrôle de la maintenance de l'unité de formation au pilotage.

Defect Recording, Rectification and Control Procedures

[SOR/2000-49, s. 2]

406.41 A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall establish and comply with policies and procedures that meet the personnel licensing standards for

(*a*) recording aircraft defects, including defects that are detected during aircraft operation or during the performance of elementary work or servicing;

(*b*) identifying defects that recur and reporting those defects as recurring defects to maintenance personnel;

(*c*) ensuring that defects are rectified in accordance with the requirements of these Regulations; and

(*d*) subject to sections 605.09 and 605.10, scheduling the rectification of defects whose repair has been deferred.

Méthodes d'inscription et de correction des défectuosités et de contrôle des mesures correctives

[DORS/2000-49, art. 2]

406.41 L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit établir des politiques et des procédures qui sont conformes aux normes de délivrance des licences du personnel, et doit se conformer à ces politiques et à ces procédures, pour permettre :

a) d'inscrire les défectuosités des aéronefs, y compris les défectuosités détectées au cours d'un vol ou au cours de l'exécution de travaux élémentaires ou d'entretien courant;

b) de détecter les défectuosités qui se répètent et de les signaler comme telles au personnel de la maintenance;

c) de s'assurer que les défectuosités soient corrigées conformément aux exigences du présent règlement;

d) sous réserve des articles 605.09 et 605.10, d'établir un échéancier pour la correction des défectuosités dont la correction a été reportée.

Service Difficulty Reporting

406.42 The holder of a flight training unit operator certificate who operates an aeroplane or a helicopter shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V, any reportable service difficulty related to any aircraft that it operates.

SOR/2009-280, s. 22.

Rapport de difficultés en service

406.42 Le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V, faire rapport au ministre de toute difficulté en service à signaler concernant tout aéronef qu'il utilise.

DORS/2009-280, art. 22.

Elementary Work

406.43 No flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall authorize a person to perform, without supervision, a task that is elementary work set out in section 605.85 unless the person

(*a*) has satisfactorily completed training for the task under a training program required by section 406.45; and

(*b*) has previously performed that task under the direct supervision of the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence or a training organization approved pursuant to Subpart 3.

Travaux élémentaires

406.43 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère d'autoriser une personne à effectuer sans supervision une tâche faisant partie des travaux élémentaires visés à l'article 605.85, à moins que :

a) d'une part, la personne n'ait subi de façon satisfaisante la formation s'y rapportant dans le cadre du programme de formation exigé par l'article 406.45;

b) d'autre part, la personne n'ait déjà exécuté cette tâche sous la supervision directe du titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) ou d'un organisme de formation approuvée en vertu de la sous-partie 3.

Servicing

406.44 A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall ensure that each person who performs or requests the performance of servicing has satisfactorily completed training, under a training program required by section 406.45, for the servicing to be performed.

Entretien courant

406.44 L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit s'assurer que chaque personne qui effectue des travaux d'entretien courant ou qui en demande l'exécution ait subi de façon satisfaisante la formation s'y rapportant, dans le cadre d'un programme de formation exigé par l'article 406.45.

Training Program

406.45 A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall implement a training program to ensure that persons who are authorized to perform a function under this Division are trained in respect of the regulations, standards and flight training unit procedures applicable to that function, as specified in the personnel licensing standards.

Programme de formation

406.45 L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit mettre en oeuvre un programme de formation afin que les personnes autorisées à exercer une fonction en vertu de la présente section connaissent les règlements, les normes et les procédures de l'unité de formation au pilotage qui s'appliquent à cette fonction, comme le précisent les normes de délivrance des licences du personnel.

Maintenance Personnel Records

406.46 (1) A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall establish, maintain and retain for at least two years after an entry is made a record of maintenance personnel that meets the personnel licensing standards.

(2) Where an authorization is given or training is completed, the flight training unit shall provide a copy of each record required by subsection (1) to the person to whom the record refers.

Quality Assurance Program

406.47 (1) The holder of an operator certificate issued in respect of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall, in order to ensure that its maintenance control system and all of the included maintenance schedules continue to be effective and to comply with these Regulations, establish and maintain a quality assurance program that

(*a*) is under the sole control of

(i) the person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 406.19(1)(*a*), or

(ii) the person to whom the management functions for the program have been assigned under subsection 406.36(2); and

(*b*) meets the requirements of section 426.47 of the personnel licensing standards.

(2) The person responsible for the maintenance control system shall ensure that records relating to the findings resulting from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the maintenance control manual (MCM).

Dossiers du personnel de maintenance

406.46 (1) L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit établir, tenir à jour et conserver, pendant une période minimale de deux ans après la consignation d'une entrée, un dossier du personnel de maintenance qui est conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) À la fin d'une activité de formation ou lorsqu'une autorisation est accordée, l'unité de formation au pilotage doit remettre une copie de chaque dossier exigé par le paragraphe (1) à la personne qui est visée.

Programme d'assurance de la qualité

406.47 (1) Pour que son système de contrôle de la maintenance et les calendriers de maintenance qui en font partie continuent d'être efficaces et conformes au présent règlement, le titulaire d'un certificat d'exploitation délivré à l'égard d'une unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité qui, à la fois :

a) relève exclusivement :

(i) soit du responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 406.19(1)*a*),

(ii) soit de la personne à qui les fonctions de gestion dans le cadre du programme ont été attribuées en application du paragraphe 406.36(2);

b) est conforme aux exigences de l'article 426.47 des normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient distribués au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM).

(3) The person responsible for the maintenance control system shall establish an audit system in respect of a quality assurance program that consists of the following:

(*a*) an initial audit within 12 months after the date on which the flight training unit operator certificate is issued;

(*b*) subsequent audits conducted at intervals set out in the MCM;

(*c*) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the MCM found during an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*);

(*d*) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to them and, if management functions have been assigned to another person under subsection 406.36(2) or (3), to that person;

(*e*) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and

(*f*) a system for recording the findings of initial and periodic audits, corrective actions and follow-ups.

(4) The records required under paragraph (3)(*f*) shall be retained for the greater of

(*a*) two audit cycles; and

(*b*) two years.

(5) If a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person responsible for the quality assurance program of the flight training unit under paragraph (1)(*a*) shall be the person responsible for the quality assurance program of the AMO.

(6) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities within a flight training unit's activities shall be fulfilled by per-

(3) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit établir un système de vérification pour le programme d'assurance de la qualité qui comporte les éléments suivants :

a) une vérification initiale dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

b) des vérifications ultérieures effectuées à des intervalles indiqués dans le MCM;

c) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec le MCM qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas *a*) ou *b*);

d) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification lui soit communiquée et, si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes 406.36(2) ou (3), soit communiquée à cette dernière;

e) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;

f) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications initiales et des évaluations périodiques, les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers exigés par l'alinéa (3)*f*) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

a) deux cycles de vérification;

b) deux ans.

(5) Si l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, le responsable du programme d'assurance de la qualité de l'unité de formation au pilotage aux termes de l'alinéa (1)*a*) doit être le responsable du programme d'assurance de la qualité de l'OMA.

(6) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou activités particulières dans le cadre des activités de l'unité de forma-

sons who are not responsible for carrying out those tasks or activities.

SOR/2005-173, s . 13.

[**406.48** and **406.49** reserved]

Division V — Flight Training Operations

Operational Control System

406.50 No flight training unit that conducts flight training in accordance with a flight training operations manual that has been approved by the Minister shall operate an aircraft unless the flight training unit has an operational control system that meets the personnel licensing standards and is under the control of its chief flight instructor.

SOR/2006-352, s. 23.

Aircraft Operations Requirements

406.51 (1) A flight training unit that operates an aeroplane to conduct training for a private pilot licence, a commercial pilot licence or a flight instructor rating shall have access to at least one aeroplane that is certified under Part V for the spin manoeuvre.

(2) A flight training unit that operates a helicopter to conduct training for a pilot permit — recreational, a private pilot licence, a commercial pilot licence or a flight instructor rating shall have access to at least one helicopter that is configured for and capable of full-on autorotational landings.

Facilities at Base of Operations

406.52 A flight training unit shall have facilities at a base of operations that meet the personnel licensing standards.

tion au pilotage doivent être remplies par des personnes qui ne sont pas responsables de leur exécution.

DORS/2005-173, art. 13.

[**406.48** et **406.49** réservés]

Section V — Opérations d'entraînement en vol

Système de contrôle d'exploitation

406.50 Il est interdit à l'unité de formation au pilotage qui dispense de l'entraînement en vol conformément à un manuel d'exploitation de formation au pilotage approuvé par le ministre d'exploiter un aéronef, à moins qu'elle ne dispose d'un système de contrôle d'exploitation qui satisfasse aux normes de délivrance des licences du personnel et dont le chef-instructeur de vol soit responsable.

DORS/2006-352, art. 23.

Exigences relatives à l'utilisation d'un aéronef

406.51 (1) L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion pour dispenser l'entraînement en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur de vol doit avoir accès à au moins un avion qui est certifié pour les vrilles en application de la partie V.

(2) L'unité de formation au pilotage qui utilise un hélicoptère pour dispenser l'entraînement en vue de la délivrance d'un permis de pilote de loisir, d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur de vol doit avoir accès à au moins un hélicoptère qui est configuré pour se poser complètement en autorotation et capable d'effectuer de tels atterrissages.

Installations à une base d'exploitation

406.52 L'unité de formation au pilotage doit avoir à une base d'exploitation des installations qui sont conformes aux normes de délivrance des licences du personnel.

Dispatch of Aircraft

406.53 No flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall permit a person to conduct a take-off in an aircraft that is subject to the operational control of the flight training unit unless the aircraft has been maintained in accordance with a maintenance control system.

Aircraft Operating over Water

406.54 No flight training unit shall permit a person to operate a land aircraft over water, except when conducting a take-off or landing, beyond a point where the land aircraft could reach shore in the event of an engine failure.

Solo Cross-country Routes

406.55 No flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall permit a person to conduct the solo cross-country flight required by Subpart 1 for the private pilot licence — aeroplane or the private pilot licence — helicopter unless the flight training unit notifies the Minister in writing of the planned route of the flight originating from the main base or any satellite base.

Daily Flight Record

406.56 A flight training unit that operates an aeroplane, a helicopter or a glider shall, for the purpose of maintaining operational control, establish, maintain and retain for at least two years after an entry is made a daily flight record that meets the personnel licensing standards.

Journey Log Entries

406.57 A flight training unit that operates an aeroplane, a helicopter or a glider shall designate a person to make journey log entries in accordance with section 605.94.

Régulation d’un aéronef

406.53 Il est interdit à l’unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère de permettre à une personne d’effectuer le décollage d’un aéronef qui est assujetti au contrôle d’exploitation de l’unité de formation au pilotage, à moins que la maintenance de cet aéronef n’ait été exécutée conformément à un système de contrôle de la maintenance.

Utilisation d’un aéronef au-dessus d’un plan d’eau

406.54 Il est interdit à l’unité de formation au pilotage, sauf pour effectuer un décollage ou un atterrissage, de permettre à une personne d’utiliser un aéronef terrestre au-dessus d’un plan d’eau au-delà d’un point d’où, advenant une panne moteur, l’aéronef terrestre pourrait atteindre le rivage.

Trajet du vol-voyage en solo

406.55 Il est interdit à l’unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère de permettre à une personne d’effectuer le vol-voyage en solo exigé par la sous-partie 1 en vue de l’obtention de la licence de pilote privé — avion ou de la licence de pilote privé — hélicoptère, à moins que l’unité de formation au pilotage n’avise par écrit le ministre du trajet prévu du vol provenant de la base principale ou de toute base satellite.

Dossier des vols quotidiens

406.56 Afin de maintenir un contrôle d’exploitation, l’unité de formation au pilotage qui utilise un avion, un hélicoptère ou un planeur doit établir, tenir à jour et conserver, pendant une période minimale de deux ans après la consignation d’une entrée, un dossier des vols quotidiens qui est conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

Entrées au carnet de route

406.57 L’unité de formation au pilotage qui utilise un avion, un hélicoptère ou un planeur doit désigner une personne chargée de consigner les entrées dans un carnet de route conformément à l’article 605.94.

Flight Training at a Satellite Base

406.58 (1) A flight training unit that conducts flight training at a satellite base shall

(*a*) assign a flight instructor, other than a Class 4 flight instructor, to be responsible for flight training operations at the satellite base; and

(*b*) ensure that a qualified flight instructor is on duty at that satellite base while a solo training flight is in progress.

(2) A Class 4 flight instructor shall not conduct flight training at a satellite base unless a qualified Class 1 or Class 2 flight instructor is on duty.

[**406.59** and **406.60** reserved]

Division VI — Manuals and Course Certificates

Flight Training Operations Manual

406.61 (1) Every flight training unit that conducts an integrated course or operates a sub-base shall establish and maintain a flight training operations manual that includes the instructions and information necessary to enable the personnel concerned to perform their duties safely and that meets the personnel licensing standards.

(2) The flight training operations manual may be issued in separate parts corresponding to specific aspects of operations.

(3) Whenever the flight training operations manual no longer meets the personnel licensing standards, the flight training unit shall amend it to bring it into compliance with the standards.

(4) A flight training unit shall submit to the Minister its flight training operations manual and, if they relate to the information required by the personnel licensing standards, any separately issued parts and any subsequent amendments to them or to the manual.

Entraînement en vol dans une base satellite

406.58 (1) L'unité de formation au pilotage qui dispense l'entraînement en vol dans une base satellite doit :

a) nommer un instructeur de vol, autre qu'un instructeur de vol de classe 4, à titre de responsable des opérations d'entraînement en vol dans cette base satellite;

b) s'assurer qu'un instructeur de vol compétent est en service dans cette base satellite pendant un vol d'entraînement en solo.

(2) Un instructeur de vol de classe 4 ne peut dispenser un entraînement en vol dans une base satellite, à moins qu'un instructeur de vol de classe 1 ou 2 compétent ne soit en service.

[**406.59** et **406.60** réservés]

Section VI — Manuels et certificats de cours

Manuel d'exploitation de formation au pilotage

406.61 (1) L'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré ou qui exploite une base secondaire doit établir et tenir à jour un manuel d'exploitation de formation au pilotage qui comprend les instructions et les renseignements permettant au personnel concerné d'exercer ses fonctions en toute sécurité et qui satisfait aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Le manuel d'exploitation de formation au pilotage peut être publié en parties distinctes portant sur des éléments particuliers de l'exploitation.

(3) Dès que le manuel d'exploitation de formation au pilotage ne satisfait plus aux normes de délivrance des licences du personnel, l'unité de formation au pilotage doit le modifier afin de le rendre conforme aux normes.

(4) L'unité de formation au pilotage doit soumettre au ministre son manuel d'exploitation de formation au pilotage et, si elles portent sur les renseignements exigés par les normes de délivrance des licences du personnel, toute partie diffusée séparément et toute modification subséquente de celle-ci ou du manuel.

(5) If the personnel licensing standards are met, the Minister shall approve the parts of a flight training operations manual that relate to the information required by the personnel licensing standards and any subsequent amendments to the parts.

(6) A flight training unit shall distribute its flight training operations manual, any separately issued parts and any subsequent amendments to the manual or parts in accordance with the personnel licensing standards.

(7) The chief flight instructor shall maintain a master list of the holders of the flight training operations manual and ensure that the manual is distributed in accordance with the list.

(8) The following operational personnel shall hold copies of the flight training operations manual and shall be responsible for its amendment:

(*a*) the chief flight instructor;

(*b*) the assistant chief flight instructor;

(*c*) the check instructor; and

(*d*) the person responsible for the maintenance control system or the approved maintenance organization.

(9) The chief flight instructor shall make manuals available to all other operational personnel who are involved in operational control, including flight instructors, students and, if applicable, flight dispatchers.

(10) Every person who has been provided with a copy of the appropriate parts of a flight training operations manual pursuant to subsections (7) and (8) shall keep it up to date by inserting in it the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the person is performing assigned duties.

SOR/2006-352, s. 24.

(5) Si les normes de délivrance des licences du personnel sont respectées, le ministre approuve les parties du manuel d'exploitation de formation au pilotage qui portent sur les renseignements exigés par les normes de délivrance des licences du personnel et toute modification subséquente de celles-ci.

(6) L'unité de formation au pilotage doit distribuer, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, son manuel d'exploitation de formation au pilotage, toute partie qui est diffusée séparément et toute modification de celle-ci ou du manuel.

(7) Le chef-instructeur de vol doit tenir une liste principale des personnes qui disposent du manuel d'exploitation de formation au pilotage et veiller à ce que la diffusion du manuel soit effectuée en fonction de celle-ci.

(8) Les membres du personnel d'exploitation ci-après doivent disposer d'exemplaires du manuel d'exploitation de formation au pilotage et sont responsables de ses modifications :

a) le chef-instructeur de vol;

b) le chef-instructeur de vol adjoint;

c) l'instructeur-vérificateur;

d) la personne responsable du système de contrôle de la maintenance ou l'organisme de maintenance agréé.

(9) Le chef-instructeur de vol doit mettre des manuels à la disposition des autres membres du personnel d'exploitation qui participent au contrôle d'exploitation, y compris des instructeurs de vol, des élèves, et, le cas échéant, des régulateurs de vol.

(10) La personne qui a reçu un exemplaire des parties pertinentes du manuel d'exploitation de formation au pilotage en application des paragraphes (7) et (8) doit le tenir à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et veiller à ce que les parties pertinentes soient à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées.

DORS/2006-352, art. 24.

Training Manual

406.62 (1) Every flight training unit that conducts an integrated course shall establish and maintain a training manual that meets the personnel licensing standards.

(2) The training manual may be issued in separate parts corresponding to specific aspects of the integrated course.

(3) Whenever the training manual no longer meets the personnel licensing standards, the flight training unit shall amend it to bring it into compliance with the standards.

(4) A flight training unit shall submit to the Minister its training manual and, if they relate to the information required by the personnel licensing standards, any separately issued parts and any subsequent amendments to them or to the manual.

(5) If the personnel licensing standards are met, the Minister shall approve the parts of a training manual that relate to the information required by the personnel licensing standards and any subsequent amendments to the parts.

SOR/2006-352, s. 24.

Manuel de formation

406.62 (1) L'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré doit établir et tenir à jour un manuel de formation qui satisfait aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Le manuel de formation peut être publié en parties distinctes portant sur des éléments particuliers du cours intégré.

(3) Dès que le manuel de formation ne satisfait plus aux normes de délivrance des licences du personnel, l'unité de formation au pilotage doit le modifier afin de le rendre conforme aux normes.

(4) L'unité de formation au pilotage doit soumettre au ministre son manuel de formation et, si elles portent sur les renseignements exigés par les normes de délivrance des licences du personnel, toute partie diffusée séparément et toute modification subséquente de celle-ci ou du manuel.

(5) Si les normes de délivrance des licences du personnel sont respectées, le ministre approuve les parties du manuel de formation qui portent sur les renseignements exigés par les normes de délivrance des licences du personnel et toute modification subséquente de celles-ci.

DORS/2006-352, art. 24.

Certificate of Enrolment

406.63 (1) A flight training unit that conducts an integrated course shall provide to each trainee, at the start of the course, a certificate of enrolment that meets the personnel licensing standards.

(2) A flight training unit that conducts an integrated course shall maintain a current list of the trainees enrolled in each integrated course conducted by the flight training unit.

SOR/2006-352, s. 24.

Certificat d'inscription

406.63 (1) L'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré doit fournir à chaque stagiaire, au début du cours, un certificat d'inscription qui satisfait aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) L'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré doit tenir à jour une liste des stagiaires inscrits à chaque cours intégré qu'elle dispense.

DORS/2006-352, art. 24.

Course Completion Certificate

406.64 A flight training unit that conducts an integrated course shall provide to each trainee, on successful

Certificat de réussite au cours

406.64 L'unité de formation au pilotage qui dispense un cours intégré doit remettre à chaque stagiaire ayant

completion of the course, a course completion certificate that meets the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 24; SOR/2015-160, s. 21(F).

réussi ce cours un certificat de réussite au cours qui satisfait aux normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2006-352, art. 24; DORS/2015-160, art. 21(F).

[406.65 to **406.70** reserved]

[**406.65** à **406.70** réservés]

Division VII — Training

Section VII — Formation

Operational Personnel Training Program

Programme de formation des membres du personnel d'exploitation

406.71 (1) For the purposes of this section, "competency check" means a certification by the chief flight instructor or an instructor delegated by the chief flight instructor that a flight instructor conducting training under an integrated course has demonstrated in flight an ability to perform both normal and emergency manoeuvres appropriate to the most complex single-engined aeroplane to be used for the flight instruction.

406.71 (1) Pour l'application du présent article, « vérification de compétence » s'entend d'une certification délivrée par le chef-instructeur de vol ou un instructeur délégué par le chef-instructeur de vol selon laquelle l'instructeur de vol qui dispense la formation dans le cadre d'un cours intégré a démontré en vol qu'il est en mesure d'effectuer les manoeuvres normales et les manoeuvres d'urgence qui conviennent à l'avion monomoteur le plus complexe qui sera utilisé pour l'entraînement en vol.

(2) A flight training unit that conducts flight training in accordance with a flight training operations manual that has been approved by the Minister shall establish and maintain a ground and flight training program for operational personnel as follows:

(*a*) indoctrination training is required upon employment for all persons assigned to an operational control function, including chief flight instructors, assistant chief flight instructors, flight instructors and persons responsible for flight following;

(*b*) the training referred to in paragraph (*a*) shall ensure that persons involved in the control of flight operations are aware of their responsibilities, know reporting relationships and are competent to fulfil their assigned duties related to flight training operations;

(*c*) the training referred to in paragraph (*a*) shall include a review of the flight training operations manual and the training manual, as applicable;

(*d*) each flight instructor who conducts training in accordance with an integrated course shall, before re-

(2) L'unité de formation au pilotage qui dispense de l'entraînement en vol conformément à un manuel d'exploitation de formation au pilotage approuvé par le ministre doit établir et maintenir un programme de formation au sol et en vol destiné au personnel d'exploitation de la façon suivante :

a) une formation de familiarisation est obligatoire à l'embauche de toute personne affectée à la fonction de contrôle d'exploitation, y compris des chefs-instructeurs de vol, des chefs-instructeurs de vol adjoints, des instructeurs de vol et des personnes responsables du suivi des vols;

b) la formation visée à l'alinéa *a*) est telle que les personnes qui participent au contrôle des opérations de vol connaissent leurs responsabilités et la voie hiérarchique et sont compétentes afin de pouvoir exercer les fonctions qui leur ont été assignées et qui sont liées à l'entraînement en vol;

ceiving authorization to conduct the training, successfully complete, under the supervision of the chief flight instructor, assistant chief flight instructor or check instructor,

(i) the indoctrination training referred in paragraph (*a*),

(ii) a review of, and a briefing on, the contents of the flight training operations manual and the training manual, and

(iii) an initial competency check in each type of aircraft in which the flight instructor conducts training in accordance with the integrated course; and

(*e*) each flight instructor who conducts training in accordance with an integrated course shall, every 12 months after the month in which the initial competency check was completed, successfully complete

(i) a recurrent competency check in one of the aircraft in which the flight instructor conducts training in accordance with the integrated course,

(ii) an in-flight monitoring of a training flight conducted by the flight instructor,

(iii) a flight test toward the issuance of a flight instructor rating, multi-engine class rating or instrument rating, or

(iv) a competency check in accordance with Part VI or a pilot proficiency check in accordance with Part VII, as applicable.

SOR/2006-352, s. 24; SOR/2014-131, s. 11; SOR/2015-160, s. 22.

c) la formation visée à l'alinéa *a*) doit comprendre une revue du manuel d'exploitation de formation au pilotage et du manuel de formation, s'il y a lieu;

d) chaque instructeur de vol qui dispense de la formation conformément au cours intégré doit, avant d'être autorisé à dispenser la formation, réussir, sous la supervision du chef-instructeur de vol, du chef-instructeur de vol adjoint ou de l'instructeur-vérificateur, à la fois :

(i) la formation de familiarisation visée à l'alinéa *a*),

(ii) une révision du contenu du manuel d'exploitation de formation au pilotage et du manuel de formation, et un exposé sur ce contenu,

(iii) une vérification de compétence initiale à bord d'un aéronef de chaque type où l'instructeur de vol dispense de la formation conformément au cours intégré;

e) chaque instructeur de vol qui dispense de la formation conformément au cours intégré doit, tous les 12 mois après celui où la vérification de compétence initiale a été effectuée, réussir, selon le cas :

(i) une vérification de compétence périodique à bord de l'un des aéronefs où l'instructeur de vol dispense de la formation conformément au cours intégré,

(ii) une surveillance en vol d'un vol d'entraînement dispensé par celui-ci,

(iii) un test en vol en vue d'une qualification d'instructeur de vol, une qualification de classe multimoteurs ou une qualification de vol aux instruments,

(iv) une vérification de compétence conformément à la partie VI ou un contrôle de la compétence du pilote conformément à la partie VII, selon le cas.

DORS/2006-352, art. 24; DORS/2014-131, art. 11; DORS/2015-160, art. 22.

[**406.72** to **406.74** reserved]

[**406.72** à **406.74** réservés]

Division VIII — Integrated Course

Requirements

406.75 An integrated course shall be conducted under the supervision of the chief flight instructor of a flight training unit that holds a flight training unit operator certificate and shall be arranged by that flight training unit in accordance with the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 24; SOR/2015-160, s. 23.

Prerequisite

406.76 The flight training unit shall ensure that an applicant, before being admitted to an integrated course, has a secondary school diploma or equivalent in accordance with the personnel licensing standards.

SOR/2006-352, s. 24.

Transfer

406.77 Any trainee wishing to transfer to another flight training unit during an integrated course shall apply to the other flight training unit for a formal assessment of the further hours of training required at that flight training unit. The assessment shall be recorded in the applicant's training record.

SOR/2006-352, s. 24.

[**406.78** and **406.79** reserved]

Subpart 7 — [Reserved]

Subpart 8 — Conduct of Flight Tests

Interpretation

408.01 (1) Any reference in this Subpart to the flight testing standards is a reference to Standard 428 — *Personnel Licensing and Training Standards respecting the Conduct of Flight Tests*.

(2) The following definitions apply in this Subpart.

Section VIII — Cours intégré

Exigences

406.75 Tout cours intégré doit être dispensé sous la supervision du chef-instructeur de vol d'une unité de formation au pilotage qui est titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage et être organisé par cette unité de formation au pilotage conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2006-352, art. 24; DORS/2015-160, art. 23.

Condition préalable

406.76 Avant d'accepter un demandeur dans un cours intégré, l'unité de formation au pilotage doit s'assurer que celui-ci possède un diplôme d'études secondaires ou l'équivalent conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

DORS/2006-352, art. 24.

Transfert

406.77 Le stagiaire qui souhaite transférer d'unité de formation au pilotage pendant un cours intégré doit demander à l'autre unité de formation au pilotage de lui fournir une évaluation officielle du nombre d'heures de formation supplémentaires exigé dans cette autre unité. L'évaluation doit être inscrite dans le dossier de formation du demandeur.

DORS/2006-352, art. 24.

[**406.78** et **406.79** réservés]

Sous-partie 7 — [Réservée]

Sous-partie 8 — Conduite de tests en vol

Définitions

408.01 (1) Dans la présente sous-partie, toute mention des normes de tests en vol constitue un renvoi à la Norme 428 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à la conduite de tests en vol*.

(2) Les définitions suivantes s'appliquent à la présente sous-partie.

"air flight test item" means a flight test item performed using an aeroplane, helicopter or synthetic flight training equipment, including the pre-flight inspection, start-up, run-up, taxiing and emergency procedures. (*exercice en vol*)

"examiner" means a person designated by the Minister to conduct flight tests for the issuance or renewal of flight crew permits, licences or ratings for an aeroplane or helicopter. (*examinateur*)

"ground flight test item" means a flight test item performed prior to the pre-flight inspection of the aeroplane or helicopter. (*exercice au sol*)

SOR/2011-284, s. 16.

Application

408.02 This Subpart applies in respect of the conduct, using an aeroplane, helicopter or synthetic flight training equipment, of flight tests required for the issuance or renewal of a flight crew permit, licence or rating.

SOR/2011-284, s. 16.

[**408.03** to **408.10** reserved]

Record of Flight Test

408.11 The Minister shall maintain a record of each flight test in accordance with this Subpart and the flight testing standards. The record shall contain the following information:

(*a*) an assessment of the results of each flight test item;

(*b*) the overall results; and

(*c*) whether the candidate passed or failed the flight test.

SOR/2011-284, s. 16.

Prerequisite for Flight Test

408.12 Before conducting a flight test or partial retest, the examiner shall ensure that they have received

« examinateur » Personne désignée par le ministre pour faire passer les tests en vol en vue de la délivrance ou du renouvellement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite pour un avion ou un hélicoptère. (*examiner*)

« exercice au sol » Exercice du test en vol qui est exécuté avant l'inspection pré-vol de l'avion ou de l'hélicoptère. (*ground flight test item*)

« exercice en vol » Exercice du test en vol qui est exécuté au moyen d'un avion, d'un hélicoptère ou d'un équipement d'entraînement synthétique de vol, y compris l'inspection pré-vol, le démarrage, le point fixe, la circulation au sol et les procédures d'urgence. (*air flight test item*)

DORS/2011-284, art. 16.

Application

408.02 La présente sous-partie s'applique à la tenue des tests en vol, au moyen d'un avion, d'un hélicoptère ou de l'équipement d'entraînement synthétique de vol, qui sont exigés en vue de la délivrance ou du renouvellement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite.

DORS/2011-284, art. 16.

[**408.03** à **408.10** réservés]

Dossiers des tests en vol

408.11 Le ministre tient un dossier de chaque test en vol conformément à la présente sous-partie et aux normes de tests en vol, lequel dossier contient les renseignements suivants :

a) une évaluation des résultats de chaque exercice du test en vol;

b) l'ensemble des résultats;

c) l'échec ou la réussite du candidat au test en vol.

DORS/2011-284, art. 16.

Condition préalable au test en vol

408.12 Avant de faire passer un test en vol ou la reprise partielle d'un test en vol, l'examinateur s'assure

the documentation specified in section 1 of Schedules 1 to 18 to the flight testing standards, dated, if applicable, as specified in that section.

SOR/2011-284, s. 16.

qu'il a reçu la documentation précisée à l'article 1 des annexes 1 à 18 des normes de tests en vol, datée, le cas échéant, tel qu'il est indiqué à cet article.

DORS/2011-284, art. 16.

Aircraft and Equipment Required for a Flight Test

408.13 The examiner shall ensure that the candidate who takes a flight test provides the aircraft and equipment described in section 2 of Schedules 1 to 18 to the flight testing standards.

SOR/2011-284, s. 16.

Aéronef et équipement exigés pour le test en vol

408.13 L'examinateur veille à ce que le candidat qui subit le test en vol fournisse l'aéronef et l'équipement décrits à l'article 2 des annexes 1 à 18 des normes de tests en vol.

DORS/2011-284, art. 16.

Flight Test

408.14 (1) In the case of a flight test conducted in accordance with Schedules 1 to 8 to the flight testing standards, a candidate successfully completes the flight test if

(*a*) the candidate completes all of the items set out in section 5 of those schedules; and

(*b*) the candidate receives at least the passing grade for the permit, licence or rating specified in the following table and does not fail any flight test item for any of the reasons set out in subsection 408.18(1).

Tests en vol

408.14 (1) Dans le cas d'un test en vol tenu conformément aux annexes 1 à 8 des normes de tests en vol, le candidat réussit le test en vol s'il satisfait aux exigences suivantes :

a) il exécute les exercices énoncés à l'article 5 de ces annexes;

b) il obtient au moins la note de passage pour le permis, la licence ou la qualification précisés au tableau suivant et n'échoue à aucun exercice du test en vol pour une des raisons prévues au paragraphe 408.18(1).

TABLE

Permit, Licence or Rating	Passing Grade
Rating for Passenger-Carrying Ultra-Light Aeroplane	50%
Permit for Recreational Pilot — Aeroplane	50%
Licence for Private Pilot — Aeroplane	50%
Licence for Commercial Pilot — Aeroplane	70%
Licence for Private Pilot — Helicopter	50%
Licence for Commercial Pilot — Helicopter	70%
Multi-Engine Class Rating — Aeroplane	70%
Instrument Rating	60%

TABLEAU

Permis, licence ou qualification	Note de passage
Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger	50 %
Permis de pilote de loisir — avion	50 %
Licence de pilote privé — avion	50 %
Licence de pilote professionnel — avion	70 %
Licence de pilote privé — hélicoptère	50 %
Licence de pilote professionnel — hélicoptère	70 %
Qualification de classe multimoteurs — avion	70 %
Qualification de vol aux instruments	60 %

(2) In the case of a flight test conducted in accordance with Schedules 9 to 18 to the flight testing standards, a candidate successfully completes the flight test if

(*a*) the candidate completes all of the items set out in section 5 of those schedules; and

(2) Dans le cas d'un test en vol tenu conformément aux annexes 9 à 18 des normes de tests en vol, le candidat réussit le test en vol s'il satisfait aux exigences suivantes :

a) il exécute les exercices énoncés à l'article 5 de ces annexes;

(*b*) the candidate successfully completes each item of the flight test and does not fail the test for any of the reasons set out in section 408.19.

SOR/2011-284, s. 16.

Conduct of a Flight Test

408.15 (1) The examiner shall conduct a flight test in accordance with section 3 of Schedules 1 to 18 to the flight testing standards.

(2) The examiner shall evaluate the performance of a candidate in accordance with section 4 of Schedules 1 to 18 to the flight testing standards by verifying, during the flight test, the candidate's knowledge and skills when performing the items set out in section 4 of those schedules, taking into account the general tolerances specified in that section. The examiner shall record the results on the form entitled *Flight Test Report* in the manner specified by the Minister.

(3) In the case of a flight test conducted in accordance with Schedules 1 to 8 to the flight testing standards, the examiner shall not take part in the pilotage of the aeroplane or helicopter during the flight test except in the cases set out in paragraph 3(*b*) of those schedules.

SOR/2011-284, s. 16.

408.16 In the case of a flight test conducted in accordance with Schedules 1 to 8 to the flight testing standards, the examiner may have the candidate repeat an item if

(*a*) the item is discontinued for safety reasons;

(*b*) the examiner intervened on the flight controls to avoid a collision with another aircraft that the candidate could not see;

(*c*) the candidate understood the specific nature of the item but did not understand the examiner's request to perform it; or

(*d*) the examiner was distracted to the point of not being able to adequately observe the candidate's performance of the item.

SOR/2011-284, s. 16.

b) il réussit chaque exercice du test en vol et n'échoue pas au test pour une des raisons prévues à l'article 408.19.

DORS/2011-284, art. 16.

Tenue du test en vol

408.15 (1) L'examinateur fait passer le test en vol conformément à l'article 3 des annexes 1 à 18 des normes de tests en vol.

(2) Il évalue, conformément à l'article 4 des annexes 1 à 18 des normes de tests en vol, le rendement du candidat en vérifiant, pendant le test en vol, les connaissances et les aptitudes de celui-ci lorsqu'il exécute les exercices prévus à l'article 4 de ces annexes, en tenant compte des tolérances générales précisées à cet article. Il consigne les résultats sur le formulaire intitulé *Rapport du test en vol* de la manière indiquée par le ministre.

(3) Dans le cas d'un test en vol tenu conformément aux annexes 1 à 8 des normes de tests en vol, il est interdit à l'examinateur de prendre part au pilotage de l'avion ou de l'hélicoptère pendant le test en vol, sauf dans les cas prévus à l'alinéa 3*b*) de ces annexes.

DORS/2011-284, art. 16.

408.16 Dans le cas d'un test en vol tenu conformément aux annexes 1 à 8 des normes de tests en vol, l'examinateur peut faire reprendre un exercice au candidat, dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

a) l'exercice est interrompu pour des raisons de sécurité;

b) l'examinateur est intervenu aux commandes de vol afin d'éviter une collision avec un autre aéronef que le candidat ne pouvait voir;

c) le candidat a compris la nature précise de l'exercice, mais n'a pas compris la demande de l'examinateur de l'exécuter;

d) l'examinateur a été distrait au point de ne pouvoir observer convenablement l'exécution de l'exercice par le candidat.

DORS/2011-284, art. 16.

Incomplete Flight Test

408.17 If the candidate has successfully completed some of the items during a flight test but the flight test cannot be completed for reasons beyond the candidate's control, the subsequent flight test shall meet the following requirements:

(*a*) only the items that the candidate could not perform during the initial flight test shall be performed;

(*b*) the candidate shall take the subsequent flight test within

(i) 60 days after the date of the incomplete flight test, in the case of a flight test described in Schedule 1 to the flight testing standards, or

(ii) 30 days after the date of the incomplete flight test, in the case of a flight test described in Schedules 2 to 18 to the flight testing standards; and

(*c*) in the case of a flight test conducted in accordance with Schedule 8 to the flight testing standards, the subsequent flight test shall be conducted using an aircraft in the same instrument rating group as the aircraft used in the initial flight test.

SOR/2011-284, s. 16; SOR/2015-160, s. 24(F).

Test en vol incomplet

408.17 Dans le cas où le candidat a réussi certains exercices pendant le test en vol, mais que celui-ci ne peut être terminé pour des raisons indépendantes de sa volonté, le test en vol suivant doit être conforme aux exigences suivantes :

a) seuls les exercices qui n'ont pu être exécutés par le candidat pendant le test en vol initial doivent l'être;

b) le candidat subit le test en vol suivant :

(i) dans les 60 jours suivant la date du test en vol incomplet, dans le cas d'un test en vol décrit à l'annexe 1 des normes de tests en vol,

(ii) dans les 30 jours suivant la date du test en vol incomplet, dans le cas d'un test en vol décrit aux annexes 2 à 18 des normes de tests en vol;

c) dans le cas d'un test en vol tenu conformément à l'annexe 8 des normes de tests en vol, le test en vol suivant est tenu au moyen d'un aéronef faisant partie du même groupe que l'aéronef utilisé pour le test en vol initial.

DORS/2011-284, art. 16; DORS/2015-160, art. 24(F).

Failure and Re-test — Schedules 1 to 8 to Flight Testing Standards

408.18 (1) In the case of a flight test conducted in accordance with Schedules 1 to 8 to the flight testing standards, a candidate fails the flight test if

(*a*) the candidate's performance of an item includes deviations that are repeated or that the candidate either does not recognize or does not correct in a timely manner;

(*b*) the candidate's handling of the aircraft is rough or includes uncorrected or excessive deviations from specified tolerances;

(*c*) the candidate, as a result of a pilot error or faulty handling of the aircraft, exceeds by more than double the deviation tolerances specified in the table to sec-

Échec et reprise — Annexes 1 à 8 des normes de tests en vol

408.18 (1) Dans le cas d'un test en vol tenu conformément aux annexes 1 à 8 des normes de tests en vol, le candidat échoue au test en vol dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

a) dans l'exécution d'un exercice, il effectue des écarts qui sont répétés ou qu'il ne perçoit pas ou ne corrige pas en temps opportun;

b) lors des manoeuvres de pilotage de l'aéronef, il est brusque ou il effectue des écarts non corrigés excessifs par rapport aux tolérances précisées;

c) il dépasse, à cause d'une erreur de sa part ou d'une mauvaise technique de pilotage de l'aéronef, de plus du double les écarts tolérés qui sont précisés au ta-

tion 4 of Schedules 1 to 8 of those standards, even if a correction is made;

(*d*) the candidate does not demonstrate the level of technical proficiency or knowledge necessary to carry out the functions of a holder of a licence, permit or rating;

(*e*) the candidate has lapses in situational awareness that are not identified or corrected;

(*f*) the candidate's flight management skills are ineffective; or

(*g*) the safety of the flight is compromised.

(2) A candidate who fails not more than two air flight test items described in Schedules 1 to 7 to the flight testing standards may take a re-test of each failed item within:

(*a*) 60 days after the date of the failed test, in the case of a flight test described in Schedule 1 to those standards; or

(*b*) 30 days after the date of the failed test, in the case of a flight test described in Schedules 2 to 7 to those standards.

(3) A candidate who fails not more than one air flight test item described in Schedule 8 to the flight testing standards may take a re-test of the failed item within 30 days after the date of the failed test.

(4) A candidate must take a complete re-test for a licence, permit or rating referred to in Schedules 1 to 8 to the flight testing standards if

(*a*) during a flight test, the candidate displays unsafe airmanship or dangerous flying resulting in the flight test being assessed as a failure;

(*b*) the candidate repeatedly fails to use appropriate and effective visual scanning techniques to ensure that the area is cleared before or while performing an item that involves visual manoeuvres;

(*c*) during a complete flight test, the candidate fails any ground flight test item;

bleau de l'article 4 des annexes 1 à 8 de ces normes, même si l'écart est corrigé;

d) il ne démontre pas qu'il possède un niveau de compétence technique ou les connaissances nécessaires pour exercer les fonctions de titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification;

e) il a des lacunes de conscience de la situation qu'il ne décèle pas ou ne corrige pas;

f) ses aptitudes en gestion de vol sont inefficaces;

g) la sécurité du vol est compromise.

(2) Le candidat qui échoue à au plus deux des exercices en vol décrits aux annexes 1 à 7 des normes de tests en vol peut les reprendre :

a) dans les 60 jours suivant la date de l'échec au test, dans le cas d'un test en vol décrit à l'annexe 1 de ces normes;

b) dans les 30 jours suivant la date de l'échec au test, dans le cas d'un test en vol décrit aux annexes 2 à 7 de ces normes.

(3) Le candidat qui échoue à au plus un des exercices en vol décrits à l'annexe 8 des normes de tests en vol peut le reprendre dans les 30 jours suivant la date de son échec au test.

(4) Le candidat fait la reprise complète du test en vol relatif à la licence, au permis ou à la qualification visé aux annexes 1 à 8 des normes de tests en vol dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

a) pendant le test en vol, il fait preuve d'une mauvaise discipline aéronautique ou pilote de façon dangereuse de sorte que le test en vol est un échec;

b) il omet, à plusieurs reprises, d'employer les méthodes convenables et efficaces de balayage visuel pour s'assurer que la zone est libre avant et pendant l'exécution d'un exercice qui comporte des manoeuvres à vue;

(*d*) during a complete flight test, the candidate fails more than two air flight test items in the case of a flight test described in Schedules 1 to 7 to the flight testing standards or more than one air flight test item in the case of a flight test described in Schedule 8 to those standards;

(*e*) the candidate fails an item during a partial re-test; or

(*f*) the candidate does not complete a partial re-test within a period specified in subsection (2).

SOR/2011-284, s. 16.

Failure of a Flight Test — Schedules 9 to 18 to Flight Testing Standards

408.19 In the case of a flight test conducted in accordance with Schedules 9 to 18 to the flight testing standards, a candidate fails the flight test if

(*a*) the candidate performs an air flight test item using unsafe airmanship or completes the item with major deviations from the level of competency required for the issuance of a commercial pilot licence — aeroplane or a commercial pilot licence — helicopter;

(*b*) the candidate fails to use appropriate and effective visual scanning techniques to ensure that the area is cleared before or while performing an item that involves visual manoeuvres;

(*c*) the candidate acts or fails to act in such a manner that the examiner is required to take corrective action to maintain safe flight;

(*d*) the candidate instructs, on the ground or in the air, in a manner that the examiner determines would result in a lack of understanding or in a misunderstanding that could lead to a dangerous flight situation;

(*e*) the candidate fails to accomplish the aim of one or more of the items of the flight test;

(*f*) the candidate does not demonstrate the level of technical proficiency or knowledge necessary to carry

c) il échoue à un exercice au sol pendant le test en vol complet;

d) pendant le test en vol complet, il échoue à plus de deux exercices en vol, dans le cas d'un test en vol décrit aux annexes 1 à 7 des normes de tests en vol, ou échoue à plus d'un exercice en vol du test en vol, dans le cas d'un test en vol décrit à l'annexe 8 de ces normes;

e) il échoue à un exercice pendant une reprise partielle du test;

f) il ne fait pas la reprise partielle du test dans l'un des délais précisés au paragraphe (2).

DORS/2011-284, art. 16.

Échec au test en vol — Annexes 9 à 18 des normes de tests en vol

408.19 Dans le cas d'un test en vol tenu conformément aux annexes 9 à 18 des normes de tests en vol, le candidat échoue au test en vol dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

a) il exécute un exercice en vol en faisant preuve d'une mauvaise discipline aéronautique ou le termine en commettant des écarts importants par rapport au niveau de compétence exigé pour la délivrance d'une licence de pilote professionnel — avion ou d'une licence de pilote professionnel — hélicoptère;

b) il omet d'employer les méthodes convenables et efficaces de balayage visuel pour s'assurer que la zone est libre avant et pendant l'exécution d'un exercice comportant des manoeuvres à vue;

c) il agit, ou omet d'agir, de manière telle que l'examinateur doit intervenir pour corriger la situation afin de maintenir la sécurité du vol;

d) son enseignement au sol ou en vol est tel que l'examinateur juge qu'il entraînerait un manque de compréhension ou un malentendu susceptible de mener à une situation dangereuse en vol;

e) il n'atteint pas le but d'un ou de plusieurs exercices du test en vol;

out the functions of a holder of a flight instructor rating; or

(*g*) the candidate displays an ineffective instructional technique.

SOR/2011-284, s. 16.

f) il ne démontre pas qu'il possède un niveau de compétence technique ou les connaissances nécessaires pour exercer les fonctions de titulaire d'une qualification d'instructeur de vol;

g) il a une méthode d'enseignement inefficace.

DORS/2011-284, art. 16.

PART V — AIRWORTHINESS

Interpretation

500.01 In this Part, "rotorcraft" means a gyroplane or a helicopter.

SOR/98-526, s. 2; SOR/2009-280, s. 23.

PARTIE V — NAVIGABILITÉ

Définition

500.01 Dans la présente partie, « giravion » s'entend d'un autogire ou d'un hélicoptère.

DORS/98-526, art. 2; DORS/2009-280, art. 23.

Subpart 1 — Annual Airworthiness Information Report

Requirement to Report

501.01 (1) Subject to subsection (2), the owner of a Canadian aircraft, other than an ultra-light aeroplane, shall submit to the Minister an Annual Airworthiness Information Report in respect of the aircraft, in the form and manner specified in Chapter 501 of the *Airworthiness Manual*, either as

(*a*) an individual report; or

(*b*) where approved in conformity with Chapter 501 of the *Airworthiness Manual*, a consolidated fleet report.

(2) The submission of the Annual Airworthiness Information Report is not required where the aircraft is out of service and its owner

(*a*) reports, in the form and manner specified in Chapter 501 of the *Airworthiness Manual*, that the aircraft is out of service and is expected to remain out of service for one or more of the reporting periods for which an Annual Airworthiness Information Report would otherwise be required; and

(*b*) notifies the Minister forthwith when that aircraft is brought back into service.

Sous-partie 1 — Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne

Obligation de rendre compte

501.01 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le propriétaire d'un aéronef canadien, autre qu'un avion ultra-léger, doit présenter au ministre un rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne relatif à cet aéronef, en la forme et de la manière prévues au chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*, lequel rapport est :

a) soit un rapport individuel;

b) soit, s'il y a eu approbation à cet effet conformément au chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*, un rapport consolidé de flotte.

(2) La présentation du rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne n'est pas requise lorsque l'aéronef est immobilisé et que le propriétaire :

a) d'une part, avise, en la forme et de la manière prévues au chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*, que l'aéronef est immobilisé et qu'il est prévu que cette immobilisation durera au moins la période pour laquelle le rapport annuel d'information de navigabilité aérienne serait par ailleurs exigé;

b) d'autre part, avise le ministre aussitôt que l'aéronef est remis en service.

Information to Be Reported

501.02 The owner of a Canadian aircraft shall provide in the Annual Airworthiness Information Report the information on the characteristics of the aircraft and on the maintenance of its airworthiness that is specified in Chapter 501 of the *Airworthiness Manual*.

Reporting Schedule

501.03 The owner of a Canadian aircraft shall submit the Annual Airworthiness Information Report to the Minister by not later than the anniversary of the day on which the aircraft's flight authority was issued or another date agreed on, beforehand, by the owner and the Minister.

SUBPART 7 — FLIGHT AUTHORITY AND CERTIFICATE OF NOISE COMPLIANCE

[SOR/2000-404, s. 1]

Application

507.01 This Subpart applies in respect of aircraft, other than ultra-light aeroplanes and hang gliders, that are

(*a*) Canadian aircraft; or

(*b*) operated in Canadian airspace.

Certificate of Airworthiness

507.02 Where an application for a flight authority is made pursuant to section 507.06, the Minister shall issue a certificate of airworthiness in respect of an aircraft

(*a*) for which an aircraft type design has been certified by the Minister and the certification is not in respect of a restricted category aircraft;

(*b*) that conforms to its certified type design; and

(*c*) that is safe for flight.

SOR/2009-280, s. 24.

Renseignements à fournir

501.02 Le propriétaire d'un aéronef canadien fournit dans le rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne les renseignements sur les caractéristiques de l'aéronef et sur le maintien de sa navigabilité, comme le prévoit le chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*.

Calendrier de présentation du rapport

501.03 Le propriétaire d'un aéronef canadien présente le rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne au ministre au plus tard à la date d'anniversaire de l'autorité de vol délivrée à l'égard de l'aéronef en cause ou à une autre date sur laquelle le propriétaire et le ministre se sont entendus au préalable.

SOUS-PARTIE 7 — AUTORITÉ DE VOL ET CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ACOUSTIQUE

[DORS/2000-404, art. 1]

Application

507.01 La présente sous-partie s'applique aux aéronefs, sauf les avions ultra-légers et les ailes libres, qui sont :

a) soit des aéronefs canadiens;

b) soit utilisés dans l'espace aérien canadien.

Certificat de navigabilité

507.02 Dans le cas où une demande d'autorité de vol est présentée en vertu de l'article 507.06, le ministre délivre un certificat de navigabilité à l'égard d'un aéronef lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la définition de type de l'aéronef a été certifiée par le ministre, et la certification ne vise pas un aéronef de catégorie restreinte;

b) l'aéronef est conforme à sa définition de type certifiée;

c) l'aéronef peut être utilisé en toute sécurité.

DORS/2009-280, art. 24.

Special Certificate of Airworthiness

507.03 Where an application for a flight authority is made pursuant to section 507.06, the Minister shall issue a special certificate of airworthiness in respect of an aircraft that

(*a*) meets the criteria for one of the classifications of a special certificate of airworthiness specified in Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*;

(*b*) conforms to the applicable type design or, in the case of an amateur-built aircraft, is designed and constructed in a way that ensures its airworthiness, in conformity with the requirements of Chapter 549 of the *Airworthiness Manual*; and

(*c*) is safe for flight.

Flight Permit

507.04 Where an application for a flight authority is made pursuant to section 507.06, the Minister shall issue a flight permit in respect of an aircraft that meets the criteria for one of the classifications of a flight permit specified in Chapter 507 of the *Airworthiness Manual* and that is safe for flight.

Validation of Foreign Flight Authority

507.05 Where an aircraft is operating under a foreign flight authority that is issued in respect of the aircraft or the fleet of which it is a part and that does not conform to Article 31 of the Convention, and the Minister determines that the aircraft is safe for flight, the Minister shall validate the foreign flight authority, thereby authorizing the operation of the aircraft in Canadian airspace.

Application for Flight Authority

507.06 (1) An application for a flight authority shall be signed by the owner of the aircraft in respect of which it is submitted, or by a representative of the owner as defined in Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*.

Certificat spécial de navigabilité

507.03 Dans le cas où une demande d'autorité de vol est présentée en vertu de l'article 507.06, le ministre délivre un certificat spécial de navigabilité à l'égard d'un aéronef qui, à la fois :

a) satisfait aux critères de l'une des classifications du certificat spécial de navigabilité énoncées au chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*;

b) est conforme à la définition de type qui s'y applique ou, dans le cas d'un aéronef de construction amateur, est conçu et construit de façon à en assurer la navigabilité, conformément aux exigences du chapitre 549 du *Manuel de navigabilité*;

c) peut être utilisé en toute sécurité.

Permis de vol

507.04 Dans le cas où une demande d'autorité de vol est présentée en vertu de l'article 507.06, le ministre délivre un permis de vol à l'égard d'un aéronef qui satisfait aux critères de l'une des classifications du permis de vol énoncées au chapitre 507 du *Manuel de navigabilité* et qui peut être utilisé en toute sécurité.

Validation d'une autorité de vol étrangère

507.05 Lorsqu'un aéronef est utilisé en vertu d'une autorité de vol étrangère qui est délivrée à l'égard de l'aéronef ou de la flotte à laquelle il appartient et qui n'est pas conforme à l'article 31 de la Convention, et que le ministre détermine que l'aéronef peut être utilisé en toute sécurité, le ministre valide l'autorité de vol étrangère permettant ainsi l'utilisation de cet aéronef dans l'espace aérien canadien.

Demande d'autorité de vol

507.06 (1) La demande d'autorité de vol doit être signée par le propriétaire de l'aéronef à l'égard duquel elle est présentée ou par le représentant du propriétaire au sens du chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*.

(2) A person who applies for a flight authority shall do so in the form and manner specified in Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*.

(3) An applicant for a flight authority shall include with the application a declaration, made by a person authorized to do so pursuant to section 507.10, attesting that

(*a*) in the case of an application for a certificate of airworthiness, the aircraft meets the requirements of section 507.02;

(*b*) in the case of an application for a special certificate of airworthiness, the aircraft meets the requirements of section 507.03; or

(*c*) in the case of an application for a flight permit, the aircraft meets the requirements of section 507.04.

(4) In the case of an application to validate a foreign flight authority, the applicant shall submit a copy of the foreign flight authority, including any operational limitation imposed in respect of that flight authority.

(5) The Minister may inspect, or may cause to be inspected, any aircraft for which an application for flight authority has been made, for the purposes of determining conformity with its type design and compliance with the applicable requirements of these Regulations.

(2) La demande d'autorité de vol doit être présentée en la forme et de la manière prévues au chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*.

(3) Dans sa demande d'autorité de vol, le demandeur inclut une déclaration, faite par une personne autorisée en vertu de l'article 507.10, qui atteste que :

a) dans le cas d'un certificat de navigabilité, l'aéronef satisfait aux exigences de l'article 507.02;

b) dans le cas d'un certificat spécial de navigabilité, l'aéronef satisfait aux exigences de l'article 507.03;

c) dans le cas d'un permis de vol, l'aéronef satisfait aux exigences de l'article 507.04.

(4) Dans le cas d'une demande de validation d'une autorité de vol étrangère, le demandeur doit présenter une copie de l'autorité de vol étrangère, y compris toute limite d'utilisation imposée à l'égard de cette autorité.

(5) Le ministre peut inspecter ou faire inspecter tout aéronef faisant l'objet d'une demande d'autorité de vol, afin d'en vérifier la conformité avec sa définition de type et avec les exigences pertinentes du présent règlement.

Flight Authority for an Imported Aircraft

507.07 Where an application for a flight authority is made in respect of an aircraft being imported, the applicant must comply with the importation requirements specified in Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*.

Autorité de vol d'un aéronef importé

507.07 Lorsqu'une demande d'autorité de vol est présentée à l'égard d'un aéronef qui est importé, le demandeur doit se conformer aux exigences d'importation prévues au chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*.

Issuance of Additional Flight Authority

507.08 (1) Where the owner of an aircraft requests an additional flight authority in accordance with section 507.06 and demonstrates compliance with the applicable standards contained in Standard 507 — *Flight Authority and Certificate of Noise Compliance* and if the aircraft is safe for flight, the Minister shall issue

(*a*) in the case of an aircraft that has been damaged or has inoperative systems such that it no longer con-

Délivrance d'une autorité de vol supplémentaire

507.08 (1) Lorsque le propriétaire d'un aéronef demande, conformément à l'article 507.06, une autorité de vol supplémentaire et démontre qu'il respecte les normes applicables qui figurent à la norme 507 — *Autorité de vol et certificat de conformité acoustique*, et que l'aéronef peut être utilisé en toute sécurité, le ministre délivre :

a) dans le cas d'un aéronef qui a été endommagé ou comporte des systèmes qui sont inopérants de sorte

forms to the conditions of the existing flight authority, an additional flight authority to allow the aircraft to be flown to a location where the required maintenance can be performed; or

(*b*) in the case of an aircraft that has been modified to allow multiple configurations one of which results in the aircraft no longer meeting the conditions of issue of the existing flight authority, an additional flight authority in respect of the new configuration.

(2) Where an additional flight authority is issued in respect of an aircraft pursuant to this section,

(*a*) the additional flight authority takes effect when an entry indicating that it is in effect, is made in the aircraft journey log; and

(*b*) except where provided for by technical dispatch procedures required by subsection 706.06(1), the flight authority specified in the most recent journey log entry made pursuant to paragraph 571.06(3)(*a*) remains in effect until a new flight authority is specified.

SOR/2003-154, s. 4.

qu'il n'est plus conforme aux conditions de l'autorité de vol existante, une autorité de vol supplémentaire permettant d'amener l'aéronef à un endroit où la maintenance requise peut être effectuée;

b) dans le cas d'un aéronef qui a été modifié pour permettre des configurations multiples, dont l'une fait en sorte que l'aéronef n'est plus conforme aux conditions relatives à la délivrance de l'autorité de vol existante, une autorité de vol supplémentaire à l'égard de cette nouvelle configuration.

(2) Lorsqu'une autorité de vol supplémentaire est délivrée à l'égard d'un aéronef en vertu du présent article :

a) d'une part, l'autorité de vol supplémentaire entre en vigueur lorsqu'une inscription est effectuée en ce sens dans le carnet de route de l'aéronef;

b) d'autre part, sauf si le cas est prévu dans les procédures de remise en service technique exigées en vertu du paragraphe 706.06(1), l'autorité de vol correspondant à la plus récente inscription effectuée dans le carnet de route en vertu de l'alinéa 571.06(3)*a*) demeure en vigueur jusqu'à ce qu'une nouvelle autorité de vol y soit inscrite.

DORS/2003-154, art. 4.

Operating Conditions

507.09 Where an aircraft does not meet the requirements for the issue of a flight authority that conforms to Article 31 of the Convention, the Minister shall make the flight authority subject to operating conditions where the conditions are required to ensure the safety of the aircraft, other aircraft, persons, animals or property.

Conditions d'exploitation

507.09 Lorsqu'un aéronef ne satisfait pas aux exigences relatives à la délivrance d'une autorité de vol conforme à l'article 31 de la Convention, le ministre assortit l'autorité de vol de conditions d'exploitation lorsque ces conditions sont requises pour assurer la sécurité de l'aéronef, d'autres aéronefs, de personnes, d'animaux ou de biens.

Persons Who May Attest to Condition and Conformity

507.10 No person shall make a declaration of an aircraft's condition or conformity to its certified type design for the purpose of obtaining a flight authority other than the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence issued pursuant to Part IV or

(*a*) in the case of a new aircraft, an authorized representative of the manufacturer; or

Personnes autorisées à attester l'état et la conformité

507.10 Il est interdit à toute personne, sauf au titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) délivrée en vertu de la partie IV, de faire une déclaration concernant l'état d'un aéronef ou sa conformité à sa définition de type certifiée dans le but d'obtenir une autorité de vol, à moins qu'elle ne soit :

(*b*) in the case of an aircraft that is operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, the owner of the aircraft.

SOR/2002-112, s. 2.

a) dans le cas d'un nouvel aéronef, un représentant autorisé du constructeur;

b) dans le cas d'un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, le propriétaire de l'aéronef.

DORS/2002-112, art. 2.

Duration of a Flight Authority

507.11 Unless surrendered, suspended or cancelled, a flight authority issued pursuant to this Subpart remains in force during the period or for the number of flights specified in it or, where no limit is specified, indefinitely, if the aircraft continues to meet the conditions subject to which the flight authority was issued.

Durée de l'autorité de vol

507.11 Sauf si elle a fait l'objet d'une renonciation, d'une suspension ou d'une annulation, une autorité de vol délivrée en vertu de la présente sous-partie demeure en vigueur pour la période ou le nombre de vols qui y sont mentionnés ou, lorsque aucune limite n'y est mentionnée, demeure en vigueur indéfiniment, pourvu que l'aéronef continue de satisfaire aux conditions relatives à la délivrance de l'autorité de vol.

Alteration of Document

507.12 No person other than the Minister shall amend a flight authority issued pursuant to this Subpart.

Modification du document

507.12 Seul le ministre peut modifier une autorité de vol délivrée en vertu de la présente sous-partie.

Replacing a Lost or Destroyed Flight Authority

507.13 The Minister shall replace a lost or destroyed flight authority of a Canadian aircraft on receipt of a written application from the registered owner, or from a representative of the owner as specified in Standard 507 — *Flight Authority and Certificate of Noise Compliance*, if the aircraft continues to meet the requirements for the issue of the flight authority.

SOR/2003-154, s. 5.

Remplacement d'une autorité de vol perdue ou détruite

507.13 Le ministre remplace une autorité de vol perdue ou détruite d'un aéronef canadien sur réception d'une demande écrite du propriétaire enregistré ou de son représentant tel qu'il est précisé dans la norme 507 — *Autorité de vol et certificat de conformité acoustique*, si l'aéronef continue d'être conforme aux exigences relatives à la délivrance de l'autorité de vol.

DORS/2003-154, art. 5.

[**507.14** to **507.19** reserved]

[**507.14** à **507.19** réservés]

Certificate of Noise Compliance

507.20 If an application for a certificate of noise compliance is made in respect of an aircraft under section 507.21 and the aircraft meets the applicable noise emission levels specified in Chapter 516 of the *Airworthiness Manual*, the Minister shall issue the certificate.

SOR/2000-404, s. 2.

Certificat de conformité acoustique

507.20 Si une demande de certificat de conformité acoustique est présentée à l'égard d'un aéronef en vertu de l'article 507.21 et si l'aéronef est conforme aux niveaux d'émission de bruit applicables prévues au chapitre 516 du *Manuel de navigabilité*, le ministre délivre le certificat.

DORS/2000-404, art. 2.

Application for a Certificate of Noise Compliance

507.21 (1) An application for a certificate of noise compliance shall be signed by the owner or operator of the aircraft in respect of which it is submitted or by a representative of the owner within the meaning of Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*.

(2) A person who applies for a certificate of noise compliance shall do so in the form and manner specified in Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*.

(3) An applicant for a certificate of noise compliance shall include with the application evidence that the aircraft meets the noise emission levels referred to in section 507.20.

SOR/2000-404, s. 2.

Suspension of a Certificate of Noise Compliance

507.22 A certificate of noise compliance is suspended and shall be surrendered to the Minister on request if the aircraft in respect of which it was issued no longer meets the noise emission levels referred to in section 507.20.

SOR/2000-404, s. 2.

Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance

507.23 In the process of validating a foreign flight authority in respect of an aircraft under section 507.05, if a foreign certificate of noise compliance is in effect in respect of the aircraft, the Minister shall validate the foreign certificate of noise compliance in the form and manner specified for the validation of the flight authority.

SOR/2000-404, s. 2.

SUBPART 9 — EXPORT AIRWORTHINESS CERTIFICATES

Application

509.01 This Subpart applies in respect of the following aircraft if they meet the export requirements specified in Chapter 509 of the *Airworthiness Manual*, except for aircraft that are operated under a special certificate of

Demande de certificat de conformité acoustique

507.21 (1) Toute demande de certificat de conformité acoustique doit être signée par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef à l'égard duquel elle est présentée ou par le représentant du propriétaire au sens du chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*.

(2) La demande de certificat de conformité acoustique doit être présentée en la forme et de la manière prévues au chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*.

(3) La personne qui présente une demande de certificat de conformité acoustique doit y joindre une preuve que l'aéronef est conforme aux normes d'émission de bruit visées à l'article 507.20.

DORS/2000-404, art. 2.

Suspension de certificat de conformité acoustique

507.22 Le certificat de conformité acoustique est suspendu et est retourné sur demande au ministre lorsque l'aéronef à l'égard duquel il a été délivré n'est plus conforme aux niveaux d'émission de bruit visés à l'article 507.20.

DORS/2000-404, art. 2.

Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger

507.23 Si, au cours du processus de validation d'une autorité de vol étrangère à l'égard d'un aéronef en vertu de l'article 507.05, un certificat de conformité acoustique étranger est en vigueur à l'égard de l'aéronef, le ministre le valide en la forme et de la manière prévues pour la validation de l'autorité de vol.

DORS/2000-404, art. 2.

SOUS-PARTIE 9 — CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ POUR EXPORTATION

Application

509.01 La présente sous-partie s'applique aux aéronefs suivants s'ils satisfont aux exigences d'exportation prévues au chapitre 509 du *Manuel de navigabilité*, sauf aux aéronefs exploités en vertu d'un certificat spécial de

airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, ultra-light aeroplanes and hang gliders:

(*a*) new aircraft manufactured in Canada;

(*b*) Canadian aircraft in respect of which a Certificate of Airworthiness has been issued pursuant to Subpart 7; or

(*c*) aircraft that were last registered in Canada but are no longer registered in any state.

SOR/2002-112, s. 3.

navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, aux avions ultra-légers et aux ailes libres :

a) tout nouvel aéronef construit au Canada;

b) tout aéronef canadien à l'égard duquel un certificat de navigabilité a été délivré en vertu de la sous-partie 7;

c) tout aéronef qui n'est plus immatriculé dans un État mais dont la dernière immatriculation a été effectuée au Canada.

DORS/2002-112, art. 3.

Application for an Export Airworthiness Certificate

509.02 (1) A person who applies for an Export Airworthiness Certificate shall do so in the form and manner specified in Chapter 509 of the *Airworthiness Manual*.

(2) An applicant for an Export Airworthiness Certificate shall include with the application a declaration made by a person authorized to do so pursuant to section 509.04, attesting that the aircraft conforms to the certified type design specified in the application.

Demande de certificat de navigabilité pour exportation

509.02 (1) La demande d'un certificat de navigabilité pour exportation doit être présentée en la forme et de la manière prévues au chapitre 509 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Dans sa demande de certificat de navigabilité pour exportation, le demandeur inclut une déclaration, faite par une personne autorisée en vertu de l'article 509.04, qui atteste que l'aéronef est conforme à la définition de type certifiée énoncée dans la demande.

Authority for Export

509.03 (1) Subject to subsection (2), the Minister shall issue an Export Airworthiness Certificate where the aircraft in respect of which the application is made conforms to

(*a*) the type design specified in a type certificate; or

(*b*) another type design specified in the application, where the aircraft is being exported to a state with which Canada has entered into an agreement that provides for the acceptance of Export Airworthiness Certificates and the aircraft conforms to any special requirements specified by that state.

(2) Where an aircraft does not meet the requirements of subsection (1), the Minister may issue an Export Airworthiness Certificate that specifies the non-conformity to the applicable type design or any special requirement

Autorité d'exportation

509.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le ministre délivre un certificat de navigabilité pour exportation pour l'aéronef à l'égard duquel une demande est présentée, si l'aéronef est conforme :

a) soit à la définition de type précisée dans un certificat de type;

b) soit à une autre définition de type indiquée dans la demande, alors qu'il sera exporté vers un État avec lequel le Canada a conclu une entente qui prévoit l'acceptation de certificats de navigabilité pour exportation et qu'il satisfait à toute exigence spéciale prévue par cet État.

(2) Lorsque l'aéronef ne satisfait pas entièrement aux exigences du paragraphe (1), le ministre peut délivrer un certificat de navigabilité pour exportation qui précise les exigences non satisfaites et l'acceptation, par l'État vers

and the acceptance of that non-conformity by the state to which the aircraft is being exported.

SOR/2009-280, s. 25.

Persons Who May Attest to Condition and Conformity

509.04 No person shall make a declaration of an aircraft's condition or conformity to its certified type design for the purpose of obtaining an Export Airworthiness Certificate in respect of the aircraft, other than

(*a*) the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence issued pursuant to Part IV that is applicable to that aircraft type; or

(*b*) in the case of a new aircraft manufactured in Canada, an authorized representative of the manufacturer.

Responsibilities of the Exporter

509.05 Where an Export Airworthiness Certificate has been issued in respect of an aircraft, the owner of the aircraft shall, on transfer of its title,

(*a*) forward to the new owner all of the documents and information required by Chapter 509 of the *Airworthiness Manual*;

(*b*) where the exported aircraft is disassembled, forward to the new owner the manufacturer's assembly instructions and the other documents relating to the aircraft specified in Chapter 509 of the *Airworthiness Manual*; and

(*c*) ensure that the temporary equipment, if any, incorporated into the aircraft for the purpose of the export delivery flight is removed and the aircraft is restored to the configuration approved in the type certificate.

SUBPART 11

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

511.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.02 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.04 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

lequel l'aéronef est exporté, de ces exigences non satisfaites.

DORS/2009-280, art. 25.

Personnes autorisées à attester l'état et la conformité

509.04 Il est interdit à toute personne de faire une déclaration concernant l'état d'un aéronef ou sa conformité à l'égard de la définition de type certifiée dans le but d'obtenir un certificat de navigabilité pour exportation à l'égard de l'aéronef, à moins qu'elle ne soit :

a) titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) délivrée en vertu de la partie IV qui s'applique à ce type d'aéronef;

b) dans le cas d'un nouvel aéronef construit au Canada, représentant autorisé du constructeur.

Responsabilités de l'exportateur

509.05 Lorsqu'un certificat de navigabilité pour exportation a été délivré à l'égard d'un aéronef, le propriétaire de cet aéronef doit, au moment du transfert de titre :

a) faire parvenir au nouveau propriétaire tous les documents et les renseignements qu'exige le chapitre 509 du *Manuel de navigabilité*;

b) lorsque l'aéronef exporté est démonté, faire parvenir au nouveau propriétaire les instructions d'assemblage du constructeur et les autres documents relatifs à l'aéronef mentionnés au chapitre 509 du *Manuel de navigabilité*;

c) s'assurer que tout équipement temporaire incorporé à l'aéronef pour le vol de livraison aux fins de l'exportation a été retiré et que l'aéronef a été de nouveau rendu conforme à sa configuration approuvée dans le certificat de type.

SOUS-PARTIE 11

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

511.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.02 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.04 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.05 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.06 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.07 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.08 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.09 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.10 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.11 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.12 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.13 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.14 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.20 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.21 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.22 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.25 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.30 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.31 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.32 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.33 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.34 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 13

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

513.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.02 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.04 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.05 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.06 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.07 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.08 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.10 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.11 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.12 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

511.05 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.06 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.07 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.08 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.09 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.10 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.11 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.12 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.13 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.14 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.20 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.21 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.22 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.25 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.30 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.31 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.32 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.33 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

511.34 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 13

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

513.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.02 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.04 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.05 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.06 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.07 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.08 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.10 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.11 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.12 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.14 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.20 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.21 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.22 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.25 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.30 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.31 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.32 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

513.33 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 16

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

516.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

516.02 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

516.03 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 21 — APPROVAL OF THE TYPE DESIGN OR A CHANGE TO THE TYPE DESIGN OF AN AERONAUTICAL PRODUCT

Division I — General

Interpretation

521.01 The following definitions apply in this Subpart.

"aeronautical product" means an aircraft, aircraft engine, aircraft propeller or aircraft appliance or part, or a component part of any of those things. (*produit aéronautique*)

"applicant" means an individual or organization responsible for the design of an aeronautical product, or a representative of such an individual or organization, that makes an application for the issuance of or a change to a design approval document in respect of an aeronautical product. (*demandeur*)

"design approval document" means a type certificate, a supplemental type certificate, a repair design approval, a

513.14 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.20 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.21 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.22 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.25 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.30 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.31 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.32 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

513.33 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 16

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

516.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

516.02 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

516.03 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 21 — APPROBATION DE LA DÉFINITION DE TYPE D'UN PRODUIT AÉRONAUTIQUE OU D'UNE MODIFICATION DE CELLE-CI

Section I — Généralités

Définitions

521.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« demandeur » Personne ou organisme responsable de la conception d'un produit aéronautique, ou représentant de cette personne ou de cet organisme, qui présente une demande en vue de la délivrance ou de la modification d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique. (*applicant*)

« document d'approbation de la conception » Certificat de type, certificat de type supplémentaire, approbation de la conception de réparation, approbation de la conception de pièce ou approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO). (*design approval document*)

part design approval or a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval. (*document d'approbation de la conception*)

"foreign aeronautical product" means an aeronautical product for which the state of design is a state other than Canada. (*produit aéronautique étranger*)

"VLA" or "very light aeroplane" means an aeroplane that has a single engine with a spark or compression ignition, has no more than two seats and is designed and manufactured to have

(*a*) a maximum certificated take-off weight not exceeding 750 kg; and

(*b*) a stall speed in the landing configuration (Vso) of 45 knots (52 mph) calibrated air speed (CAS), or less. (*VLA ouavion très léger*)

SOR/2009-280, s. 26.

Application

521.02 This Subpart applies to applicants for and holders of the following documents and applicants for a change to one of those documents:

(*a*) a type certificate issued under section 521.57 in respect of an aeronautical product;

(*b*) a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval issued under section 521.109 in respect of an appliance or a part;

(*c*) a supplemental type certificate issued under section 521.206 in respect of an aeronautical product;

(*d*) a repair design approval issued under section 521.256 in respect of an aeronautical product; and

(*e*) a part design approval issued under section 521.306 in respect of a replacement part for an aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

«produit aéronautique» Aéronef ou moteur, hélice, appareillage ou pièce d'aéronef, ou leurs éléments constitutifs. (*aeronautical product*)

«produit aéronautique étranger» Produit aéronautique dont l'État de conception n'est pas le Canada. (*foreign aeronautical product*)

«VLA» ou «avion très léger» Avion qui est équipé d'un seul moteur à allumage par étincelles ou à compression, qui a au plus deux places et qui est conçu et construit de façon à avoir :

a) d'une part, une masse maximale homologuée au décollage d'au plus 750 kg;

b) d'autre part, une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (Vso) de 45 noeuds (52 mi/h) ou moins de vitesse corrigée (CAS). (*VLA or very light aeroplane*)

DORS/2009-280, art. 26.

Application

521.02 La présente sous-partie s'applique aux demandeurs et aux titulaires des documents ci-après et aux demandeurs d'une modification de l'un de ces documents :

a) un certificat de type délivré en vertu de l'article 521.57 à l'égard d'un produit aéronautique;

b) une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN–TSO) qui est délivrée en vertu de l'article 521.109 à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce;

c) un certificat de type supplémentaire délivré en vertu de l'article 521.206 à l'égard d'un produit aéronautique;

d) une approbation de la conception de réparation qui est délivrée en vertu de l'article 521.256 à l'égard d'un produit aéronautique;

e) une approbation de la conception de pièce qui est délivrée en vertu de l'article 521.306 à l'égard d'une pièce de remplacement d'un produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Appliances and Parts

521.03 An appliance or a part, other than a standard part, may be approved by the issuance of any one of the following:

(*a*) a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval;

(*b*) a type certificate, in the case of an appliance or part that is part of an aeronautical product on which it is installed;

(*c*) a supplemental type certificate, in the case of an appliance or part that is part of a change to the type design of an aeronautical product; or

(*d*) a part design approval, in the case of a part that is a replacement part.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.04** to **521.24** reserved]

Division II — Type Certificates

Application

521.25 This Division applies

(*a*) in respect of the issuance of a type certificate for an aeronautical product; and

(*b*) to applicants for and holders of a type certificate in respect of an aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Eligibility Requirements

521.26 An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product shall have, or have access to, the technical capability to conduct the design analyses and tests required to demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

Appareillages et pièces

521.03 Les appareillages ou les pièces, autres que les pièces standards, peuvent être approuvés par la délivrance de l'un des documents suivants :

a) une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN–TSO);

b) un certificat de type, dans le cas d'un appareillage ou d'une pièce lorsqu'ils font partie d'un produit aéronautique sur lequel ils sont installés;

c) un certificat de type supplémentaire, dans le cas d'un appareillage ou d'une pièce lorsqu'ils font partie d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique;

d) une approbation de la conception de pièce, dans le cas d'une pièce de remplacement.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.04** à **521.24** réservés]

Section II — Certificats de type

Application

521.25 La présente section s'applique :

a) à la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique;

b) aux demandeurs et aux titulaires d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Exigences d'admissibilité

521.26 Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique possède les moyens techniques, ou a accès à des moyens techniques, qui lui permettent de procéder aux analyses et aux essais de conception pour démontrer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Aircraft Categories

521.27 (1) An applicant may, in the case of an aircraft, request a type certificate in respect of the following aircraft categories or any combination of them:

(*a*) normal category;

(*b*) utility category;

(*c*) aerobatic category;

(*d*) commuter category;

(*e*) transport category; or

(*f*) restricted category.

(2) An applicant may, in the case of an aircraft for which no standards of airworthiness are listed in subsection 521.31(1), request a type certificate in respect of an aircraft category that is not listed in subsection (1).

SOR/2009-280, s. 26.

Application for a Type Certificate

521.28 An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product shall submit to the Minister

(*a*) an application that contains the information specified on the form published by the Minister entitled *Type Certificate Application*;

(*b*) a description of the aeronautical product that contains, in addition to its principal design features and its specifications,

(i) in the case of an aircraft, a three-view drawing, the preliminary data respecting the design and performance, and the proposed operating characteristics and limitations, and

(ii) in the case of an aircraft engine or propeller, a general arrangement drawing, and the proposed operating characteristics and limitations;

(*c*) a proposed certification basis; and

(*d*) a certification plan that identifies

Catégories d’aéronefs

521.27 (1) Le demandeur peut, dans le cas d’un aéronef, demander la délivrance d’un certificat de type à l’égard des catégories d’aéronefs suivantes ou de toute combinaison de celles-ci :

a) catégorie normale;

b) catégorie utilitaire;

c) catégorie acrobatique;

d) catégorie navette;

e) catégorie transport;

f) catégorie restreinte.

(2) Le demandeur peut, dans le cas d’un aéronef pour lequel aucune norme de navigabilité n’est énumérée au paragraphe 521.31(1), demander la délivrance d’un certificat de type à l’égard d’une catégorie d’aéronef qui n’est pas énumérée au paragraphe (1).

DORS/2009-280, art. 26.

Demande d’un certificat de type

521.28 Le demandeur d’un certificat de type à l’égard d’un produit aéronautique présente au ministre :

a) une demande qui contient les renseignements précisés dans le formulaire publié par le ministre et intitulé *Demande de certificat de type*;

b) une description du produit aéronautique qui contient, outre ses caractéristiques de conception principales et ses spécifications, les éléments suivants :

(i) dans le cas d’un aéronef, un plan en trois dimensions, les données préliminaires en matière de conception et de performance, ainsi que les caractéristiques et limites d’utilisation proposées,

(ii) dans le cas d’un moteur ou d’une hélice d’aéronef, un plan d’agencement général, ainsi que les caractéristiques et limites d’utilisation proposées;

c) une proposition de base de certification;

d) un plan de certification qui indique :

(i) the means to be used to demonstrate that the aeronautical product conforms to the applicable certification basis,

(ii) the documentation that demonstrates the conformity of the aeronautical product with the applicable certification basis,

(iii) the resources necessary for carrying out the demonstration of conformity referred to in subparagraph (i), and

(iv) the schedule for carrying out the demonstration of conformity referred to in subparagraph (i).

SOR/2009-280, s. 26.

(i) les moyens à utiliser pour démontrer la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable,

(ii) la documentation qui démontre la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable,

(iii) les ressources nécessaires pour l'exécution de la démonstration de conformité visée au sous-alinéa (i),

(iv) l'échéancier de la démonstration de conformité visée au sous-alinéa (i).

DORS/2009-280, art. 26.

Effective Period of an Application

521.29 (1) Unless an applicant demonstrates, at the time of submitting an application for a type certificate in respect of an aeronautical product, that a longer period is required for the design, development and testing of the product, and for that reason the Minister approves a longer period, the application is effective during one of the following periods, beginning on the date of the application:

(*a*) five years, in the case of a transport category aeroplane or a transport category rotorcraft; or

(*b*) three years, in the case of

(i) an aircraft other than an aircraft referred to in paragraph (*a*),

(ii) an aircraft engine, or

(iii) an aircraft propeller.

(2) If a type certificate is not issued within the applicable effective period referred to in subsection (1), the applicant may

(*a*) submit a new application for a type certificate; or

(*b*) apply for an extension of the effective period of the original application.

(3) If the effective period of an application for a type certificate is extended under paragraph (2)(*b*), the stan-

Période de validité d'une demande

521.29 (1) À moins que le demandeur ne démontre, au moment de présenter une demande de certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique, qu'il faut plus de temps pour la conception, la mise au point et les essais de ce produit, et que le ministre n'approuve pour cette raison la prolongation, la demande est valide, à compter de la date de celle-ci, pendant l'une des périodes suivantes :

a) cinq ans, dans le cas d'un avion de catégorie transport ou d'un giravion de catégorie transport;

b) trois ans, dans le cas :

(i) d'un aéronef autre qu'un aéronef visé à l'alinéa *a*),

(ii) d'un moteur d'aéronef,

(iii) d'une hélice d'aéronef.

(2) Si un certificat de type n'est pas délivré pendant la période de validité applicable visée au paragraphe (1), le demandeur peut :

a) présenter une nouvelle demande de certificat de type;

b) demander la prolongation de la période de validité de sa demande originale.

(3) Si la période de validité d'une demande de certificat de type est prolongée en application de l'alinéa 2*b*),

dards of airworthiness applicable to the aeronautical product are those in force on the date that precedes, by one of the periods referred to in subsection (1), the date of the issuance of the type certificate.

SOR/2009-280, s. 26.

Certification Basis

521.30 (1) The Minister shall establish, in respect of an aeronautical product, a certification basis consisting of

(*a*) subject to subsections (2) to (5), the applicable standards of airworthiness referred to in section 521.31 that are in force on the date of application for the type certificate, unless the applicant

(i) elects to include in the certification basis later amendments to those standards of airworthiness, in accordance with subsection (5), or

(ii) is required to comply with later amendments to the standards of airworthiness in accordance with subsection 521.29(3);

(*b*) the applicable aircraft emissions standards referred to in section 521.32;

(*c*) any special conditions that are necessary to ensure that the type design of an aeronautical product having a novel or unusual design feature provides a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force on the date of application for the type certificate;

(*d*) any finding of equivalent safety based on any factors or design features that provide for an alternate means of compliance with the standards of airworthiness in force on the date of application for the type certificate; and

(*e*) any exemptions.

(2) In the case of an aeronautical product to which no complete standards of airworthiness referred to in section 521.31 apply, the applicable standards of airworthiness are the portions of the standards of airworthiness re-

les normes de navigabilité applicables au produit aéronautique sont celles en vigueur à la date qui précède, par l'une des périodes prévues au paragraphe (1), la date de délivrance du certificat de type.

DORS/2009-280, art. 26.

Base de certification

521.30 (1) Le ministre établit une base de certification à l'égard d'un produit aéronautique, laquelle base est constituée des éléments suivants :

a) sous réserve des paragraphes (2) à (5), les normes de navigabilité applicables qui sont visées à l'article 521.31 et qui sont en vigueur à la date de la demande du certificat de type, à moins que le demandeur, selon le cas :

(i) ne choisisse, conformément au paragraphe (5), d'inclure dans la base de certification des modifications postérieures à ces normes de navigabilité,

(ii) ne soit tenu, conformément au paragraphe 521.29(3), de se conformer à des modifications postérieures à ces normes de navigabilité;

b) les normes d'émissions des aéronefs applicables qui sont visées à l'article 521.32;

c) de toute condition spéciale qui est nécessaire en vue de garantir que la définition de type d'un produit aéronautique dont les caractéristiques de conception font appel à des éléments nouveaux ou inusités offre un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande du certificat de type;

d) toute constatation de sécurité équivalente qui repose sur des facteurs ou des caractéristiques de conception offrant un autre moyen de conformité aux normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande du certificat de type;

e) toute exemption.

(2) Dans le cas d'un produit aéronautique auquel aucune norme de navigabilité visée à l'article 521.31 ne s'applique dans son ensemble, les normes de navigabilité applicables sont les portions des normes de navigabilité

ferred to in section 521.31 that are in force on the date of application for the type certificate.

(3) In the case of an aircraft, including its engine and propeller, that is designed in accordance with the requirements of, and accepted for use by, the Department of National Defence, other than an aircraft referred to in paragraph (4)(*b*), the applicable standards of airworthiness are those referred to in section 521.31

(*a*) that are appropriate to the type of aircraft, the number and type of its engines and propellers, and its MCTOW; and

(*b*) that provide a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force on the date that the aircraft was accepted for use by that Department.

(4) In the case of an aircraft for which a type certificate in the restricted category is requested, the applicable standards of airworthiness are

(*a*) the standards of airworthiness referred to in section 521.31 that are in force on the date of application for the type certificate, except for those that are inappropriate for the use specified on the application for the type certificate; or

(*b*) the design and performance requirements established by the Department of National Defence in respect of the aircraft on the date that the aircraft was accepted for use by that Department.

(5) An applicant may elect to include in the certification basis later amendments to the applicable standards of airworthiness referred to in subsections (1) to (4), if the applicant complies with any other amendment that is directly related to those standards.

SOR/2009-280, s. 26.

qui sont visées à l'article 521.31 et qui sont en vigueur à la date de la demande du certificat de type.

(3) Dans le cas d'un aéronef, y compris son moteur et son hélice, qui a été conçu conformément aux exigences du ministère de la Défense nationale et dont l'utilisation a été acceptée par celui-ci, autre qu'un aéronef visé à l'alinéa (4)*b*), les normes de navigabilité applicables sont celles visées à l'article 521.31 qui, à la fois :

a) sont appropriées au type d'aéronef, au nombre et au type de ses moteurs et hélices et à sa MMHD;

b) offrent un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité qui étaient en vigueur à la date où l'utilisation de l'aéronef a été acceptée par ce ministère.

(4) Dans le cas d'un aéronef à l'égard duquel est demandé un certificat de type dans la catégorie restreinte, les normes de navigabilité applicables sont, selon le cas :

a) celles visées à l'article 521.31 qui sont en vigueur à la date de la demande du certificat de type, à l'exception de celles qui ne sont pas appropriées compte tenu de l'utilisation indiquée sur la demande de certificat de type;

b) les exigences de conception et de performance établies par le ministère de la Défense nationale à l'égard de l'aéronef à la date où l'utilisation de l'aéronef a été acceptée par ce ministère.

(5) Le demandeur peut choisir d'inclure dans la base de certification des modifications postérieures aux normes de navigabilité applicables visées aux paragraphes (1) à (4) s'il se conforme à toute autre modification directement liée à ces normes.

DORS/2009-280, art. 26.

Standards of Airworthiness

521.31 (1) For the issuance of a type certificate in respect of an aeronautical product, the standards of airworthiness, including the aircraft categories set out in subsection 521.27(1), are those specified in the following chapters of the *Airworthiness Manual*, as applicable:

Normes de navigabilité

521.31 (1) Pour la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique, les normes de navigabilité, y compris les catégories d'aéronefs énumérées au paragraphe 521.27(1), sont celles précisées aux chapitres applicables suivants du *Manuel de navigabilité* :

(*a*) Chapter 522 — *Gliders and Powered Gliders*;

(*b*) Chapter 523 — *Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes*;

(*c*) Chapter 523 – VLA — *Very Light Aeroplanes*;

(*d*) Chapter 525 — *Transport Category Aeroplanes*;

(*e*) Chapter 527 — *Normal Category Rotorcraft*;

(*f*) Chapter 529 — *Transport Category Rotorcraft*;

(*g*) Chapter 531 — *Manned Free Balloons*;

(*h*) Chapter 533 — *Aircraft Engines*;

(*i*) Chapter 535 — *Propellers*; and

(*j*) Chapter 541 — *Airships*.

(2) The standards of airworthiness for the design and installation of an item of aircraft equipment required by Part VI or VII are

(*a*) those specified in Chapter 551 — *Aircraft Equipment and Installation* of the *Airworthiness Manual*; or

(*b*) if no standards of airworthiness for the design and installation of the item of aircraft equipment are specified in Chapter 551 — *Aircraft Equipment and Installation* of the *Airworthiness Manual*, those specified in the certification basis of the aircraft on which the equipment is installed.

SOR/2009-280, s. 26.

a) chapitre 522 — *Planeurs et planeurs propulsés*;

b) chapitre 523 — *Avions des catégories normale, utilitaire, acrobatique et navette*;

c) chapitre 523 – VLA — *Avions très légers*;

d) chapitre 525 — *Avions de catégorie transport*;

e) chapitre 527 — *Giravions de catégorie normale*;

f) chapitre 529 — *Giravions de catégorie transport*;

g) chapitre 531 — *Ballons libres habités*;

h) chapitre 533 — *Moteurs d'aéronefs*;

i) chapitre 535 — *Hélices*;

j) chapitre 541 — *Dirigeables*.

(2) Les normes de navigabilité relatives à la conception et à l'installation d'une pièce d'équipement d'aéronef exigée par les parties VI ou VII sont celles prévues :

a) au chapitre 551 — Équipement d'aéronef et installation du *Manuel de navigabilité*;

b) dans la base de certification de l'aéronef sur lequel l'équipement est installé, lorsqu'aucune norme de navigabilité n'est précisée au chapitre 551 — *Équipement d'aéronef et installation* du *Manuel de navigabilité* pour la conception et l'installation de cette pièce d'équipement d'aéronef.

DORS/2009-280, art. 26.

Aircraft Emissions Standards

521.32 The aircraft emissions standards applicable to the issuance of a type certificate are the following:

(*a*) in the case of an aircraft other than an aircraft for which certification is requested in the restricted category for use in agricultural operations or fire prevention and suppression, the noise standards specified in Subchapter A of Chapter 516 — *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*;

(*b*) in the case of a turbine-powered aircraft, the standards respecting the prevention of intentional fuel venting specified in Subchapter B of Chapter 516 — *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*; and

Normes d'émissions des aéronefs

521.32 Les normes d'émissions des aéronefs qui s'appliquent à la délivrance d'un certificat de type sont les suivantes :

a) dans le cas d'un aéronef, sauf s'il s'agit d'un aéronef dont la certification est demandée dans la catégorie restreinte à des fins agricoles ou de prévention et de lutte contre les incendies, les normes de bruit précisées au sous-chapitre A du chapitre 516 — *Émissions des aéronefs* du *Manuel de navigabilité*;

b) dans le cas d'un aéronef à turbomoteur, les normes relatives à la prévention des décharges intentionnelles de carburant qui sont précisées au sous-chapitre B du

(*c*) in the case of an aircraft engine, the smoke and gaseous aircraft emissions standards specified in Subchapter B of Chapter 516 — *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*.

SOR/2009-280, s. 26.

c) dans le cas d'un moteur d'aéronef, les normes relatives à l'émission de fumée et de gaz d'aéronefs qui sont précisées au sous-chapitre B du chapitre 516 — *Émissions des aéronefs* du *Manuel de navigabilité*.

DORS/2009-280, art. 26.

Conformity with Certification Basis

521.33 An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product shall

(*a*) demonstrate to the Minister that the aeronautical product conforms to the certification basis established by the Minister under section 521.30;

(*b*) submit to the Minister a declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis;

(*c*) make available to the Minister the means by which conformity is established;

(*d*) in the case of an aircraft, record the noise levels in its flight manual or in a supplement to that manual using the *Guidelines for the Administration of Noise Certification Documentation* set out in Attachment G of Annex 16, Volume I to the Convention; and

(*e*) submit to the Minister for approval any manuals, instructions and limitations that are required by the certification basis established in respect of the aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Conformité à la base de certification

521.33 Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit :

a) démontrer au ministre que le produit aéronautique est conforme à la base de certification établie par celui-ci en vertu de l'article 521.30;

b) lui présenter une déclaration attestant la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification;

c) mettre à sa disposition les moyens permettant d'établir la conformité;

d) dans le cas d'un aéronef, consigner, dans son manuel de vol ou un supplément au manuel de vol, les niveaux de bruit en utilisant les *Lignes directrices pour l'administration des documents de certification acoustique* qui figurent dans le Supplément G de l'annexe 16, volume I de la Convention;

e) soumettre à l'approbation du ministre les manuels, les instructions et les limites qui sont exigés par la base de certification établie à l'égard du produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.34** to **521.43** reserved]

[**521.34** à **521.43** réservés]

Inspections and Tests

521.44 An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product shall

(*a*) ensure, before conducting a test, that the item to be tested conforms to the drawings, specifications and manufacturing processes proposed for the type design of the aeronautical product and that the measuring de-

Inspections et essais

521.44 Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit :

a) avant de procéder à un essai, veiller à ce que l'article faisant l'objet de l'essai soit conforme aux plans et spécifications et aux méthodes de construction proposés pour la définition de type du produit aéronau-

vice and test equipment to be used are appropriate and calibrated for the test;

(*b*) ensure that the equipment and procedures used for conducting a test flight meet the requirements set out in sections 521.45 and 521.46;

(*c*) conduct all the inspections, analyses and tests necessary to demonstrate to the Minister that the type design of the aeronautical product conforms to its certification basis;

(*d*) in accordance with the certification plan, submit to the Minister for review the data and reports resulting from the inspections, analyses and tests conducted under paragraph (c); and

(*e*) provide the Minister with access to the aeronautical product for the purpose of making any inspection, making any engineering assessment, or conducting or witnessing any test,

(i) required to verify the applicant's declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis, or

(ii) required to make a determination of the conformity of the aeronautical product with its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

tique et à ce que le dispositif de mesure et l'équipement d'essai à utiliser soient appropriés et étalonnés pour l'essai;

b) veiller à ce que l'équipement et la procédure utilisés pour la tenue d'un vol d'essai soient conformes aux exigences prévues aux articles 521.45 et 521.46;

c) procéder aux inspections, aux analyses et aux essais nécessaires pour démontrer au ministre que la définition de type du produit aéronautique est conforme à sa base de certification;

d) conformément au plan de certification, présenter au ministre, aux fins d'examen, les données et les rapports découlant des inspections, des analyses et des essais effectués en application de l'alinéa *c*);

e) lui donner accès au produit aéronautique pour procéder à toute inspection et à toute évaluation technique, ou procéder ou assister à tout essai, qui sont exigés :

(i) soit pour vérifier la déclaration qui est présentée par le demandeur et qui atteste la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification,

(ii) soit pour déterminer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Test Flights

521.45 (1) An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product who conducts a test flight shall

(*a*) make provisions for emergency situations and provide the emergency equipment required for the safety of the test flight personnel;

(*b*) conduct the inspections, analyses, structural tests, wind tunnel tests and functional tests of the critical systems and components of the aircraft used for the test flight — including an evaluation of the effect of their failure — to ensure that the aircraft will operate safely within the operating limitations and restrictions specified by the applicant;

Vols d'essai

521.45 (1) Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique qui effectue un vol d'essai doit :

a) prendre des dispositions en prévision de situations d'urgence et fournir le matériel de secours exigé pour la sécurité du personnel du vol d'essai;

b) procéder aux inspections, aux analyses, aux essais de structure, aux essais en soufflerie et aux essais de fonctionnement des composants et systèmes critiques de l'aéronef utilisé pour le vol d'essai — y compris une évaluation des conséquences de leur défaillance — pour veiller à ce qu'il soit utilisé en toute sécurité,

(*c*) provide a pilot who holds a licence endorsed with a rating appropriate for conducting the test flight; and

(*d*) conduct the test flight in accordance with the conditions specified by the Minister in a flight authority issued in respect of that flight.

(2) The applicant shall, before conducting the first test flight of an aircraft type, submit

(*a*) a written airworthiness declaration attesting that the aircraft being used for the test flight satisfies the conditions referred to in paragraph (1)(*b*); and

(*b*) a written declaration attesting to the condition of the aircraft and its conformity with the configuration specified for the purposes of the test flight, made by a person authorized to do so by the manufacturer of the aircraft.

SOR/2009-280, s. 26.

compte tenu des limites et restrictions d'utilisation qu'il a indiquées;

c) fournir un pilote qui est titulaire d'une licence annotée de la qualification appropriée pour effectuer le vol d'essai;

d) effectuer le vol d'essai conformément aux conditions précisées par le ministre dans une autorité de vol délivrée à l'égard de ce vol.

(2) Il présente, avant la tenue du premier vol d'essai d'un type d'aéronef, les déclarations suivantes :

a) une déclaration de navigabilité écrite attestant que l'aéronef utilisé pour le vol d'essai est conforme aux conditions visées à l'alinéa (1)*b*);

b) une déclaration écrite qui atteste l'état de l'aéronef et sa conformité à la configuration précisée pour les besoins du vol d'essai et qui est faite par une personne qui y est autorisée par le constructeur de l'aéronef.

DORS/2009-280, art. 26.

Test Flight Operations

521.46 (1) An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product who intends to conduct a test flight and who has the resources, personnel and facilities for conducting a test flight shall establish and maintain a test flight operations manual that is appropriate to the size, nature and complexity of the test flight operations and that contains

(*a*) a statement signed by the person responsible for the test flight operations certifying that the test flight operations are being carried out in accordance with the policies and procedures set out in the manual and in any document incorporated into that manual;

(*b*) a description of the system used by the applicant to supervise the test flight operations;

(*c*) a description of the system used by the applicant to manage matters relating to safety and risk during the conduct of a test flight;

Conduite de vols d'essai

521.46 (1) Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique qui se propose d'effectuer un vol d'essai et qui possède les ressources, le personnel et les installations pour effectuer des vols d'essai établit et tient à jour un manuel sur la conduite de vols d'essai qui est adapté à la taille, à la nature et à la complexité de la conduite des vols d'essai. Le manuel contient :

a) une déclaration signée par la personne responsable de la conduite des vols d'essai attestant que la conduite des vols d'essai est effectuée en conformité avec les lignes de conduite et la procédure qui figurent dans le manuel, ainsi que dans tout document qui y est incorporé;

b) une description du système utilisé par le demandeur pour surveiller la conduite de vols d'essai;

c) une description du système utilisé par le demandeur pour traiter les questions liées à la sécurité et aux risques au cours des vols d'essai;

(*d*) a description of record-keeping practices and procedures;

(*e*) a description of how the configuration of an aircraft used in a test flight is defined and how a change to that configuration is documented;

(*f*) a description of the qualification, training and currency requirements of the test flight crew members;

(*g*) a description of the test flight planning procedures; and

(*h*) duty time limitations for test flight crew members.

(2) The person responsible for test flight operations shall submit the test flight operations manual and any amendment to the manual to the Minister for approval.

(3) The Minister shall approve the test flight operations manual and any amendment to the manual if they meet the requirements set out in this section.

SOR/2009-280, s. 26.

d) une description des pratiques et de la procédure de tenue des dossiers;

e) une description de la façon dont la configuration d'un aéronef utilisé au cours d'un vol d'essai est définie et de la façon dont une modification de configuration est documentée;

f) une description des exigences en matière de compétences, de formation et de mise à jour des connaissances des membres d'équipage chargés des vols d'essai;

g) une description de la procédure de planification des vols d'essai;

h) les limites de temps de service des membres d'équipage chargés des vols d'essai.

(2) La personne responsable de la conduite des vols d'essai soumet, à l'approbation du ministre, le manuel sur la conduite de vols d'essai et toute modification apportée à celui-ci.

(3) Le ministre approuve le manuel sur la conduite de vols d'essai et toute modification apportée à celui-ci s'ils sont conformes aux exigences prévues au présent article.

DORS/2009-280, art. 26.

Function and Reliability Test Flights

521.47 (1) Subject to subsection (3), an applicant for a type certificate in respect of an aircraft shall conduct one or more function and reliability test flights in order to demonstrate to the Minister that the aircraft, its components and its equipment are reliable and function properly.

(2) A function and reliability test flight shall consist of

(*a*) in the case of an aircraft that uses a turbine engine of a type not previously used in an aircraft for which a type certificate has been issued, at least 300 hours of operation of the aircraft with a full complement of engines that conform to a type certificate or to an equivalent certificate issued by the airworthiness authority of a foreign state with which Canada has an airworthiness agreement or similar arrangement; or

Vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité

521.47 (1) Sous réserve du paragraphe (3), le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un aéronef effectue un ou plusieurs vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité pour démontrer au ministre que cet aéronef, ses composants et son équipement sont fiables et fonctionnent bien.

(2) Les vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité sont constitués :

a) dans le cas d'un aéronef muni de moteurs à turbine d'un type non encore utilisé dans un aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré, d'au moins trois cents heures d'utilisation de l'aéronef avec un jeu complet de moteurs conformes à un certificat de type ou à un certificat équivalent qui est délivré par l'autorité de navigabilité d'un État étranger avec lequel le

(*b*) in the case of every other aircraft, at least 150 hours of operation of the aircraft.

(3) Subsection (1) does not apply in respect of

(*a*) the following aircraft:

(i) aeroplanes having a MCTOW of 2 720 kg (6,000 pounds) or less,

(ii) gliders,

(iii) airships having a seating configuration, excluding pilot seats, of nine or less,

(iv) manned free balloons, or

(v) restricted category aircraft; or

(*b*) a change to a type design, unless otherwise determined by the Minister taking into consideration the certification plan submitted under paragraph 521.28(*d*).

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.48** to **521.56** reserved]

Issuance of a Type Certificate

521.57 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall issue a type certificate in respect of an aeronautical product if the applicant

(*a*) submits the declaration required under paragraph 521.33(*b*);

(*b*) submits a signed undertaking to carry out the responsibilities specified in Division VIII; and

(*c*) meets the requirements set out in subsection (2) or (3) in respect of the category of the aeronautical product.

(2) An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product other than a restricted category aircraft shall demonstrate to the Minister that

(*a*) the type design of the aeronautical product conforms to its certification basis;

Canada a conclu un accord de navigabilité ou une entente similaire;

b) dans le cas de tout autre aéronef, d'au moins cent cinquante heures d'utilisation.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

a) aux aéronefs suivants :

(i) les avions dont la MMHD ne dépasse pas 2 720 kg (6 000 livres),

(ii) les planeurs,

(iii) les dirigeables dont la configuration prévoit au plus neuf sièges, sans compter les sièges pilotes,

(iv) les ballons libres habités,

(v) les aéronefs de catégorie restreinte;

b) à une modification de la définition de type, sauf si le ministre est d'avis contraire, compte tenu du plan de certification présenté en application de l'alinéa 521.28*d*).

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.48** à **521.56** réservés]

Délivrance d'un certificat de type

521.57 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique si le demandeur, à la fois :

a) fournit la déclaration exigée par l'alinéa 521.33*b*);

b) présente une déclaration signée par laquelle il s'engage à s'acquitter des responsabilités prévues à la section VIII;

c) se conforme aux exigences prévues aux paragraphes (2) ou (3) à l'égard de la catégorie du produit aéronautique.

(2) Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique autre qu'un aéronef de catégorie restreinte démontre au ministre :

a) que la définition de type du produit aéronautique est conforme à sa base de certification;

(*b*) in the case of an aircraft, no feature or characteristic makes the aircraft unsafe, taking into account the category in which certification is requested;

(*c*) subject to paragraph (*d*), any test flights required under paragraph 521.44(*c*) and section 521.47 have been conducted; and

(*d*) if the function and reliability test flights required under section 521.47 have not been completed, a program exists to ensure their completion before the later of the delivery of the first aircraft and the issuance of the certificate of airworthiness.

(3) An applicant for a type certificate in respect of a restricted category aircraft shall demonstrate to the Minister that

(*a*) no feature or characteristic makes the aircraft unsafe when that aircraft is operated within the limitations specified for its intended use; and

(*b*) the aircraft

(i) has a type design that conforms to its certification basis, or

(ii) is of a type manufactured in accordance with the requirements of, and accepted for use by, the Department of National Defence and has been modified for its intended use.

SOR/2009-280, s. 26.

b) dans le cas d'un aéronef, qu'aucun élément ni aucune caractéristique ne rend dangereuse l'utilisation de l'aéronef, compte tenu de la catégorie pour laquelle la certification est demandée;

c) sous réserve de l'alinéa *d*), que les vols d'essai exigés par l'alinéa 521.44*c*) et l'article 521.47 ont été effectués;

d) que, si les vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité exigés par l'article 521.47 n'ont pas été terminés, il existe un programme qui garantit qu'ils seront terminés avant la livraison du premier aéronef ou la délivrance du certificat de navigabilité, selon la dernière de ces éventualités à survenir.

(3) Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un aéronef de catégorie restreinte démontre au ministre :

a) qu'aucun élément ni aucune caractéristique ne rend dangereuse l'utilisation de l'aéronef lorsqu'il est utilisé dans les limites précisées pour son utilisation prévue;

b) que l'aéronef, selon le cas :

(i) possède une définition de type conforme à sa base de certification,

(ii) est d'un type qui est construit conformément aux exigences du ministère de la Défense nationale et dont l'utilisation a été acceptée par celui-ci, et qu'il a été modifié pour son utilisation prévue.

DORS/2009-280, art. 26.

Change to the Type Design Approved in a Type Certificate

521.58 The holder of a type certificate in respect of an aeronautical product who proposes to make a change to the type design approved in the type certificate shall meet the requirements set out in section 521.152.

SOR/2009-280, s. 26.

Modification de la définition de type approuvée dans un certificat de type

521.58 Le titulaire d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique qui se propose d'apporter une modification à la définition de type approuvée dans le certificat de type doit se conformer aux exigences prévues à l'article 521.152.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.59** to **521.100** reserved]

[**521.59** à **521.100** réservés]

Division III — Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approvals

Application

521.101 This Division applies

(*a*) in respect of the issuance of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval for an appliance or a part; and

(*b*) to applicants for and holders of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part.

SOR/2009-280, s. 26.

Eligibility Requirements

521.102 An applicant for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part shall have, or have access to, the technical capability to conduct the design analyses and tests required to demonstrate the conformity of the appliance or part with its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

Application for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval

521.103 An applicant for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part shall submit to the Minister

(*a*) an application that contains the information specified on the form published by the Minister entitled *Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval Application*;

(*b*) a description of the appliance or part that contains its principal design features and its specifications;

(*c*) a proposed certification basis;

(*d*) a certification plan that identifies

Section III — Approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)

Application

521.101 La présente section s'applique :

a) à la délivrance d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce;

b) aux demandeurs et aux titulaires d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce.

DORS/2009-280, art. 26.

Exigences d'admissibilité

521.102 Le demandeur d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce possède les moyens techniques, ou a accès à des moyens techniques, qui lui permettent de procéder aux analyses et aux essais de conception exigés pour démontrer la conformité de l'appareillage ou de la pièce à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Demande d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)

521.103 Le demandeur d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce présente au ministre :

a) une demande qui contient les renseignements précisés dans le formulaire publié par le ministre et intitulé *Demande d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)*;

b) une description de l'appareillage ou de la pièce qui contient ses caractéristiques de conception principales et ses spécifications;

c) une proposition de base de certification;

(i) the means to be used to demonstrate that the appliance or part conforms to the applicable certification basis,

(ii) the documentation that demonstrates the conformity of the appliance or part with the applicable certification basis,

(iii) the resources necessary for carrying out the demonstration of conformity referred to in subparagraph (i), and

(iv) the schedule for carrying out the demonstration of conformity referred to in subparagraph (i);

(*e*) a draft of the declaration of design and performance referred to in paragraph 521.107(*b*); and

(*f*) the means to be used to identify the model number of an appliance or a part and the part number of each component of the appliance or part and how changes to the appliance or part will be identified.

SOR/2009-280, s. 26.

d) un plan de certification qui indique :

(i) les moyens à utiliser pour démontrer la conformité de l'appareillage ou de la pièce à la base de certification applicable,

(ii) la documentation qui démontre la conformité de l'appareillage ou de la pièce à la base de certification applicable,

(iii) les ressources nécessaires pour l'exécution de la démonstration de la conformité visée au sous-alinéa (i),

(iv) l'échéancier de la démonstration de la conformité qui est visée au sous-alinéa (i);

e) une ébauche de la déclaration de définition et de performance visée à l'alinéa 521.107*b*);

f) les moyens à utiliser pour identifier le numéro de modèle d'un appareillage ou d'une pièce et le numéro de pièce de chaque composant de cet appareillage ou de cette pièce et de quelle façon les modifications apportées à cet appareillage ou à cette pièce seront identifiées.

DORS/2009-280, art. 26.

Effective Period of an Application

521.104 (1) Unless an applicant demonstrates, at the time of submitting an application for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part, that a longer period is required for the design, development and testing of the appliance or part, and for that reason the Minister approves a longer period, the application is effective during one of the following periods, beginning on the date of the application:

(*a*) two years, in the case of an appliance or a part other than a turbine-powered APU; or

(*b*) three years, in the case of a turbine-powered APU.

(2) If a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval is not issued within the applicable effective period referred to in subsection (1), the applicant may

Période de validité d'une demande

521.104 (1) À moins que le demandeur ne démontre, au moment de présenter une demande d'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce, qu'il faut plus de temps pour la conception, la mise au point et les essais de cet appareillage ou de cette pièce, et que le ministre n'approuve pour cette raison la prolongation, la demande est valide, à compter de la date de celle-ci, pendant l'une des périodes suivantes :

a) deux ans, dans le cas d'un appareillage ou d'une pièce autre qu'un APU à turbomoteur;

b) trois ans, dans le cas d'un APU à turbomoteur.

(2) Si une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) n'est pas délivrée pendant la période de validité applicable visée au paragraphe (1), le demandeur peut :

(*a*) submit a new application for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval; or

(*b*) apply for an extension of the effective period of the original application.

(3) If the effective period of an application for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval is extended under paragraph (2)(*b*), the standards of airworthiness applicable to the appliance or part are those in force on the date that precedes, by one of the periods referred to in subsection (1), the date of the issuance of the Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval.

SOR/2009-280, s. 26.

a) présenter une nouvelle demande d'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO);

b) demander la prolongation de la période de validité de sa demande originale.

(3) Si la période de validité d'une demande d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) est prolongée en application de l'alinéa 2*b*), les normes de navigabilité applicables à l'appareillage ou à la pièce sont celles en vigueur à la date qui précède, par l'une des périodes visées au paragraphe (1), la date de délivrance de l'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO).

DORS/2009-280, art. 26.

Certification Basis

521.105 The Minister shall establish, in respect of an appliance or a part, a certification basis consisting of

(*a*) the applicable standards of airworthiness referred to in section 521.106 that are in force on the date of application for the Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval; and

(*b*) any finding of equivalent safety based on any factors or design features that provide for an alternate means of compliance with the standards of airworthiness in force on the date of application for the Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO).

SOR/2009-280, s. 26.

Base de certification

521.105 Le ministre établit une base de certification à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce, laquelle base est constituée des éléments suivants :

a) les normes de navigabilité applicables qui sont visées à l'article 521.106 et qui sont en vigueur à la date de la demande d'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO);

b) toute constatation de sécurité équivalente qui repose sur des facteurs ou des caractéristiques de conception offrant un autre moyen de conformité aux normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande d'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO).

DORS/2009-280, art. 26.

Standards of Airworthiness

521.106 The standards of airworthiness for the issuance of or a change to a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part are

(*a*) those specified in Chapter 537 — *Appliances and Parts* of the *Airworthiness Manual*; or

Normes de navigabilité

521.106 Les normes de navigabilité relatives à la délivrance ou la modification de l'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce sont :

a) soit celles qui sont précisées au chapitre 537 — *Appareillages et pièces* du *Manuel de navigabilité*;

(*b*) if no standards of airworthiness for the issuance of or a change to a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of the appliance or part are specified in Chapter 537 — *Appliances and Parts* of the *Airworthiness Manual*, the minimum performance standards specified by the Minister.

SOR/2009-280, s. 26.

b) soit les normes de rendement minimales précisées par le ministre, lorsqu'aucune norme de navigabilité n'est précisée au chapitre 537 — *Appareillages et pièces* du *Manuel de navigabilité* pour la délivrance ou la modification de l'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard de cet appareillage ou de cette pièce.

DORS/2009-280, art. 26.

Conformity with Certification Basis

521.107 An applicant for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part shall

(*a*) demonstrate to the Minister that the appliance or part conforms to the certification basis established by the Minister under section 521.105;

(*b*) submit to the Minister a declaration of design and performance that contains

(i) the content of the certification basis,

(ii) a declaration attesting to the demonstration of conformity of the appliance or part with its certification basis,

(iii) information identifying the components of the type design of the appliance or part,

(iv) the rated performance of the appliance or part,

(v) a reference to the record documenting the means of demonstrating conformity with the certification basis, and

(vi) a reference to the maintenance, overhaul and repair manuals;

(*c*) make available to the Minister the means by which conformity is established; and

(*d*) submit to the Minister for approval any manuals, instructions and limitations that are required by the certification basis established in respect of the appliance or part.

SOR/2009-280, s. 26.

Conformité à la base de certification

521.107 Le demandeur d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce doit :

a) démontrer au ministre que l'appareillage ou la pièce est conforme à la base de certification établie par celui-ci en vertu de l'article 521.105;

b) lui présenter une déclaration de définition et de performance, laquelle contient :

(i) le contenu de la base de certification,

(ii) une déclaration attestant la démonstration de conformité de l'appareillage ou de la pièce à sa base de certification,

(iii) les renseignements indiquant les éléments de la définition de type de l'appareillage ou la pièce,

(iv) la performance nominale de l'appareillage ou de la pièce,

(v) un renvoi au dossier qui documente les moyens permettant de démontrer la conformité à la base de certification,

(vi) un renvoi aux manuels de maintenance, de révision et de réparation;

c) mettre à sa disposition les moyens permettant d'établir la conformité;

d) soumettre à l'approbation du ministre les manuels, les instructions et les limites qui sont exigés par la

base de certification établie à l'égard de l'appareillage ou de la pièce.

DORS/2009-280, art. 26.

Inspections and Tests

521.108 An applicant for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part shall

(*a*) ensure, before conducting a test, that the item to be tested conforms to the drawings, specifications and manufacturing processes proposed for the type design of the appliance or part and that the measuring device and test equipment to be used are appropriate and calibrated for the test;

(*b*) conduct all the inspections, analyses and tests necessary to demonstrate to the Minister that the type design of the appliance or part conforms to its certification basis;

(*c*) in accordance with the certification plan, submit to the Minister for review the data and reports resulting from the inspections, analyses and tests conducted under paragraph (*b*); and

(*d*) provide the Minister with access to the appliance or part for the purpose of making any inspection, making any engineering assessment, or conducting or witnessing any test,

(i) required to verify the applicant's declaration attesting to the demonstration of conformity of the appliance or part with its certification basis, or

(ii) required to make a determination of the conformity of the appliance or part with its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

Inspections et essais

521.108 Le demandeur d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce doit :

a) avant de procéder à un essai, veiller à ce que l'article faisant l'objet de l'essai soit conforme aux plans et spécifications et aux méthodes de construction proposés pour la définition de type de l'appareillage ou de la pièce et à ce que le dispositif de mesure et l'équipement d'essai à utiliser soient appropriés et étalonnés pour l'essai;

b) procéder aux inspections, aux analyses et aux essais qui sont nécessaires pour démontrer au ministre que la définition de type de l'appareillage ou de la pièce est conforme à sa base de certification;

c) conformément au plan de certification, présenter au ministre, aux fins d'examen, les données et les rapports découlant des inspections, des analyses et des essais effectués en application de l'alinéa *b*);

d) lui donner accès à l'appareillage ou à la pièce pour procéder à toute inspection et à toute évaluation technique, ou procéder ou assister à tout essai, qui sont exigés :

(i) soit pour vérifier la déclaration qui est présentée par le demandeur et qui atteste la démonstration de conformité de l'appareillage ou de la pièce à sa base de certification,

(ii) soit pour déterminer la conformité de l'appareillage ou de la pièce à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Issuance of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval

521.109 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall issue a Canadian Technical Standard Order

Délivrance d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)

521.109 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre une approbation de la conception selon

(CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part if the applicant

(*a*) meets the requirements set out in section 521.107; and

(*b*) submits a signed undertaking to carry out the responsibilities specified in Division VIII.

SOR/2009-280, s. 26.

les spécifications techniques canadiennes (CAN–TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce si le demandeur, à la fois :

a) se conforme aux exigences prévues à l'article 521.107;

b) présente une déclaration signée par laquelle il s'engage à s'acquitter des responsabilités prévues à la section VIII.

DORS/2009-280, art. 26.

Change to a Type Design Approved in a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval

521.110 (1) The holder of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part who proposes to make a change to the appliance or part shall

(*a*) in the case of a change to the type design, apply for a new Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval under section 521.103; and

(*b*) in any other case, establish procedures to ensure that the changed appliance or part continues to conform to its certification basis and make the change after the Minister accepts the procedures.

Modification de la définition de type approuvée dans une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO)

521.110 (1) Le titulaire d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce qui se propose d'apporter une modification à l'appareillage ou à la pièce doit :

a) dans le cas d'une modification de la définition de type, présenter une nouvelle demande d'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) en application de l'article 521.103;

b) dans tout autre cas, établir une procédure en vue de garantir que l'appareillage ou la pièce modifiés continuent d'être conformes à leur base de certification et apporter la modification après l'acceptation par le ministre de cette procédure.

(2) An individual or organization, other than the holder of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part, who proposes to make a change or repair to the appliance or part shall make an application in respect of that appliance or part for the issuance of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval, a supplemental type certificate, or a repair design approval.

SOR/2009-280, s. 26.

(2) La personne ou l'organisme, autre que le titulaire d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce, qui se propose d'apporter une modification ou une réparation à l'appareillage ou à la pièce présente, à l'égard de cet appareillage ou de cette pièce, une demande pour la délivrance d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO), d'un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation de la conception de réparation.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.111** to **521.150** reserved]

Division IV — Changes to a Type Design

Application

521.151 This Division applies

(*a*) in respect of the approval of a change to the type design of an aeronautical product; and

(*b*) to applicants for an approval of a change to the type design of an aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Change to a Type Design

521.152 (1) Subject to section 521.153, no person shall undertake a change to the type design of an aeronautical product that has other than a negligible effect on the weight and centre-of-gravity limits, structural strength, performance, power plant operation, flight characteristics or other qualities affecting its airworthiness or environmental characteristics except in accordance with sections 521.155 to 521.160.

(2) In any other case, no person shall undertake a change to the type design of an aeronautical product except in accordance with section 521.154.

SOR/2009-280, s. 26.

Change to a Type Design Requiring a New Type Certificate

521.153 An applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product shall submit an application for a new type certificate under section 521.28 if the Minister determines that the change is so extensive in relation to the design, configuration, power or weight of the product — including, in the case of an engine, its power limitations — that a substantially complete investigation by the applicant is necessary to determine conformity with the applicable certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.111** à **521.150** réservés]

Section IV — Modifications de la définition de type

Application

521.151 La présente section s'applique :

a) à l'approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique;

b) aux demandeurs d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Modification de la définition de type

521.152 (1) Sous réserve de l'article 521.153, il est interdit d'apporter une modification à la définition de type d'un produit aéronautique qui a un effet non négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités ayant une incidence sur sa navigabilité ou sur ses caractéristiques environnementales, sauf en conformité avec les articles 521.155 à 521.160.

(2) Dans tout autre cas, il est interdit d'apporter une modification à la définition de type d'un produit aéronautique, sauf en conformité avec l'article 521.154.

DORS/2009-280, art. 26.

Modification de la définition de type exigeant un nouveau certificat de type

521.153 Le demandeur d'une approbation d'une modification à la définition de type d'un produit aéronautique présente une demande en vue de la délivrance d'un nouveau certificat de type en application de l'article 521.28 lorsque le ministre conclut que cette modification est d'une telle ampleur sur le plan de la conception, de la configuration, de la puissance ou de la masse de ce produit — y compris, dans le cas des moteurs, leurs limites de puissance — qu'elle nécessite une enquête quasi complète par le demandeur pour déterminer la conformité à la base de certification applicable.

DORS/2009-280, art. 26.

Change Other than a Change to the Type Design

521.154 The holder of a design approval document who proposes to make a change to an aeronautical product, other than a change to the type design referred to in subsection 521.152(1), shall establish procedures to ensure that the changed aeronautical product continues to conform to its certification basis and make the change after the Minister accepts the procedures.

SOR/2009-280, s. 26.

Application for Approval of a Change to the Type Design

521.155 An applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product shall submit to the Minister

(*a*) an application that contains the information specified on the form published by the Minister entitled *Design Change Approval Application*;

(*b*) a description of the change to the type design that identifies

(i) all parts of the type design, including all parts of the approved manuals, that are affected by the change, and

(ii) any re-investigations necessary to demonstrate the continued conformity of the aeronautical product with the applicable certification basis, by listing the standards of airworthiness that must be met and the means to be used to demonstrate conformity;

(*c*) a proposed certification basis; and

(*d*) a certification plan that identifies

(i) the means to be used to demonstrate that the change to the type design of the aeronautical product conforms to the applicable certification basis,

(ii) the documentation that demonstrates that the change to the type design of the aeronautical product conforms to the applicable certification basis, and

Modification autre qu'une modification de la définition de type

521.154 Le titulaire d'un document d'approbation de la conception qui se propose d'apporter une modification à un produit aéronautique autre qu'une modification de la définition de type visée au paragraphe 521.152(1) établit une procédure en vue de garantir que le produit aéronautique modifié continue d'être conforme à sa base de certification et apporte la modification après l'acceptation par le ministre de cette procédure.

DORS/2009-280, art. 26.

Demande d'approbation de modification de la définition de type

521.155 Le demandeur d'une approbation de modification de la définition de type d'un produit aéronautique présente au ministre :

a) une demande qui contient les renseignements précisés dans le formulaire publié par le ministre et intitulé *Demande d'approbation de la modification de la conception*;

b) une description de la modification à la définition de type qui indique :

(i) toutes les parties de la définition de type, y compris toutes les parties des manuels approuvés, qui sont visées par la modification,

(ii) le cas échéant, les réévaluations nécessaires pour démontrer que le produit aéronautique continue d'être conforme à la base de certification applicable, en énumérant les normes de navigabilité qui doivent être respectées, ainsi que les moyens à utiliser pour démontrer la conformité;

c) une proposition de base de certification;

d) un plan de certification qui indique :

(i) les moyens à utiliser pour démontrer que la modification de la définition de type du produit aéronautique est conforme à la base de certification applicable,

(iii) the resources necessary for carrying out the demonstration of conformity referred to in subparagraph (i), and

(iv) the schedule for carrying out the demonstration of conformity referred to in subparagraph (i).

SOR/2009-280, s. 26.

(ii) la documentation qui démontre la conformité de la modification de la définition de type du produit aéronautique à la base de certification applicable,

(iii) les ressources nécessaires pour l'exécution de la démonstration de la conformité qui est visée au sous-alinéa (i),

(iv) l'échéancier de la démonstration de la conformité qui est visée au sous-alinéa (i).

DORS/2009-280, art. 26.

Effective Period of an Application

521.156 (1) Unless an applicant demonstrates, at the time of submitting an application for the approval of a change to the type design of an aeronautical product, that a longer period is required for the design, development and testing of the product, and for that reason the Minister approves a longer period, the application is effective during one of the following periods, beginning on the date of the application:

(*a*) five years, in the case of a transport category aeroplane or a transport category rotorcraft; or

(*b*) three years, in the case of

(i) an aircraft other than an aircraft referred to in paragraph (*a*),

(ii) an aircraft engine, or

(iii) an aircraft propeller.

(2) If a change to the type design of an aeronautical product is not approved within the applicable effective period referred to in subsection (1), the applicant may

(*a*) submit a new application for the approval of a change to the type design of the aeronautical product; or

(*b*) apply for an extension of the effective period of the original application.

(3) If the effective period of an application for the approval of a change to the type design of an aeronautical

Période de validité d'une demande

521.156 (1) À moins que le demandeur ne démontre, au moment de présenter une demande d'approbation d'une de modification de la définition de type d'un produit aéronautique, qu'il faut plus de temps pour la conception, la mise au point et les essais de ce produit, et que le ministre n'approuve pour cette raison la prolongation, la demande est valide, à compter de la date de celle-ci, pendant l'une des périodes suivantes :

a) cinq ans, dans le cas d'un avion de catégorie transport ou d'un giravion de catégorie transport;

b) trois ans, dans le cas :

(i) d'un aéronef autre qu'un aéronef visé à l'alinéa *a*),

(ii) d'un moteur d'aéronef,

(iii) d'une hélice d'aéronef.

(2) Si une modification de la définition de type d'un produit aéronautique n'est pas approuvée pendant la période de validité applicable visée au paragraphe (1), le demandeur peut :

a) présenter une nouvelle demande d'une approbation d'une modification de la définition de type de ce produit aéronautique;

b) demander la prolongation de la période de validité de sa demande originale.

(3) Si la période de validité d'une demande d'approbation de modification de la définition de type d'un pro-

product is extended under paragraph (2)(*b*), the standards of airworthiness applicable to the change are those in force on the date that precedes, by one of the periods referred to in subsection (1), the date of the approval of the change to the type design.

SOR/2009-280, s. 26.

duit aéronautique est prolongée en application de l'alinéa 2*b*), les normes de navigabilité applicables à la modification sont celles en vigueur à la date qui précède, par l'une des périodes prévues au paragraphe (1), la date d'approbation de la modification de la définition de type.

DORS/2009-280, art. 26.

Certification Basis

521.157 The Minister shall establish, in respect of a change to the type design of an aeronautical product, a certification basis consisting of the applicable standards referred to in sections 521.158 and 521.159.

SOR/2009-280, s. 26.

Base de certification

521.157 Le ministre établit à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique une base de certification qui est constituée des normes applicables visées aux articles 521.158 et 521.159.

DORS/2009-280, art. 26.

Standards of Airworthiness

521.158 (1) Subject to subsections (2) to (9), an applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product shall demonstrate that the product meets the standards of airworthiness recorded in the type certificate data sheets and in force on the date of the application for the change.

(2) The certification basis for the issuance of a repair design approval or a part design approval is that recorded in the type certificate data sheets, and includes any special conditions referred to in subsection (7).

(3) A change to the type design of an aeronautical product may conform to an earlier amendment to a standard referred to in subsection (1) if the Minister determines that the change is not significant in the context of all previous relevant design changes and of all related amendments to the applicable standards recorded in the type certificate data sheets. The change is significant if

(*a*) the general configuration or principles of construction are not retained; or

(*b*) the assumptions used in obtaining the type certificate for the aeronautical product do not remain valid.

Normes de navigabilité

521.158 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (9), le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique démontre que le produit est conforme aux normes de navigabilité qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type et qui sont en vigueur à la date de la demande de la modification.

(2) La base de certification en vue de la délivrance d'une approbation de la conception de réparation ou d'une approbation de la conception de pièce est celle qui est consignée dans les fiches de données de certificat de type et comprend toute condition spéciale visée au paragraphe (7).

(3) Une modification de la définition de type d'un produit aéronautique peut être conforme à une modification antérieure d'une norme visée au paragraphe (1) si le ministre conclut que cette modification n'est pas importante dans le contexte de toutes les modifications pertinentes antérieures de la conception et de toutes les modifications afférentes apportées aux normes applicables qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type. Une modification est importante si, selon le cas :

a) la configuration générale ou les principes de construction ne sont plus les mêmes;

(4) A change to the type design of an aeronautical product may conform to an earlier amendment to a standard referred to in subsection (1) in respect of an area, system, component, item of equipment or appliance if the Minister determines that the area, system, component, item of equipment or appliance

(*a*) is not affected by the change; or

(*b*) is affected by the change, but conformity with a standard referred to in subsection (1) would not contribute materially to the level of safety or would not be practical.

(5) In respect of an area, system, component, item of equipment or appliance that is affected by a change, a standard referred to in subsection (3) or (4) may not predate a standard that is recorded in the type certificate data sheets or

(*a*) in the case of a normal, utility, aerobatic and commuter category aeroplane, the standards set out in section 523.2 of Chapter 523 — *Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes* of the *Airworthiness Manual*;

(*b*) in the case of a transport category aeroplane, the standards set out in section 525.2 of Chapter 525 — *Transport Category Aeroplanes* of the *Airworthiness Manual*;

(*c*) in the case of a normal category rotorcraft, the standards set out in section 527.2 of Chapter 527 — *Normal Category Rotorcraft* of the *Airworthiness Manual*; and

(*d*) in the case of a transport category rotorcraft, the standards set out in section 529.2 of Chapter 529 — *Transport Category Rotorcraft* of the *Airworthiness Manual*.

(6) The standards of airworthiness that apply in respect of a change to the type design of an aircraft, other

b) les hypothèses servant à l'obtention du certificat de type du produit aéronautique ne sont plus valides.

(4) Une modification de la définition de type d'un produit aéronautique peut être conforme à une modification antérieure d'une norme visée au paragraphe (1) à l'égard d'un domaine, d'un système, d'un composant, d'un équipement ou d'un appareillage, lorsque le ministre conclut que ce domaine, système, composant, équipement ou appareillage, selon le cas :

a) n'est pas visé par la modification;

b) est visé par la modification, mais le fait de se conformer à une norme visée au paragraphe (1) ne permettrait pas d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité ou ne serait pas pratique.

(5) À l'égard d'un domaine, d'un système, d'un composant, d'un équipement ou d'un appareillage qui fait l'objet d'une modification, une norme visée aux paragraphes (3) ou (4) ne peut être antérieure ni à une norme consignée dans les fiches de données de certificat de type ni aux normes suivantes :

a) dans le cas des avions des catégories normale, utilitaire, acrobatique et navette, les normes prévues à l'article 523.2 du chapitre 523 — *Avions des catégories normale, utilitaire, acrobatique et navette* du *Manuel de navigabilité*;

b) dans le cas des avions de catégorie transport, les normes prévues à l'article 525.2 du chapitre 525 — *Avions de catégorie transport* du *Manuel de navigabilité*;

c) dans le cas des giravions de catégorie normale, les normes prévues à l'article 527.2 du chapitre 527 — *Giravions de catégorie normale* du *Manuel de navigabilité*;

d) dans le cas des giravions de catégorie transport, les normes prévues à l'article 529.2 du chapitre 529 — *Giravions de catégorie transport* du *Manuel de navigabilité*.

(6) Les normes de navigabilité qui sont applicables à l'égard de la modification de la définition de type d'un

than a rotorcraft, having a MCTOW of 2 720 kg (6,000 pounds) or less, or of a non-turbine rotorcraft having a MCTOW of 1 360 kg (3,000 pounds) or less, are those recorded in the type certificate data sheets, unless the Minister determines that

(*a*) the change is significant and requires compliance with an amendment to the standards that are recorded in the type certificate data sheets and that apply in respect of the change and with any other standards that are directly related to the change; and

(*b*) compliance with the amendment referred to in paragraph (*a*) would contribute materially to the level of safety and would be practical.

(7) An applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product having a novel or unusual design feature shall comply with any special conditions that are necessary to ensure that the change provides a level of safety equivalent to that provided by the applicable certification basis determined under subsections (1) to (6), (8) and (9).

(8) If a change is made to the type design of a restricted category aircraft, or if a change to the type design of an aircraft results in the aircraft being reclassified as a restricted category aircraft, that aircraft must meet

(*a*) the standards of airworthiness referred to in section 521.31 applicable to that category of aircraft that are in force on the date of the application for the change; or

(*b*) the standards of airworthiness recorded in the type certificate data sheets, or an earlier amendment to a standard referred to in paragraph (*a*), if the standards or the amendment provide a level of safety appropriate for the intended use of that aircraft.

(9) An applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product may elect to include in the certification basis a later amendment to the

aéronef, autre qu'un giravion, ayant une MMHD de 2 720 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une MMHD de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles consignées dans les fiches de données de certificat de type, sauf si le ministre conclut :

a) d'une part, que la modification est importante et nécessite la conformité à une modification des normes consignées dans les fiches de données de certificat de type qui sont applicables à la modification et à toute autre norme directement visée par cette modification;

b) d'autre part, que le fait de se conformer à la modification visée à l'alinéa *a*) permettrait d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité offert et serait pratique.

(7) Le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique dont les caractéristiques de conception font appel à des éléments nouveaux ou inusités doit se conformer à toute condition spéciale en vue de garantir que cette modification offre un niveau de sécurité équivalent à celui offert par la base de certification applicable déterminée en application des paragraphes (1) à (6), (8) et (9).

(8) Lorsqu'une modification est apportée à la définition de type d'un aéronef de catégorie restreinte ou qu'une modification apportée à la définition de type d'un aéronef fait en sorte que l'aéronef se retrouve dans la catégorie d'aéronef de catégorie restreinte, cet aéronef doit être conforme, selon le cas :

a) aux normes de navigabilité visées à l'article 521.31 applicables à la catégorie de l'aéronef qui sont en vigueur à la date de la demande de la modification;

b) aux normes de navigabilité consignées dans les fiches de données de certificat de type ou à une modification antérieure d'une norme visée à l'alinéa *a*), si les normes ou la modification offrent un niveau de sécurité convenant à l'utilisation prévue de cet aéronef.

(9) Le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique peut choisir d'inclure dans la base de certification une

standards of airworthiness specified in subsection (1), on the condition that the applicant comply with any other amendment that is directly related to those standards.

SOR/2009-280, s. 26.

Aircraft Emissions Standards

521.159 (1) Subject to subsection (2), an applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product that results in a change in the noise levels of an aircraft shall demonstrate

(*a*) that the aircraft meets the noise standards specified in Subchapter A of Chapter 516 — *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*; or

(*b*) that the aircraft continues to meet the noise standards that applied before the change was undertaken and that are recorded in the type certificate data sheets or in a document that has been accepted by the Minister as being equivalent to a type certificate for that aircraft.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of

(*a*) a restricted category aircraft for use in agricultural operations or fire prevention and suppression;

(*b*) the installation or removal of floats or skis;

(*c*) the installation or removal of external equipment on a rotorcraft; or

(*d*) an aircraft whose certification basis does not contain noise standards, if the change to the type design does not involve

(i) a change in the number or type of propellers,

(ii) a change in the number of engines or in the principle of propulsion of the engines, or

(iii) in the case of a rotorcraft, a change in the number of rotors or in the principle of operation of the rotors.

modification postérieure aux normes de navigabilité précisées au paragraphe (1), à condition de se conformer à toute autre modification directement liée à ces normes.

DORS/2009-280, art. 26.

Normes d'émissions des aéronefs

521.159 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique qui entraîne une modification des niveaux de bruit d'un aéronef démontre que l'aéronef, selon le cas :

a) est conforme aux normes de bruit précisées au sous-chapitre A du chapitre 516 — *Émissions des aéronefs* du *Manuel de navigabilité*;

b) continue d'être conforme aux normes de bruit qui s'appliquaient avant que la modification soit apportée et qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type ou dans un document qui a été accepté par le ministre comme étant équivalent à un certificat de type pour cet aéronef.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

a) à l'égard des aéronefs de catégorie restreinte utilisés à des fins agricoles ou de prévention et de lutte contre les incendies;

b) à l'égard des ajouts et des suppressions de flotteurs ou de skis;

c) à l'égard des ajouts et des suppressions d'équipement externe sur un giravion;

d) à l'égard des aéronefs dont la base de certification ne contient aucune norme de bruit, si la modification de la définition de type ne vise :

(i) aucune modification du nombre ou du type d'hélices,

(ii) aucune modification du nombre de moteurs ou du principe de propulsion de ceux-ci,

(iii) dans le cas d'un giravion, aucune modification du nombre de rotors ou du principe de fonctionnement de ceux-ci.

(3) An applicant for the approval of a change to the type design of a turbine-powered aircraft shall demonstrate that the aircraft meets the standards respecting the prevention of intentional fuel venting specified in Subchapter B of Chapter 516 — *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*.

(4) An applicant for the approval of a change to the type design of an aircraft engine shall demonstrate that the aircraft engine meets the smoke and gaseous aircraft emissions standards specified in Subchapter B of Chapter 516 — *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*.

SOR/2009-280, s. 26.

(3) Le demandeur d'une approbation de modification de la définition de type d'un aéronef à turbine démontre que l'aéronef est conforme aux normes relatives à la prévention des décharges intentionnelles de carburant précisées au sous-chapitre B du chapitre 516 — *Émissions des aéronefs* du *Manuel de navigabilité*.

(4) Le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un moteur d'aéronef démontre que le moteur d'aéronef est conforme aux normes relatives à l'émission de fumée et de gaz des aéronefs précisées au sous-chapitre B du chapitre 516 — *Émissions des aéronefs* du *Manuel de navigabilité*.

DORS/2009-280, art. 26.

Conformity with Certification Basis

521.160 (1) An applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product shall

(*a*) demonstrate to the Minister that the product conforms to the certification basis established by the Minister under section 521.157 by conducting the inspections and tests referred to in section 521.44;

(*b*) submit to the Minister a declaration attesting to the demonstration of conformity of the product with its certification basis;

(*c*) make available to the Minister the means by which conformity is established;

(*d*) in the case of an aircraft, record the noise levels in its flight manual or in a supplement to that manual using the *Guidelines for the Administration of Noise Certification Documentation* set out in Attachment G of Annex 16, Volume I to the Convention;

(*e*) submit a signed undertaking to carry out the responsibilities specified in Division VIII; and

(*f*) submit to the Minister for approval any manual, instructions and limitations that are required by the certification basis established in respect of the product.

Conformité à la base de certification

521.160 (1) Le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique doit :

a) démontrer au ministre que le produit est conforme à la base de certification établie par lui en vertu de l'article 521.157 en procédant aux inspections et aux essais visés à l'article 521.44;

b) lui présenter une déclaration attestant la démonstration de conformité du produit à sa base de certification;

c) mettre à sa disposition les moyens permettant d'établir la conformité;

d) dans le cas d'un aéronef, consigner les niveaux de bruit, dans son manuel de vol ou tout supplément au manuel de celui-ci, en utilisant les *Lignes directrices pour l'administration des documents de certification acoustique* qui figurent dans le Supplément G de l'annexe 16, volume I de la Convention;

e) présenter une déclaration signée par laquelle il s'engage à s'acquitter des responsabilités prévues à la section VIII;

f) soumettre à l'approbation du ministre les manuels, les instructions et les limites qui sont exigés par la base de certification établie à l'égard du produit.

(2) An applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product other than a restricted category aircraft shall demonstrate to the Minister that

(*a*) in the case of an aircraft, no feature or characteristic makes the aircraft unsafe, taking into account the category in which certification is requested; and

(*b*) the type design of the product provides a level of safety at least equivalent to that provided by the certification basis that applied before the change was undertaken.

(3) An applicant for the approval of a change to the type design of a restricted category aircraft shall demonstrate to the Minister that

(*a*) no feature or characteristic makes the aircraft unsafe when that aircraft is operated within the limitations specified for its intended use; and

(*b*) the aircraft has a type design that conforms to its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

Issuance of Approval of a Change to the Type Design

521.161 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall approve a change to the type design of an aeronautical product if the applicant meets the requirements set out in section 521.160.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.162** to **521.200** reserved]

Division V — Supplemental Type Certificates

Application

521.201 This Division applies

(*a*) in respect of the issuance of a supplemental type certificate as a result of a change to the type design of an aeronautical product; and

(2) Le demandeur d'une approbation de modification de la définition de type d'un produit aéronautique autre qu'un aéronef de catégorie restreinte démontre au ministre :

a) dans le cas d'un aéronef, qu'aucun élément ni aucune caractéristique ne rend dangereuse l'utilisation de l'aéronef compte tenu de la catégorie pour laquelle la certification est demandée;

b) la définition de type du produit offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui assuré par la base de certification qui s'appliquait avant que la modification ne soit apportée.

(3) Le demandeur d'une approbation de modification de la définition de type d'un aéronef de catégorie restreinte démontre au ministre :

a) qu'aucun élément ni aucune caractéristique ne rend dangereuse l'utilisation de l'aéronef lorsqu'il est utilisé dans des limites précisées pour son utilisation prévue;

b) que l'aéronef possède une définition de type conforme à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Délivrance d'une approbation de modification de la définition de type

521.161 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre une approbation de modification à la définition de type d'un produit aéronautique si le demandeur se conforme aux exigences prévues à l'article 521.160.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.162** à **521.200** réservés]

Section V — Certificats de type supplémentaires

Application

521.201 La présente section s'applique :

a) à la délivrance d'un certificat de type supplémentaire par suite d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique;

(*b*) to applicants for and holders of a supplemental type certificate in respect of an aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

b) aux demandeurs et aux titulaires d'un certificat de type supplémentaire à l'égard d'un produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Eligibility Requirements

521.202 An applicant for a supplemental type certificate in respect of a change to the type design of an aeronautical product shall have, or have access to, the technical capability to conduct the design analyses and tests required to demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

Exigences d'admissibilité

521.202 Le demandeur d'un certificat de type supplémentaire à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique possède les moyens techniques, ou a accès à des moyens techniques, qui lui permettent de procéder aux analyses et aux essais de conception exigés pour démontrer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Application for a Supplemental Type Certificate

521.203 Subject to section 521.153, an applicant for a supplemental type certificate in respect of a change to the type design of an aeronautical product for which the Minister has issued or accepted a type certificate shall submit an application to the Minister as specified in section 521.155.

SOR/2009-280, s. 26.

Demande de certificat de type supplémentaire

521.203 Sous réserve de l'article 521.153, le demandeur d'un certificat de type supplémentaire à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique pour lequel le ministre a délivré ou a accepté un certificat de type lui présente une demande au ministre en la forme et de la manière prévues à l'article 521.155.

DORS/2009-280, art. 26.

Certification Basis

521.204 The Minister shall establish, in respect of a change to the type design of an aeronautical product, a certification basis consisting of the applicable standards referred to in section 521.157.

SOR/2009-280, s. 26.

Base de certification

521.204 Le ministre établit une base de certification à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique, laquelle base est constituée des normes applicables visées à l'article 521.157.

DORS/2009-280, art. 26.

Conformity with Certification Basis

521.205 An applicant for a supplemental type certificate in respect of a change to the type design of an aeronautical product shall comply with the requirements set out in section 521.160 within the effective period referred to in section 521.156.

SOR/2009-280, s. 26.

Conformité à la base de certification

521.205 Le demandeur d'un certificat de type supplémentaire à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique doit se conformer aux exigences prévues à l'article 521.160 au cours de la période de validité visée à l'article 521.156.

DORS/2009-280, art. 26.

Issuance of a Supplemental Type Certificate

521.206 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall issue a supplemental type certificate in respect of a change to the type design of an aeronautical product if the applicant complies with the requirements set out in section 521.205.

SOR/2009-280, s. 26.

Change to a Type Design Approved in a Supplemental Type Certificate

521.207 The holder of a supplemental type certificate in respect of an aeronautical product who proposes to make a change to the type design approved in the supplemental type certificate shall comply with the requirements set out in section 521.152.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.208** to **521.250** reserved]

Division VI — Repair Design Approvals

Application

521.251 This Division applies

(*a*) in respect of the issuance of a repair design approval as a result of a repair to an aeronautical product; and

(*b*) to applicants for and holders of a repair design approval in respect of an aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Eligibility Requirements

521.252 An applicant for a repair design approval in respect of an aeronautical product shall have, or have access to, the technical capability to conduct the design analyses and tests required to demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

Délivrance d'un certificat de type supplémentaire

521.206 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat de type supplémentaire à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique si le demandeur se conforme aux exigences prévues à l'article 521.205.

DORS/2009-280, art. 26.

Modification de la définition de type approuvée dans un certificat de type supplémentaire

521.207 Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire à l'égard d'un produit aéronautique qui se propose d'apporter une modification à la définition de type approuvée dans ce certificat de type supplémentaire doit se conformer aux exigences prévues à l'article 521.152.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.208** à **521.250** réservés]

Section VI — Approbation de la conception de réparation

Application

521.251 La présente section s'applique :

a) à la délivrance d'une approbation de la conception de réparation par suite d'une réparation d'un produit aéronautique;

b) aux demandeurs et aux titulaires d'une approbation de la conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Exigences d'admissibilité

521.252 Le demandeur d'une approbation de la conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique possède les moyens techniques, ou a accès à des moyens techniques, qui lui permettent de procéder aux analyses et aux essais de conception exigés pour démontrer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Application for a Repair Design Approval

521.253 An applicant for a repair design approval in respect of an aeronautical product shall submit an application to the Minister as specified in section 521.155 if the repair is in respect of

(*a*) an aeronautical product for which the Minister has issued or accepted a type certificate; or

(*b*) an aircraft registered in a foreign state, or an aeronautical product intended for installation on an aircraft registered in a foreign state, with which Canada has an airworthiness agreement or similar arrangement in respect of the acceptance of the technical data used to repair the aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Demande d'une approbation de la conception de réparation

521.253 Le demandeur d'une approbation de la conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique présente au ministre une demande en la forme et de la manière prévues à l'article 521.155 si la réparation vise, selon le cas :

a) un produit aéronautique à l'égard duquel le ministre a délivré ou a accepté un certificat de type;

b) un aéronef immatriculé dans un État étranger, ou un produit aéronautique qui est destiné à être installé sur un aéronef immatriculé dans un État étranger, avec lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou une entente similaire à l'égard de l'acceptation des données techniques utilisées pour effectuer la réparation de ce produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Certification Basis

521.254 The Minister shall establish a certification basis, in respect of a repair design approval for an aeronautical product, consisting of the applicable standards referred to in section 521.157.

SOR/2009-280, s. 26.

Base de certification

521.254 Le ministre établit une base de certification à l'égard d'une approbation de la conception de réparation d'un produit aéronautique, laquelle base est constituée des normes applicables visées à l'article 521.157.

DORS/2009-280, art. 26.

Conformity with Certification Basis

521.255 An applicant for a repair design approval in respect of an aeronautical product shall comply with the requirements set out in section 521.160 within the effective period referred to in section 521.156.

SOR/2009-280, s. 26.

Conformité à la base de certification

521.255 Le demandeur d'une approbation de la conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique doit se conformer aux exigences prévues à l'article 521.160 au cours de la période de validité visée à l'article 521.156.

DORS/2009-280, art. 26.

Issuance of a Repair Design Approval

521.256 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall issue a repair design approval in respect of an aeronautical product if the applicant complies with the requirements set out in section 521.255.

SOR/2009-280, s. 26.

Délivrance d'une approbation de la conception de réparation

521.256 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre une approbation de la conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique si le demandeur se conforme aux exigences prévues à l'article 521.255.

DORS/2009-280, art. 26.

Change to a Repair Design Approved in a Repair Design Approval

521.257 The holder of a repair design approval in respect of an aeronautical product who proposes to make a change to the repair design approved in the repair design approval shall comply with the requirements set out in section 521.152.

SOR/2009-280, s. 26.

Modification de la conception de réparation approuvée dans une approbation de la conception de réparation

521.257 Le titulaire d'une approbation de la conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique qui se propose d'apporter une modification à la conception de réparation approuvée dans cette approbation de la conception de réparation doit se conformer aux exigences prévues à l'article 521.152.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.258** to **521.300** reserved]

[**521.258** à **521.300** réservés]

Division VII — Part Design Approvals

Section VII — Approbation de la conception de pièce

Application

521.301 This Division applies

(*a*) in respect of the issuance of a part design approval for a replacement part that is intended to be installed on an aeronautical product; and

(*b*) to applicants for and holders of a part design approval in respect of a replacement part.

SOR/2009-280, s. 26.

Application

521.301 La présente section s'applique :

a) à la délivrance d'une approbation de la conception de pièce à l'égard d'une pièce de remplacement destinée à être installée sur un produit aéronautique;

b) aux demandeurs et aux titulaires d'une approbation de la conception de pièce à l'égard d'une pièce de remplacement.

DORS/2009-280, art. 26.

Eligibility Requirements

521.302 An applicant for a part design approval in respect of a replacement part shall have, or have access to, the technical capability to conduct the design analyses and tests required to demonstrate the conformity of the replacement part with its certification basis.

SOR/2009-280, s. 26.

Exigences d'admissibilité

521.302 Le demandeur d'une approbation de la conception de pièce à l'égard d'une pièce de remplacement possède les moyens techniques, ou a accès à des moyens techniques, qui lui permettent de procéder aux analyses et aux essais de conception exigés pour démontrer la conformité de la pièce de remplacement à sa base de certification.

DORS/2009-280, art. 26.

Application for a Part Design Approval

521.303 (1) An applicant for a part design approval in respect of a replacement part for an aeronautical product for which the Minister has issued or accepted a type certificate shall submit an application to the Minister as specified in section 521.155.

Demande d'une approbation de la conception de pièce

521.303 (1) Le demandeur d'une approbation de la conception de pièce à l'égard d'une pièce de remplacement pour un produit aéronautique à l'égard duquel le ministre a délivré ou a accepté un certificat de type lui présente une demande en la forme et de la manière prévues à l'article 521.155.

(2) A part design approval shall not be issued if the replacement part

(*a*) is subject to an airworthiness limitation;

(*b*) is a standard part or a commercial part;

(*c*) constitutes a change to the type design of the aeronautical product; or

(*d*) creates an airworthiness limitation.

SOR/2009-280, s. 26.

Certification Basis

521.304 The Minister shall establish, in respect of a part design approval for a replacement part, a certification basis consisting of the applicable standards referred to in section 521.157.

SOR/2009-280, s. 26.

Conformity with Certification Basis

521.305 An applicant for a part design approval in respect of a replacement part shall comply with the requirements set out in section 521.160 within the effective period referred to in section 521.156.

SOR/2009-280, s. 26.

Issuance of a Part Design Approval

521.306 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall issue a part design approval in respect of a replacement part if the applicant complies with the requirements set out in section 521.305.

SOR/2009-280, s. 26.

Change to a Part Design Approved in a Part Design Approval

521.307 The holder of a part design approval in respect of a replacement part who proposes to make a change to the part design approved in the part design approval shall comply with

(*a*) in the case of a change to the type design, the requirements set out in Division V; and

(2) Une approbation de la conception de pièce n'est pas délivrée si la pièce de remplacement, selon le cas :

a) est assujettie à une limite de navigabilité;

b) est une pièce standard ou une pièce commerciale;

c) constitue une modification de la définition de type du produit aéronautique;

d) crée une limite de navigabilité.

DORS/2009-280, art. 26.

Base de certification

521.304 Le ministre établit une base de certification à l'égard d'une approbation de la conception de pièce pour une pièce de remplacement, laquelle base est constituée des normes applicables visées à l'article 521.157.

DORS/2009-280, art. 26.

Conformité à la base de certification

521.305 Le demandeur d'une approbation de la conception de pièce à l'égard d'une pièce de remplacement doit se conformer aux exigences prévues à l'article 521.160 au cours de la période de validité visée à l'article 521.156.

DORS/2009-280, art. 26.

Délivrance d'une approbation de la conception de pièce

521.306 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre une approbation de la conception de pièce à l'égard d'une pièce de remplacement si le demandeur se conforme aux exigences prévues à l'article 521.305.

DORS/2009-280, art. 26.

Modification de la conception de pièce approuvée dans une approbation de la conception de pièce

521.307 Le titulaire d'une approbation de la conception de pièce à l'égard d'une pièce de remplacement qui se propose d'apporter une modification à la conception de pièce approuvée dans cette approbation de la conception de pièce doit se conformer :

a) dans le cas d'une modification de la définition de type, aux exigences prévues à la section V;

(*b*) in any other case, the requirements set out in section 521.154.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.308** to **521.350** reserved]

Division VIII — Responsibilities of a Design Approval Document Holder

Application

521.351 This Division applies to holders of a design approval document.

SOR/2009-280, s. 26.

Technical Capability

521.352 The holder of a design approval document in respect of an aeronautical product shall have, or have access to, the technical capability

(*a*) to conduct design analyses and tests in order to develop the data required to maintain the aeronautical product in an airworthy condition; and

(*b*) to carry out the responsibilities specified this Division.

SOR/2009-280, s. 26.

Service Difficulty Reporting

521.353 The holder of a design approval document in respect of an aeronautical product shall report to the Minister, in accordance with Division IX, any reportable service difficulty related to the aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Establishing a Service Difficulty Reporting System

521.354 The holder of a design approval document in respect of an aeronautical product shall establish and maintain a service difficulty reporting system for the purpose of receiving, recording, analyzing and investi-

b) dans tout autre cas, aux exigences prévues à l'article 521.154.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.308** à **521.350** réservés]

Section VIII — Responsabilités du titulaire d'un document d'approbation de la conception

Application

521.351 La présente section s'applique aux titulaires d'un document d'approbation de la conception.

DORS/2009-280, art. 26.

Moyens techniques

521.352 Le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique possède les moyens techniques, ou a accès à des moyens techniques, qui lui permettent :

a) d'une part, de procéder à des analyses et à des essais de conception dans le but d'élaborer les données exigées pour maintenir le produit aéronautique en état de navigabilité;

b) d'autre part, de s'acquitter des responsabilités prévues à la présente section.

DORS/2009-280, art. 26.

Rapport de difficultés en service

521.353 Le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique fait rapport au ministre, conformément à la section IX, de toute difficulté en service à signaler concernant le produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Établissement d'un système de rapport de difficultés en service

521.354 Le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique établit et maintient un système de rapports de difficultés en service en vue de recevoir, de consigner, d'analyser et d'examiner les rapports et les renseignements liés à une

gating reports and information concerning a reportable service difficulty related to the aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Investigation of Service Difficulty Reports

521.355 (1) When the holder of a design approval document in respect of an aeronautical product receives notice that a service difficulty report has been submitted to the Transport Canada web service difficulty reporting system in relation to the aeronautical product, the holder shall

(*a*) investigate the service difficulty and, if it results from a deficiency in the aeronautical product, develop a corrective action to rectify the deficiency; and

(*b*) report to the Minister the progress of the investigation and any proposed corrective action.

(2) Subject to section 521.356, if the Minister determines that a corrective action is required to rectify the deficiency, the holder of the design approval document in respect of the aeronautical product shall

(*a*) submit the technical data in support of the proposed corrective action to the Minister; and

(*b*) undertake any corrective action that the Minister determines is necessary to rectify the deficiency.

SOR/2009-280, s. 26.

Mandatory Changes

521.356 If the Minister determines that a corrective action is required to rectify an unsafe condition in an aeronautical product, the holder of the design approval document in respect of the aeronautical product shall

(*a*) submit to the Minister for approval the corrective action required to rectify the unsafe condition; and

(*b*) on approval of the corrective action, make available to each owner and each operator of the aeronautical product the information needed to rectify the unsafe condition.

SOR/2009-280, s. 26.

difficulté en service à signaler concernant le produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Enquête sur les rapports de difficultés en service

521.355 (1) Le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique qui reçoit un avis de rapport de difficultés en service à l'égard d'un produit aéronautique présenté au service Web de rapports de difficultés en service de Transports Canada doit :

a) faire enquête sur la difficulté en service et, si elle découle d'une lacune dans le produit aéronautique, élaborer une mesure corrective pour celle-ci;

b) faire rapport au ministre des progrès de l'enquête et de toute mesure corrective proposée.

(2) Sous réserve de l'article 521.356, lorsque le ministre conclut qu'une mesure corrective est nécessaire pour corriger la lacune, le titulaire du document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique doit :

a) présenter au ministre les données techniques à l'appui de la mesure corrective proposée;

b) apporter toute mesure corrective que le ministre conclut qu'elle est nécessaire pour corriger la lacune.

DORS/2009-280, art. 26.

Modifications obligatoires

521.356 Lorsque le ministre conclut qu'une mesure corrective est nécessaire pour corriger une situation dangereuse dans un produit aéronautique, le titulaire du document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique doit :

a) soumettre à l'approbation du ministre la mesure corrective nécessaire pour corriger la situation dangereuse;

b) une fois la mesure corrective approuvée, mettre à la disposition de chaque propriétaire et de chaque ex-

ploitant du produit aéronautique les renseignements nécessaires pour corriger la situation dangereuse.

DORS/2009-280, art. 26.

Transfer

521.357 (1) Subject to subsection (2), the Minister shall approve the transfer of a design approval document in respect of an aeronautical product from the holder of the design approval document to a transferee if

(*a*) the holder

(i) notifies the Minister in writing of the intention to transfer the design approval document,

(ii) provides the Minister with the legal name, address and telephone number of the transferee,

(iii) provides the Minister with the number of the design approval document, the legal name of the manufacturer and the model designation of the aeronautical product that is the subject of the transfer,

(iv) returns to the Minister the original design approval document signed by the holder, and

(v) provides the transferee with the type design of the aeronautical product that is the subject of the transfer and the records specified in paragraph 521.365(*a*); and

(*b*) the transferee

(i) applies for the issuance of an amended design approval document,

(ii) complies with the requirements set out in section 521.352, and

(iii) submits a signed undertaking to carry out the responsibilities specified in this Division.

(2) If the transfer involves a foreign state, the holder of the design approval document and the transferee shall comply with the provisions of any airworthiness agree-

Transfert

521.357 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le ministre approuve le transfert d'un document d'approbation de la conception délivré à l'égard d'un produit aéronautique du titulaire du document d'approbation de la conception au cessionnaire si les conditions suivantes sont réunies :

a) le titulaire remplit les conditions suivantes :

(i) il avise par écrit le ministre de son intention de transférer le document d'approbation de la conception,

(ii) il lui fournit la dénomination sociale, l'adresse et le numéro de téléphone du cessionnaire,

(iii) il lui fournit le numéro du document d'approbation de la conception, la dénomination sociale du constructeur et la désignation de modèle du produit aéronautique qui fait l'objet du transfert,

(iv) il lui retourne le document d'approbation de la conception original qu'il a signé,

(v) il fournit au cessionnaire la définition de type à l'égard du produit aéronautique qui fait l'objet du transfert, ainsi que les dossiers précisés à l'alinéa 521.365*a*);

b) le cessionnaire remplit les conditions suivantes :

(i) il présente une demande de délivrance d'un document d'approbation de la conception modifié,

(ii) il se conforme aux exigences prévues à l'article 521.352,

(iii) il présente une déclaration signée par laquelle il s'engage à s'acquitter des responsabilités prévues à la présente section.

(2) Lorsqu'un État étranger est partie au transfert, le titulaire du document d'approbation de la conception et le cessionnaire doivent se conformer aux dispositions de

ment or similar arrangement that exists between Canada and the foreign state involved in the transfer.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.358** to **521.364** reserved]

Record Keeping

521.365 The holder of a design approval document in respect of an aeronautical product shall

(*a*) establish and maintain a system for recording

(i) the type design of the aeronautical product,

(ii) the analyses, tests and inspections that were conducted to demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis,

(iii) the certification plan and record and the declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis,

(iv) the data developed by the holder and required to maintain the aeronautical product in an airworthy condition, and

(v) the distribution or initial sale of the aeronautical product;

(*b*) at the request of the Minister, make available to the Minister the design approval document, the type design and any of the information recorded under paragraph (*a*); and

(*c*) notify the Minister in writing if the holder no longer intends to make the records specified in paragraph (*a*) available for the purpose of manufacture, modification, repair or installation of the aeronautical product or for maintaining the airworthiness of the aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Loss or Disposal of Records

521.366 (1) No person shall dispose of or destroy the records containing the information recorded under para-

tout accord de navigabilité ou de toute entente similaire conclus entre le Canada et l'État étranger qui est partie au transfert.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.358** à **521.364** réservés]

Tenue de dossiers

521.365 Le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique doit :

a) établir et tenir à jour un système qui vise à consigner ce qui suit :

(i) la définition de type du produit aéronautique,

(ii) les analyses, les essais et les inspections qui ont été effectués pour démontrer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification,

(iii) le plan et le dossier de certification et la déclaration attestant la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification,

(iv) les données élaborées par le titulaire et exigées pour maintenir le produit aéronautique en état de navigabilité,

(v) la distribution ou la vente initiale du produit aéronautique;

b) à la demande du ministre, mettre à sa disposition le document d'approbation de la conception, la définition de type et tout renseignement consigné en application de l'alinéa *a*);

c) aviser le ministre par écrit s'il n'a plus l'intention de rendre disponibles les dossiers précisés à l'alinéa *a*) à des fins de construction, de modification, de réparation, d'installation ou de maintien de la navigabilité du produit aéronautique.

DORS/2009-280, art. 26.

Perte ou disposition de dossiers

521.366 (1) Il est interdit de disposer de dossiers contenant l'information consignée en application de

graph 521.365(*a*) without the written authorization of the Minister.

(2) The holder of a design approval document in respect of an aeronautical product shall notify the Minister in writing if the records containing the information recorded under paragraph 521.365(*a*) are lost or destroyed.

SOR/2009-280, s. 26.

l'alinéa 521.365*a*) ou de les détruire sans l'autorisation écrite du ministre.

(2) Le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique avise par écrit le ministre si les dossiers contenant l'information consignée en application de l'alinéa 521.365*a*) sont perdus ou détruits.

DORS/2009-280, art. 26.

Manuals

521.367 (1) The holder of a design approval document in respect of an aeronautical product shall develop and maintain the manuals and their supplements that are required by the certification basis of the aeronautical product and are required to support the operation of the product in service, including

(*a*) an installation manual;

(*b*) an operating manual;

(*c*) a maintenance manual;

(*d*) an overhaul manual;

(*e*) servicing instructions;

(*f*) instructions for continued airworthiness;

(*g*) an illustrated parts manual; and

(*h*) service bulletins or equivalent documents.

(2) The holder of a design approval document other than a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) Design Approval in respect of an appliance or a part shall develop and maintain the manuals and their supplements that are required by the certification basis of the aeronautical product and are required to support the operation of the product in service, including

(*a*) an aircraft flight manual;

(*b*) a structural repair manual;

(*c*) supplemental integrity instructions;

(*d*) a master minimum equipment list; and

(*e*) a maintenance review board report.

Manuels

521.367 (1) Le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique établit et tient à jour les manuels et leurs suppléments qui sont exigés par la base de certification du produit aéronautique et qui sont exigés à l'appui de son exploitation en service, lesquels comprennent :

a) un manuel d'installation;

b) un manuel d'utilisation;

c) un manuel de maintenance;

d) un manuel de révision;

e) des instructions concernant l'entretien courant;

f) des instructions pour le maintien de la navigabilité;

g) un manuel de pièces illustrées;

h) des bulletins de service ou tout autre document équivalent.

(2) Le titulaire d'un document d'approbation de la conception, autre qu'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO), à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce développe et tient à jour les manuels et leurs suppléments qui sont exigés par la base de certification du produit aéronautique et qui sont exigés à l'appui de son exploitation en service, lesquels comprennent :

a) un manuel de vol de l'aéronef;

b) un manuel de réparations de structure;

c) des instructions supplémentaires en matière d'intégrité;

(3) The holder of a design approval document in respect of an aeronautical product shall, on request, provide the Minister with up to six copies of the manuals and their supplements referred to in subsections (1) and (2), at no cost, in a format agreed to by the Minister.

SOR/2009-280, s. 26.

Instructions for Continued Airworthiness

521.368 If the certification basis of an aeronautical product requires that instructions for continued airworthiness be developed, the holder of a design approval document in respect of the aeronautical product shall

(*a*) provide the instructions for continued airworthiness

(i) in the case of an aeronautical product other than an aircraft, to each owner of the aeronautical product on the date of its delivery, and

(ii) in the case of an aircraft, to each owner of the aeronautical product on the later of the date of its delivery and the date of the issuance of its first certificate of airworthiness;

(*b*) provide any change to the instructions for continued airworthiness

(i) in the case of an aeronautical product other than an aircraft, to each of its owners, and

(ii) in the case of an aircraft, to each of its operators;

(*c*) make available to any person referred to in subsection 571.02(1) the instructions for continued airworthiness and any changes to those instructions; and

(*d*) submit to the Minister a plan that identifies how changes to the instructions for continued airworthiness will be made available and distributed to any person referred to in paragraph (*a*), (*b*) or (*c*).

SOR/2009-280, s. 26.

d) une liste principale d'équipement minimal;

e) un rapport du comité de révision de la maintenance.

(3) Le titulaire d'un document d'approbation de la conception délivré à l'égard d'un produit aéronautique fournit au ministre, sur demande, gratuitement et dans une présentation acceptée par celui-ci, jusqu'à six exemplaires des manuels et leurs suppléments visés aux paragraphes (1) et (2).

DORS/2009-280, art. 26.

Instructions relatives au maintien de la navigabilité

521.368 Lorsque la base de certification d'un produit aéronautique exige que soient rédigées des instructions de maintien de la navigabilité, le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard de ce produit aéronautique doit :

a) fournir les instructions de maintien de la navigabilité :

(i) dans le cas d'un produit aéronautique, à l'exception d'un aéronef, à chaque propriétaire de ce produit à la date de sa livraison,

(ii) dans le cas d'un aéronef, à chaque propriétaire de l'aéronef à la date de sa livraison ou, si elle est postérieure, à la date de délivrance de son certificat de navigabilité initial;

b) fournir toute modification des instructions de maintien de la navigabilité :

(i) dans le cas d'un produit aéronautique, à l'exception d'un aéronef, à chaque propriétaire,

(ii) dans le cas d'un aéronef, à chaque utilisateur;

c) mettre à la disposition de toute personne visée au paragraphe 571.02(1) les instructions de maintien de la navigabilité, ainsi que toute modification de celles-ci;

d) présenter au ministre un plan indiquant de quelle façon les modifications des instructions de maintien

de la navigabilité seront rendues disponibles et distribuées à toute personne visée aux alinéas *a*), *b*) ou *c*).

DORS/2009-280, art. 26.

Supplemental Integrity Instructions

521.369 (1) This section applies in respect of an aeroplane for which a type certificate has been issued and that is

(*a*) a commuter category aeroplane operated under Subpart 4 of Part VII; or

(*b*) a transport category aeroplane operated under Subpart 4 or 5 of Part VII.

(2) Before an aeroplane referred to in subsection (1) meets the applicable in-service criterion specified in subsection (3), the holder of the type certificate in respect of the aeroplane shall

(*a*) develop supplemental integrity instructions in accordance with subsection (4) and submit them to the Minister for approval in accordance with subsection (5); and

(*b*) on their approval, make the supplemental integrity instructions available to each owner and each operator of an aeroplane of that type.

(3) The in-service criterion that determines whether supplemental integrity instructions are required in respect of the aeroplane is that

(*a*) the aeroplane reaches the design life goal — which is the expected period of operational service of the aeroplane — as established by the type certificate holder, and a corrosion protection and control program is in place; or

(*b*) the aeroplane completes 20 years of service and

(i) no corrosion protection and control program is in place, or

(ii) no design life goal has been established.

(4) The supplemental integrity instructions required under subsection (2) shall

Instructions supplémentaires en matière d'intégrité

521.369 (1) Le présent article s'applique à l'égard d'un avion pour lequel un certificat de type a été délivré et qui est :

a) soit un avion de catégorie navette utilisé en application de la sous-partie 4 de la partie VII;

b) soit un avion de catégorie transport utilisé en application des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII.

(2) Avant qu'un avion visé au paragraphe (1) soit conforme au critère d'utilisation applicable précisé au paragraphe (3), le titulaire du certificat de type délivré à l'égard de cet avion doit :

a) élaborer des instructions supplémentaires en matière d'intégrité conformément au paragraphe (4) et les soumettre à l'approbation du ministre en application du paragraphe (5);

b) une fois approuvées, les mettre à la disposition de chaque propriétaire et de chaque utilisateur d'avions de ce type.

(3) Le critère d'utilisation pour établir si des instructions supplémentaires en matière d'intégrité relatives à l'avion sont exigées est l'un des suivants :

a) l'avion atteint l'objectif de conception — lequel correspond à la durée prévue du service opérationnel de celui-ci — établi par le titulaire du certificat de type, et un programme de contrôle et de protection contre la corrosion est en place;

b) l'avion est en service depuis vingt ans et, selon le cas :

(i) aucun programme de contrôle et de protection contre la corrosion n'est en place,

(ii) aucun objectif de conception n'a été établi.

(4) Les instructions supplémentaires en matière d'intégrité exigées en vertu du paragraphe (2) doivent :

(*a*) specify a method for maintaining the conformity of the aeroplane with its certification basis;

(*b*) incorporate any recommendation resulting from a detailed engineering assessment of the primary airframe structure of the aeroplane and from the service history of that aeroplane;

(*c*) identify, for periodic review, all principal structural elements whose failure could result in the loss of the aeroplane or significantly reduce the overall structural strength of its airframe;

(*d*) contain a supplemental structural integrity document that consists of

(i) a description of each principal structural element that has been selected for supplementary inspection, modification or replacement, and its structural location, component or damage site,

(ii) a description of the type of damage expected — such as fatigue, corrosion, delamination, disbondment, accidental damage or multiple-site damage — for each structural location identified, and

(iii) a reference to any existing maintenance manual or service bulletin intended for the aeroplane;

(*e*) recommend, for each principal structural element that has been selected for supplementary inspection under paragraph (*d*),

(i) an initial or threshold inspection and the intervals for repeat inspections, and

(ii) inspection methods and inspection procedures appropriate for the type of damage referred to in subparagraph (*d*)(ii), including any alternatives to the intervals for inspections and to the methods and procedures used;

(*f*) specify any modifications, replacements or corrosion control measures, optional or mandatory, that could change or terminate the inspection requirements set out in paragraph (*e*); and

a) préciser une méthode pour maintenir la conformité de l'avion à sa base de certification;

b) contenir, le cas échéant, les recommandations qui découlent d'une évaluation technique détaillée de la structure primaire de la cellule de l'avion et des antécédents de service de celui-ci;

c) indiquer, en vue d'examens périodiques, tous les éléments structuraux principaux dont la défaillance pourrait entraîner la perte de l'avion ou réduire de façon significative la résistance structurale globale de sa cellule;

d) comprendre un document supplémentaire en matière d'intégrité structurale, lequel est constitué des éléments suivants :

(i) une description de chaque élément structural principal qui a été choisi pour une inspection supplémentaire, une modification ou un remplacement et leur emplacement structural, leur composant ou leur emplacement des dommages,

(ii) une description du type de dommage prévu — tel que la fatigue, la corrosion, la délamination, le décollement, le dommage accidentel ou le dommage à emplacements multiples — pour chaque emplacement structural indiqué,

(iii) un renvoi à tout manuel de maintenance ou à tout bulletin de service existants qui visent l'avion;

e) recommander, pour chaque élément structural principal qui a été choisi pour inspection en vertu de l'alinéa *d*) :

(i) d'une part, une inspection initiale ou un seuil pour l'inspection initiale et les intervalles des inspections périodiques,

(ii) d'autre part, les méthodes et la procédure d'inspection appropriées au type de dommage visé au sous-alinéa *d*)(ii), y compris d'autres intervalles pour les inspections et d'autres solutions de rechange aux méthodes et à la procédure utilisées;

f) préciser, le cas échéant, les modifications, les remplacements ou les mesures de contrôle de la corrosion,

(*g*) provide guidance for reporting to the Minister the findings from any inspection conducted using the supplemental structural integrity document.

(5) The Minister shall approve the supplemental integrity instructions submitted in respect of an aeroplane if the Minister determines that the instructions provide a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force at the time the type certificate was issued in respect of the aeroplane.

(6) The holder of a type certificate in respect of an aeroplane who proposes to make a change to the supplemental integrity instructions for the aeroplane shall

(*a*) submit the change to the Minister for approval; and

(*b*) on approval of the change, make the changed instructions available to each owner and each operator of an aeroplane of that type.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.370** to **521.400** reserved]

Division IX — Service Difficulty Reporting

Form and Submission

521.401 (1) A person who is required to report a service difficulty shall submit to the Minister, for each reportable service difficulty, a separate service difficulty report that contains the information specified in the form published by the Minister entitled *Service Difficulty Report*.

(2) A service difficulty report shall be submitted

(*a*) by electronic means, such as the Transport Canada web service difficulty reporting system; or

(*b*) by mail or courier.

SOR/2009-280, s. 26.

facultatifs ou obligatoires, qui pourraient modifier les exigences d'inspection établies à l'alinéa *e*) ou y mettre fin;

g) fournir des indications sur la façon de communiquer au ministre les résultats des inspections effectuées au moyen du document supplémentaire en matière d'intégrité structurale.

(5) Le ministre approuve les instructions supplémentaires en matière d'intégrité relatives à un avion qui lui sont présentées s'il conclut qu'elles offrent un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité en vigueur au moment de la délivrance du certificat de type à l'égard de l'avion.

(6) Le titulaire d'un certificat de type délivré à l'égard d'un avion qui se propose d'apporter une modification aux instructions supplémentaires en matière d'intégrité relatives à cet avion doit :

a) la soumettre à l'approbation du ministre;

b) une fois la modification approuvée, mettre les instructions modifiées à la disposition de chaque propriétaire et de chaque utilisateur d'avions de ce type.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.370** à **521.400** réservés]

Section IX — Rapport de difficultés en service

Formulaire et transmission

521.401 (1) Quiconque est tenu de faire rapport d'une difficulté en service présente au ministre un rapport distinct pour chaque difficulté en service à signaler, lequel contient les renseignements précisés dans le formulaire publié par le ministre et intitulé *Rapport de difficultés en service*.

(2) Le rapport de difficultés en service est transmis de l'une des façons suivantes :

a) par voie électronique, tel le service Web de rapports de difficultés en service de Transports Canada;

b) par la poste ou par messagerie.

DORS/2009-280, art. 26.

Time Limits

521.402 (1) Subject to subsection (2), a person who is required to report a service difficulty shall submit a service difficulty report to the Minister within three working days after the day on which the reportable service difficulty is discovered.

(2) If all of the information required under subsection 521.401(1) is not available within the period specified in subsection (1), an interim service difficulty report containing the following elements may be submitted to the Minister in a manner specified in subsection 521.401(2) within three working days after the day on which the reportable service difficulty is discovered:

(*a*) the aircraft registration, if applicable;

(*b*) the date of the occurrence of the reportable service difficulty;

(*c*) a description of the reportable service difficulty; and

(*d*) the name, mailing address, and telephone and fax numbers of the person submitting the report.

(3) The person submitting the interim service difficulty report shall submit a complete service difficulty report that complies with the requirements set out in subsection 521.401(1) within 14 days after the day on which the reportable service difficulty is discovered.

SOR/2009-280, s. 26.

Service Difficulty Report Not Required

521.403 A service difficulty report is not required for a reportable service difficulty that has been reported by another person or organization.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.404** to **521.425** reserved]

Délais

521.402 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne qui est tenue de faire un rapport de difficultés en service le transmet au ministre dans les trois jours ouvrables suivant la date de la découverte de la difficulté en service à signaler.

(2) Lorsque tous les renseignements exigés par le paragraphe 521.401(1) ne sont pas disponibles dans le délai prévu au paragraphe (1), un rapport provisoire de difficultés en service peut être transmis au ministre, d'une manière prévue au paragraphe 521.401(2), dans les trois jours ouvrables suivant la date de la découverte de la difficulté en service à signaler, lequel rapport contient les éléments suivants :

a) le cas échéant, l'immatriculation de l'aéronef;

b) la date où se produit la difficulté en service à signaler;

c) une description de la difficulté en service à signaler;

d) le nom, l'adresse postale et les numéros de téléphone et de télécopieur de la personne qui présente le rapport.

(3) La personne qui présente le rapport provisoire de difficultés en service présente, dans les quatorze jours suivant la date de la découverte de la difficulté en service, un rapport de difficultés en service complet conforme aux exigences prévues au paragraphe 521.401(1).

DORS/2009-280, art. 26.

Rapport de difficultés en service non exigé

521.403 Un rapport de difficultés en service n'est pas exigé dans le cas d'une difficulté en service à signaler qui a été signalée par une autre personne ou un autre organisme.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.404** à **521.425** réservés]

Division X — Airworthiness Directives

Application

521.426 This Division applies in respect of aeronautical products for which a design approval document has been issued or accepted by the Minister.

SOR/2009-280, s. 26.

Conditions for Issuance

521.427 (1) The Minister shall issue an airworthiness directive in respect of an aeronautical product if

(*a*) an unsafe condition exists in the aeronautical product and the condition is likely to exist or develop in other aeronautical products;

(*b*) it is necessary to modify or cancel the requirements of an airworthiness directive issued by the foreign airworthiness authority having jurisdiction over the type design of the aeronautical product because the Minister considers the airworthiness directive inappropriate for reasons related to the environment, safety, the delayed receipt of an instruction issued by the foreign airworthiness authority or reliance on foreign legislation; or

(*c*) it is necessary to modify or cancel a Canadian airworthiness directive that is in force, because a condition for issuance referred to in paragraph (*a*) or (*b*) has changed or ceased to exist.

(2) The airworthiness directive shall

(*a*) identify the unsafe condition;

(*b*) identify the affected aeronautical products;

(*c*) specify the corrective actions required;

(*d*) specify the schedule for completion of the required corrective actions; and

(*e*) specify its effective date.

Section X — Consignes de navigabilité

Application

521.426 La présente section s'applique à l'égard des produits aéronautiques pour lesquels un document d'approbation de la conception a été délivré ou accepté par le ministre.

DORS/2009-280, art. 26.

Conditions de délivrance

521.427 (1) Le ministre délivre une consigne de navigabilité à l'égard d'un produit aéronautique dans les cas suivants :

a) il existe une situation dangereuse dans un produit aéronautique et celle-ci est susceptible d'exister ou d'apparaître dans d'autres produits aéronautiques;

b) il est nécessaire de modifier ou d'annuler les exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par l'autorité de navigabilité étrangère ayant compétence sur la définition de type du produit aéronautique parce que le ministre considère cette consigne de navigabilité comme étant inappropriée en raison de l'environnement, de la sécurité, du retard dans la réception d'instructions de l'autorité de navigabilité étrangère ou du recours à des textes législatifs étrangers;

c) il est nécessaire de modifier ou d'annuler une consigne de navigabilité canadienne en vigueur parce que la condition de délivrance visée aux alinéas *a*) ou *b*) a changé ou a cessé d'exister.

(2) La consigne de navigabilité :

a) indique la situation dangereuse;

b) indique les produits aéronautiques visés;

c) précise les mesures correctives nécessaires;

d) précise l'échéancier pour l'exécution des mesures correctives nécessaires;

e) précise la date de son entrée en vigueur.

(3) This section does not apply if the unsafe condition referred to in paragraph 521.427(1)(*a*) is rectified by a corrective action taken under section 521.356.

SOR/2009-280, s. 26.

Distribution

521.428 The Minister shall distribute an airworthiness directive to

(*a*) the registered owner of a Canadian aircraft affected by the airworthiness directive;

(*b*) the manufacturer of an aeronautical product and the holder of the design approval document in respect of the aeronautical product; and

(*c*) the airworthiness authority of all known states of registry of the aircraft.

SOR/2009-280, s. 26.

[**521.429** to **521.450** reserved]

Division XI — Foreign Aeronautical Products

Application

521.451 This Division applies

(*a*) in respect of the issuance of a design approval document for a foreign aeronautical product; and

(*b*) to applicants for and holders of a design approval document in respect of a foreign aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Eligibility Requirements

521.452 An applicant for a design approval document in respect of a foreign aeronautical product shall demonstrate to the Minister that the foreign airworthiness authority having jurisdiction over the type design of the foreign aeronautical product has issued or will issue a document equivalent to a design approval document in respect of that foreign aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

(3) Le présent article ne s'applique pas si la situation dangereuse visée à l'alinéa 521.427(1)a) est corrigée par une mesure corrective prise en application de l'article 521.356.

DORS/2009-280, art. 26.

Distribution

521.428 Le ministre distribue une consigne de navigabilité aux personnes suivantes :

a) le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien visé par la consigne de navigabilité;

b) le constructeur d'un produit aéronautique et le titulaire du document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique;

c) l'autorité de navigabilité de tout État d'immatriculation connu de l'aéronef.

DORS/2009-280, art. 26.

[**521.429** à **521.450** réservés]

Section XI — Produits aéronautiques étrangers

Application

521.451 La présente section s'applique :

a) à la délivrance d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique étranger;

b) aux demandeurs et aux titulaires d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique étranger.

DORS/2009-280, art. 26.

Exigences d'admissibilité

521.452 Le demandeur d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique étranger démontre au ministre que l'autorité de navigabilité étrangère ayant compétence sur la définition de type du produit aéronautique étranger a délivré, ou délivrera, un document équivalent à un document d'approbation de

la conception à l'égard de ce produit aéronautique étranger.

DORS/2009-280, art. 26.

Application for a Design Approval Document

521.453 (1) Subject to subsection (2), an applicant for a design approval document in respect of a foreign aeronautical product shall submit an application to the Minister as specified in

(*a*) section 521.28, in the case of a type certificate;

(*b*) section 521.103, in the case of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval;

(*c*) section 521.203, in the case of a supplemental type certificate;

(*d*) section 521.253, in the case of a repair design approval; and

(*e*) section 521.303, in the case of a part design approval.

(2) An applicant for a design approval document in respect of a foreign aeronautical product shall submit an application in accordance with the provisions of any airworthiness agreement or similar arrangement that exists between Canada and the state of design of the foreign aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Demande d'un document d'approbation de la conception

521.453 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le demandeur d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique étranger présente au ministre une demande conformément aux exigences suivantes :

a) dans le cas d'un certificat de type, celles de l'article 521.28;

b) dans le cas d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO), celles de l'article 521.103;

c) dans le cas d'un certificat de type supplémentaire, celles de l'article 521.203;

d) dans le cas d'une approbation de la conception de la réparation, celles de l'article 521.253;

e) dans le cas d'une approbation de la conception de pièces, celles de l'article 521.303.

(2) Le demandeur d'un document d'approbation de la conception à l'égard d'un produit aéronautique étranger présente une demande conformément aux dispositions de tout accord de navigabilité ou de toute entente similaire conclus entre le Canada et l'État de conception du produit aéronautique étranger.

DORS/2009-280, art. 26.

Exceptions

521.454 Paragraphs 521.44(*a*) and (*b*), section 521.47 and paragraph 521.108(*a*) do not apply in respect of a foreign aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Exceptions

521.454 Les alinéas 521.44*a*) et *b*), l'article 521.47 et l'alinéa 521.108*a*) ne s'appliquent pas aux produits aéronautiques étrangers.

DORS/2009-280, art. 26.

Issuance of a Design Approval Document

521.455 (1) Subject to subsection (2), if the foreign airworthiness authority having jurisdiction over the type design of a foreign aeronautical product has issued or

Délivrance d'un document d'approbation de la conception

521.455 (1) Sous réserve du paragraphe (2) et lorsque l'autorité de navigabilité étrangère qui a compétence sur la définition de type d'un produit aéronautique

will issue a document equivalent to a design approval document in respect of the foreign aeronautical product, the Minister shall issue a design approval document if the applicant

(*a*) complies with the requirements set out in the division applicable to the design approval document that is the subject of the application; and

(*b*) demonstrates that the foreign aeronautical product conforms to the standards of airworthiness and the aircraft emissions standards referred to in the division applicable to the design approval document that is the subject of the application and that

(i) are in force on the date on which the application for the document equivalent to the design approval document was submitted to the foreign airworthiness authority having jurisdiction over the type design of the foreign aeronautical product, or

(ii) are recorded by the foreign airworthiness authority in the type certificate data sheets in respect of that foreign aeronautical product.

(2) If the airworthiness authority of a foreign state has entered into an airworthiness agreement or similar arrangement with Canada, the Minister shall conduct a type design examination of the foreign aeronautical product that is the subject of the application to determine if the type design of that foreign aeronautical product provides a level of safety equivalent to that specified in this Subpart.

(3) If the Minister determines that the type design of the foreign aeronautical product provides a level of safety equivalent to that specified in this Subpart, the Minister shall, in accordance with the provisions of the airworthiness agreement or similar arrangement referred to in subsection (2), issue a design approval document or accept the design approval document issued by the foreign airworthiness authority in respect of the foreign aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

étranger a délivré, ou délivrera, un document équivalent à un document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique étranger, le ministre délivre un document d'approbation de la conception si les conditions suivantes sont réunies :

a) le demandeur se conforme aux exigences prévues à la section applicable au document d'approbation de la conception qui fait l'objet de la demande;

b) il démontre que le produit aéronautique étranger est conforme aux normes de navigabilité et aux normes d'émissions des aéronefs qui sont visées à la section applicable au document d'approbation de la conception faisant l'objet de la demande, lesquelles normes sont, selon le cas :

(i) en vigueur à la date où la demande du document équivalent au document d'approbation de la conception a été présentée à l'autorité de navigabilité étrangère qui a compétence sur la définition de type du produit aéronautique étranger,

(ii) consignées par l'autorité de navigabilité étrangère dans les fiches de données du certificat de type à l'égard du produit aéronautique étranger.

(2) Lorsque l'autorité de navigabilité d'un État étranger a conclu un accord de navigabilité ou une entente similaire avec le Canada, le ministre effectue un examen de la définition de type du produit aéronautique étranger faisant l'objet de la demande afin d'établir si la définition de type de ce produit aéronautique étranger offre un niveau de sécurité équivalent à celui prévu à la présente sous-partie.

(3) Lorsqu'il conclut que la définition de type du produit aéronautique étranger offre un niveau de sécurité équivalent à celui prévu à la présente sous-partie, le ministre, conformément aux dispositions de l'accord de navigabilité ou de l'entente similaire visés au paragraphe (2), délivre un document d'approbation de la conception ou accepte le document d'approbation de la conception délivré par l'autorité de navigabilité étrangère à l'égard du produit aéronautique étranger.

DORS/2009-280, art. 26.

Changes to a Type Design

521.456 (1) If the holder of a design approval document issued under section 521.455 makes a change to the type design of a foreign aeronautical product that alters a condition or limitation prescribed for the foreign aeronautical product by the foreign airworthiness authority having jurisdiction over the type design of the foreign aeronautical product, the change shall be approved by that airworthiness authority and is subject to a type design examination by the Minister.

(2) If the Minister determines that the change to the type design of the foreign aeronautical product provides a level of safety equivalent to that specified in this Subpart, the Minister shall, in accordance with the provisions of the airworthiness agreement or similar arrangement referred to in subsection 521.455(2), issue an amended design approval document or accept the design approval document issued by the foreign airworthiness authority in respect of the change to the type design of the foreign aeronautical product.

SOR/2009-280, s. 26.

Modifications de la définition de type

521.456 (1) Lorsque le titulaire d'un document d'approbation de la conception délivré en vertu de l'article 511.455 apporte une modification à la définition de type d'un produit aéronautique étranger qui a une incidence sur toute condition ou limite imposée à ce produit aéronautique étranger par l'autorité de navigabilité étrangère qui a compétence sur la définition de type du produit aéronautique étranger, cette modification doit être approuvée par cette autorité de navigabilité et est assujettie à un examen de la définition de type par le ministre.

(2) Lorsqu'il conclut que la modification de la définition de type du produit aéronautique étranger offre un niveau de sécurité équivalent à celui prévu à la présente sous-partie, le ministre, conformément aux dispositions de l'accord de navigabilité ou de l'entente similaire visés au paragraphe 521.455(2), délivre un document d'approbation de la conception modifié ou accepte le document d'approbation de la conception délivré par l'autorité de navigabilité étrangère, à l'égard de la modification de la définition de type du produit aéronautique étranger.

DORS/2009-280, art. 26.

SUBPART 22

[REPEALED, SOR/2009-280, s. 26]

522.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SOUS-PARTIE 22

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

522.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SUBPART 23

[REPEALED, SOR/2009-280, s. 26]

523.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SOUS-PARTIE 23

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

523.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SUBPART 25

[REPEALED, SOR/2009-280, s. 26]

525.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SOUS-PARTIE 25

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

525.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SUBPART 27

[REPEALED, SOR/2009-280, s. 26]

527.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SOUS-PARTIE 27

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

527.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SUBPART 29

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

529.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 31

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

531.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 33

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

533.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 35

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

535.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 37

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

537.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 41

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 26]

541.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 26]

SUBPART 49 — AMATEUR-BUILT AIRCRAFT

Requirements

549.01 A person who intends to construct an aircraft and obtain, under paragraph 507.03(*b*), a special certificate of airworthiness in the amateur-built category in respect of the aircraft must

(*a*) before starting construction,

(i) inform the Minister of the intention to construct the aircraft,

SOUS-PARTIE 29

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

529.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 31

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

531.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 33

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

533.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 35

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

535.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 37

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

537.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 41

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 26]

541.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 26]

SOUS-PARTIE 49 — AÉRONEFS DE CONSTRUCTION AMATEUR

Exigences

549.01 Toute personne qui a l'intention de construire un aéronef et d'obtenir, en vertu de l'alinéa 507.03*b*), un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de construction amateur à l'égard de l'aéronef doit :

a) avant d'entreprendre la construction :

(i) aviser le ministre de son intention de construire l'aéronef,

(ii) show that the aircraft design meets the standards specified in Chapter 549 of the *Airworthiness Manual*, and

(iii) show that the major portion of the aircraft will be constructed from raw material and assembled on a non-commercial, non-production basis for educational or recreational purposes; and

(*b*) during construction and again before the first flight, make the aircraft available to the Minister for inspection.

SOR/98-526, s. 3.

(ii) démontrer que la conception de l'aéronef est conforme aux normes précisées au chapitre 549 du *Manuel de navigabilité*,

(iii) démontrer que la majeure partie de l'aéronef sera construite à partir de matériaux bruts et assemblée sur une base non commerciale et autrement qu'en série à des fins éducatives ou récréatives;

b) durant la construction et de nouveau avant le premier vol, mettre l'aéronef à la disposition du ministre aux fins d'inspection.

DORS/98-526, art. 3.

SUBPART 51

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 27]

551.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 27]

SOUS-PARTIE 51

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 27]

551.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 27]

SUBPART 61 — MANUFACTURE OF AERONAUTICAL PRODUCTS

Interpretation

561.01 In this Subpart,

"design approval" means a type certificate, a supplemental type certificate, a part design approval, a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval or a document equivalent to any of those documents that is issued by the airworthiness authority of a foreign state; (*approbation de conception*)

"manual" means the manual established under section 561.07; (*manuel*)

"Standard 561" means Standard 561 — *Standard for Approved Manufacturers*. (*norme 561*)

SOR/2005-348, s. 4; SOR/2009-280, s. 28.

SOUS-PARTIE 61 — CONSTRUCTION DE PRODUITS AÉRONAUTIQUES

Définitions

561.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

«approbation de conception» Certificat de type, certificat de type supplémentaire, approbation de la conception de pièce, approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) ou document équivalent à l'un de ces documents qui est délivré par l'autorité de navigabilité d'un État étranger. (*design approval*)

«manuel» Le manuel établi en vertu de l'article 561.07. (*manual*)

«norme 561» La norme 561 -*Norme relative aux constructeurs agréés.*(*Standard 561*)

DORS/2005-348, art. 4; DORS/2009-280, art. 28.

Application

561.02 This Subpart applies in respect of the manufacture of an aeronautical product in respect of which a design approval has been issued but does not apply in respect of

Application

561.02 La présente sous-partie s'applique à la construction de tout produit aéronautique à l'égard duquel une approbation de conception a été délivrée, mais elle ne s'applique pas aux activités suivantes :

(*a*) maintenance;

(*b*) the manufacture of standard parts;

(*c*) the manufacture of commercial parts; or

(*d*) the manufacture of parts during a repair or modification under subsection 571.06(4).

SOR/2005-348, s. 4.

a) la maintenance;

b) la construction de pièces standards;

c) la construction de pièces commerciales;

d) la construction de pièces au cours d'une réparation ou d'une modification effectuée en application du paragraphe 571.06(4).

DORS/2005-348, art. 4.

Manufacturer Certificate — Application, Issuance and Amendment

561.03 (1) An applicant for the issuance or amendment of a manufacturer certificate respecting an aeronautical product shall submit an application to the Minister that includes the documents specified in section 561.03 of Standard 561.

(2) An applicant for the issuance or amendment of a manufacturer certificate respecting an aeronautical product shall

(*a*) be the holder of, or applicant for, a design approval for that aeronautical product; or

(*b*) have written authorization from the holder of a design approval to manufacture that aeronautical product.

(3) An applicant for the issuance or amendment of a manufacturer certificate respecting an aeronautical product shall demonstrate that they have access to all present and future design data, process specifications and other related information necessary for the continuing airworthiness of the aeronautical product.

(4) The Minister shall issue or amend a manufacturer certificate authorizing an applicant to manufacture the aeronautical products set out in the manufacturer certificate if the applicant meets the requirements of this Subpart.

(5) A manufacturer certificate may authorize the manufacture of a limited number of an aeronautical product where

Demande, délivrance et modification d'un certificat de constructeur

561.03 (1) Le demandeur d'un certificat de constructeur à l'égard d'un produit aéronautique ou de la modification à ce certificat doit présenter au ministre sa demande accompagnée des documents précisés à l'article 561.03 de la norme 561.

(2) Le demandeur d'un certificat de constructeur à l'égard d'un produit aéronautique ou de la modification à ce certificat doit :

a) soit être le titulaire ou le demandeur d'une approbation de conception pour ce produit aéronautique;

b) soit avoir l'autorisation écrite du titulaire d'une approbation de conception de construire ce produit aéronautique.

(3) Le demandeur d'un certificat de constructeur à l'égard d'un produit aéronautique ou de la modification à ce certificat doit démontrer qu'il a accès aux données de conception courantes et futures, aux spécifications relatives aux procédés et aux autres renseignements connexes qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité du produit aéronautique.

(4) Le ministre délivre ou modifie un certificat de constructeur autorisant le demandeur à construire les produits aéronautiques qui y sont indiqués s'il satisfait aux exigences de la présente sous-partie.

(5) Le certificat de constructeur peut autoriser la construction d'un nombre limité d'un produit aéronautique dans l'un ou l'autre des cas suivants :

(*a*) an applicant has made an application for a design approval for that aeronautical product but it has not yet been issued; or

(*b*) an applicant is about to enter into a license agreement with the holder of the design approval for that aeronautical product.

(6) Unless an expiry date is specified in the manufacturer certificate issued under subsection (4), the certificate shall remain in effect until it is surrendered by the manufacturer or suspended or cancelled.

(7) A manufacturer certificate is not transferable.

(8) Except as provided in section 561.06, the final assembly facilities for an aeronautical product specified in a manufacturer certificate shall be located in Canada.

SOR/2005-348, s. 4.

Management Personnel

561.04 (1) The holder of a manufacturer certificate shall

(*a*) appoint a person to be responsible for all the activities performed under this Subpart and specified in the manual;

(*b*) ensure that the person appointed has acquired experience in the areas of responsibility set out in subsection 561.04(1) of Standard 561; and

(*c*) ensure that the person appointed demonstrates to the Minister, within 30 days after their appointment, knowledge of the topics set out in subsection 561.04(2) of Standard 561.

(2) The Minister shall conduct an interview, in accordance with subsection 561.04(3) of Standard 561, to assess the appointed person's knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(*c*).

(3) The Minister shall notify the person appointed of the results of the assessment and, if applicable, identify

a) le demandeur a présenté une demande d'approbation de conception pour le produit aéronautique, mais le certificat n'a pas encore été délivré;

b) le demandeur est sur le point de conclure un contrat de licence avec le titulaire de l'approbation de conception pour le produit aéronautique.

(6) Sauf si une date d'expiration est précisée dans le certificat de constructeur délivré en vertu du paragraphe (4), celui-ci demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remis par le constructeur ou suspendu ou annulé.

(7) Il est interdit de céder à quiconque un certificat de constructeur.

(8) Sauf dans le cas prévu à l'article 561.06, les installations d'assemblage final d'un produit aéronautique précisé dans le certificat de constructeur doivent être situées au Canada.

DORS/2005-348, art. 4.

Personnel de gestion

561.04 (1) Le titulaire du certificat de constructeur doit :

a) nommer une personne à titre de responsable de toutes les activités qui sont exercées aux termes de la présente sous-partie et qui sont indiquées dans le manuel;

b) veiller à ce que la personne nommée ait acquis de l'expérience dans les domaines de responsabilité qui sont précisés au paragraphe 561.04(1) de la norme 561;

c) veiller à ce que la personne nommée démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'elle possède une connaissance des sujets précisés au paragraphe 561.04(2) de la norme 561.

(2) Le ministre fait subir à la personne nommée, conformément au paragraphe 561.04(3) de la norme 561, une entrevue visant à évaluer si elle possède une connaissance des sujets visés à l'alinéa (1)*c*).

(3) Le ministre informe la personne nommée des résultats de l'évaluation et indique, s'il y a lieu, toute la-

any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

(4) A person who, at the time this section comes into force, is already performing the functions referred to in paragraph (1)(*a*) may be appointed under that paragraph without meeting the requirements of paragraphs (1)(*b*) and (*c*).

(5) The holder of a manufacturer certificate shall provide the person appointed with the authority and the financial and human resources necessary to ensure that the requirements of this Subpart are met.

(6) The person appointed may assign responsibility for the management of specific activities, systems or programs required by this Subpart to other persons, provided that the assignments and the scope of the assigned responsibilities are specified in the manual.

(7) The holder of a manufacturer certificate shall ensure that no person is appointed under paragraph (1)(*a*) or remains responsible for the activities referred to in that paragraph if, at the time of their appointment or during their tenure, they have a record of conviction for

(*a*) an offence under section 7.3 of the Act; or

(*b*) two or more offences in respect of section 561.10 of these Regulations, not arising from a single occurrence.

SOR/2005-348, s. 4.

Resources

561.05 The holder of a manufacturer certificate shall have, and ensure that any supplier referred to in section 561.13 has, the financial and human resources necessary for the manufacture and inspection of any aeronautical product specified in the manufacturer certificate, including those specified in section 561.05 of Standard 561.

SOR/2005-348, s. 4.

cune relevée dans sa connaissance des sujets dans les 10 jours suivant l'entrevue.

(4) La personne qui, au moment où le présent article entre en vigueur, exerce déjà les fonctions visées à l'alinéa (1)*a*) peut être nommée en vertu de cet alinéa sans satisfaire aux exigences des alinéas (1)*b*) et *c*).

(5) Le titulaire du certificat de constructeur doit donner à la personne nommée le pouvoir et les ressources financières et humaines nécessaires pour faire en sorte que les exigences de la présente sous-partie soient respectées.

(6) La personne nommée peut attribuer à d'autres personnes la responsabilité de la gestion d'activités particulières, de systèmes ou de programmes exigés par la présente sous-partie, pourvu que cette attribution et l'étendue des responsabilités attribuées soient précisées dans le manuel.

(7) Le titulaire du certificat de constructeur doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*) ou ne demeure responsable des activités visées à cet alinéa si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

a) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;

b) soit pour deux infractions ou plus à l'article 561.10 qui ne découlent pas d'un seul événement.

DORS/2005-348, art. 4.

Ressources

561.05 Le titulaire du certificat de constructeur doit disposer des ressources financières et humaines nécessaires à la construction et à l'inspection de tout produit aéronautique précisé dans le certificat de constructeur, notamment celles précisées à l'article 561.05 de la norme 561, et veiller à ce que les fournisseurs visés à l'article 561.13 disposent de celles-ci.

DORS/2005-348, art. 4.

Facilities Located in a Foreign State

561.06 If an arrangement exists between Canada and a foreign state concerning the manufacture of an aeronautical product, the holder of a manufacturer certificate may be authorized to perform their activities under the certificate in facilities located in that foreign state if the holder

(*a*) submits a written application to that effect to the Minister;

(*b*) gives, by a written agreement, an undertaking to the Minister to ensure that the Minister has access to those facilities to verify that the performance of the activities complies with the requirements of the Act and these Regulations, as if those facilities were located in Canada; and

(*c*) undertakes to pay the expenses referred to in paragraphs 104.04(1)(*a*) and (*b*) incurred by the Department of Transport under paragraph (*b*).

SOR/2005-348, s. 4.

Installations situées dans un État étranger

561.06 Si un arrangement existe entre le Canada et un État étranger à l'égard de la construction d'un produit aéronautique, le titulaire d'un certificat de constructeur peut être autorisé à exercer ses activités aux termes du certificat dans des installations situées dans cet État étranger si les conditions suivantes sont réunies :

a) il présente une demande écrite en ce sens au ministre;

b) il s'engage envers le ministre, par voie d'accord écrit, à faire en sorte que le ministre ait accès à ces installations en vue de vérifier si l'exercice de ses activités est conforme aux exigences de la Loi et du présent règlement, comme si ces installations étaient situées au Canada;

c) il s'engage à payer les frais visés aux alinéas 104.04(1)*a*) et *b*) qui sont engagés par le ministère des Transports en application de l'alinéa *b*).

DORS/2005-348, art. 4.

Manual

561.07 (1) The holder of a manufacturer certificate shall establish, maintain and require the use of a manual that must include the information set out in section 561.07 of Standard 561 and that sets out policies and procedures respecting the construction and inspection of the aeronautical products specified in the manufacturer certificate.

(2) Subject to subsection (4), the person appointed under paragraph 561.04(1)(*a*) shall ensure that any person who performs work under a manufacturer certificate complies with the manual.

(3) Subject to subsection (4), any person who performs work under a manufacturer certificate shall comply with the manual.

(4) Subject to the following conditions, the holder of a manufacturer certificate and any person who performs work under a manufacturer certificate may temporarily be authorized to use alternative policies and procedures to comply with subsections (2) and (3):

Manuel

561.07 (1) Le titulaire du certificat de constructeur doit établir et tenir à jour un manuel comportant des politiques et des procédures relatives à la construction et à l'inspection des produits aéronautiques précisés dans le certificat de constructeur, et en exiger l'utilisation; le manuel doit notamment contenir les renseignements prévus à l'article 561.07 de la norme 561.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la personne nommée en vertu de l'alinéa 561.04(1)*a*) doit veiller à ce que toute personne qui effectue des travaux aux termes d'un certificat de constructeur se conforme au manuel.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), toute personne qui effectue des travaux aux termes d'un certificat de constructeur est tenue de se conformer au manuel.

(4) Le titulaire du certificat de constructeur et toute personne qui effectue des travaux aux termes d'un certificat de constructeur peuvent être temporairement autorisés à utiliser d'autres politiques et procédures pour satis-

(*a*) they have determined that, as a result of unforeseen or temporary circumstances, compliance with the manual would be impossible or unreasonable;

(*b*) they believe on reasonable grounds that the safety of the aeronautical product can be achieved by complying with the alternative policies and procedures;

(*c*) they have notified the Minister in writing; and

(*d*) the Minister has notified them in writing that they can use those alternative policies and procedures.

(5) The holder of a manufacturer certificate shall submit the manual and any subsequent amendment to the Minister for approval.

(6) The Minister shall approve the manual and any subsequent amendment if they meet the requirements of this Subpart and Standard 561.

(7) If the manual no longer meets the requirements of this Subpart or Standard 561, the holder of a manufacturer certificate shall

(*a*) submit an amendment to the manual for the Minister's approval; or

(*b*) amend the manual immediately if instructed to do so by the Minister.

(8) The person who has been assigned the responsibility under subsection 561.04(6) shall amend each copy of the manual within 30 days after receiving the Minister's approval of an amendment to it.

(9) A manual may incorporate other documents by reference if it includes policies and procedures to control the incorporated material.

(10) The person appointed under paragraph 561.04(1)(*a*) shall ensure that any part of the manual or incorporated document that is relevant to the work to be performed is made available to each person who performs that work.

SOR/2005-348, s. 4; SOR/2015-160, s. 25(F).

faire aux paragraphes (2) et (3), sous réserve des conditions suivantes :

a) ils ont conclu que la conformité au manuel serait impossible ou déraisonnable à cause de circonstances imprévues ou temporaires;

b) ils ont des motifs raisonnables de croire que la sécurité du produit aéronautique peut être assurée par la conformité aux autres politiques et procédures;

c) ils ont avisé le ministre par écrit;

d) le ministre les a avisés par écrit qu'ils peuvent utiliser ces autres politiques et procédures.

(5) Le titulaire du certificat de constructeur doit soumettre le manuel et toute modification de celui-ci à l'approbation du ministre.

(6) Le ministre approuve le manuel et toute modification qui y est apportée s'ils sont conformes aux exigences de la présente sous-partie et de la norme 561.

(7) Lorsque le manuel n'est plus conforme aux exigences de la présente sous-partie ou de la norme 561, le titulaire du certificat de constructeur doit, selon le cas :

a) soumettre, à l'approbation du ministre, une modification du manuel;

b) modifier immédiatement le manuel à la demande du ministre, le cas échéant.

(8) La personne à qui cette responsabilité a été attribuée en application du paragraphe 561.04(6) doit, dans les 30 jours suivant la réception de l'approbation par le ministre d'une modification du manuel, modifier chaque exemplaire du manuel.

(9) Le manuel peut incorporer par renvoi d'autres documents s'il contient des politiques et des mesures de contrôle relatives à ces documents.

(10) La personne nommée en vertu de l'alinéa 561.04(1)*a*) doit veiller à ce que toute partie du manuel, ainsi que toute partie d'un document qui y est incorporé par renvoi, visant les travaux à effectuer soit mis à la disposition de chaque personne qui effectue ces travaux.

DORS/2005-348, art. 4; DORS/2015-160, art. 25(F).

Production Control System

561.08 (1) The holder of a manufacturer certificate shall establish and maintain a production control system that consists of systems and procedures set out in section 561.08 of Standard 561 to ensure that aeronautical products comply with these Regulations throughout the manufacturing process.

(2) The production control system shall be under the control of

(*a*) the person appointed under paragraph 561.04(1)(*a*); or

(*b*) a person assigned the responsibility for the management of the production control system under subsection 561.04(6).

(3) The person referred to in subsection (2) who has control of the production control system shall ensure that the activities carried out under the manufacturer certificate for which they have been assigned responsibility are in compliance with this Subpart.

SOR/2005-348, s. 4.

Quality Assurance Program

561.09 (1) The holder of a manufacturer certificate shall, in order to ensure that all aspects of the activities carried out under the manufacturer certificate continue to comply with these Regulations, establish and maintain a quality assurance program, independent of the production control system, that

(*a*) is under the sole control of

(i) the person appointed under paragraph 561.04(1)(*a*), or

(ii) a person assigned the responsibility for the management of the quality assurance program under subsection 561.04(6); and

(*b*) meets the requirements specified in section 561.09 of Standard 561.

Système de contrôle de la production

561.08 (1) Le titulaire du certificat de constructeur doit établir et maintenir un système de contrôle de la production qui consiste en des systèmes et des procédures mentionnés à l'article 561.08 de la norme 561 pour faire en sorte que les produits aéronautiques soient conformes au présent règlement tout au long du procédé de construction.

(2) Le système de contrôle de la production doit relever :

a) soit de la personne nommée en vertu de l'alinéa 561.04(1)*a*);

b) soit de la personne à qui a été attribuée la responsabilité de la gestion du système de contrôle de la production en application du paragraphe 561.04(6).

(3) La personne visée au paragraphe (2) de qui relève le système de contrôle de la production doit veiller à ce que les activités dont la responsabilité lui a été attribuée et qui sont exercées aux termes du certificat de constructeur soient conformes à la présente sous-partie.

DORS/2005-348, art. 4.

Programme d'assurance de la qualité

561.09 (1) Pour faire en sorte que tous les aspects des activités exercées aux termes de son certificat continuent d'être conformes au présent règlement, le titulaire du certificat de constructeur doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité, indépendant du système de contrôle de la production, qui, à la fois :

a) relève uniquement :

(i) soit de la personne nommée en vertu de l'alinéa 561.04(1)*a*),

(ii) soit de la personne à qui a été attribuée la responsabilité de la gestion du programme d'assurance de la qualité en application du paragraphe 561.04(6);

b) est conforme aux exigences de l'article 561.09 de la norme 561.

(2) The person referred to in paragraph (1)(*a*) shall ensure that records related to the findings from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the procedures specified in the manual.

(3) The person referred to in paragraph (1)(*a*) shall establish and maintain an audit system that consists of

(*a*) an initial audit, within 12 months after the day on which the manufacturer certificate is issued, that covers all aspects of the manufacturer's activities;

(*b*) subsequent audits conducted at the intervals set out in the manual;

(*c*) a record of each occurrence of compliance or non-compliance found during an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*);

(*d*) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to them;

(*e*) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and

(*f*) a system for recording the findings of initial and periodic audits, corrective actions and follow-ups.

(4) The records required under paragraph (3)(*f*) shall be retained for the greater of

(*a*) two audit cycles; and

(*b*) two years.

(5) The quality assurance program duties related to specific tasks or activities shall be performed by persons who are not responsible for and have not been involved in the performance of the tasks or activities being audited.

SOR/2005-348, s. 4.

(2) La personne visée à l'alinéa (1)*a*) doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient distribués au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux procédures précisées dans le manuel.

(3) Le responsable visée à l'alinéa (1)*a*) doit établir et maintenir un système de vérification qui comporte les éléments suivants :

a) une vérification initiale dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance d'un certificat de constructeur et qui englobe tous les aspects des activités du constructeur;

b) des vérifications ultérieures effectuées aux intervalles indiquées dans le manuel;

c) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas *a*) ou *b*);

d) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification lui soit communiquée;

e) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;

f) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications initiales et des vérifications périodiques, les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers exigés par l'alinéa (3)*f*) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

a) deux cycles de vérification;

b) deux ans.

(5) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité portant sur des tâches ou activités particulières doivent être exercées par des personnes qui ne sont pas responsables de l'exécution des tâches ou activités qui font l'objet de la vérification, et qui n'y ont pas participé.

DORS/2005-348, art. 4.

Statement of Conformity

561.10 (1) No person shall sign a statement of conformity in respect of an aeronautical product unless

(*a*) the statement contains the elements referred to in section 561.10 of Standard 561;

(*b*) the person has been authorized to do so by the person in control of the production control system;

(*c*) the aeronautical product is specified in the manufacturer certificate; and

(*d*) the aeronautical product has been manufactured in accordance with this Subpart.

(2) No person shall authorize a person to sign, on behalf of the holder of a manufacturer certificate, a statement of conformity unless the person being authorized has complied with the policies and procedures set out in the manual and has successfully completed the training required under section 561.11.

SOR/2005-348, s. 4.

Training Program

561.11 The holder of a manufacturer certificate shall

(*a*) establish and maintain a training program that includes the initial training, updating and any other training set out in section 561.11 of Standard 561 to ensure continued qualification that is appropriate to the function to be performed or supervised; and

(*b*) ensure that persons who are authorized to perform or supervise the performance of any function required under this Subpart are trained in respect of the parts of the policies and procedures of the holder of the manufacturer certificate and the parts of these Regulations applicable to that function.

SOR/2005-348, s. 4.

Personnel Records

561.12 (1) The holder of a manufacturer certificate shall establish and maintain a personnel record for each

Déclaration de conformité

561.10 (1) Il est interdit à toute personne de signer une déclaration de conformité à l'égard d'un produit aéronautique à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) la déclaration comprend les éléments visés à l'article 561.10 de la norme 561;

b) la personne est autorisée à signer par la personne de qui relève le système de contrôle de la production;

c) le produit aéronautique est précisé dans le certificat de constructeur;

d) le produit aéronautique a été construit conformément à la présente sous-partie.

(2) Il est interdit à quiconque d'autoriser une personne à signer une déclaration de conformité au nom du titulaire du certificat de constructeur à moins qu'elle ne se soit conformée aux politiques et procédures prévues dans le manuel et ait suivi avec succès la formation exigée par l'article 561.11.

DORS/2005-348, art. 4.

Programme de formation

561.11 Le titulaire du certificat de constructeur doit :

a) établir et maintenir un programme de formation qui comprend, notamment, la formation initiale, sa mise à jour et toute autre formation prévue à l'article 561.11 de la norme 561 pour veiller au maintien des compétences propres à la fonction à exécuter ou à superviser;

b) veiller à ce que les personnes autorisées à exercer toute fonction exigée par la présente sous-partie ou à en superviser l'exécution reçoivent une formation portant sur les parties des politiques et procédures du titulaire du certificat de constructeur et les parties du présent règlement qui s'appliquent à cette fonction.

DORS/2005-348, art. 4.

Dossiers du personnel

561.12 (1) Le titulaire du certificat de constructeur doit, pour chaque employé du constructeur, établir un

employee of the manufacturer and retain each record for at least three years after the end of their employment.

(2) A personnel record may be in paper or electronic form and shall include all of the employee's qualifications, all authorizations to sign a statement of conformity pursuant to section 561.10 and a description of the training referred to in section 561.11.

(3) The holder of a manufacturer certificate shall ensure that a copy of any record required by this section is provided to the employee referred to in the record on the completion of each training activity or the granting of an authorization to sign a statement of conformity under section 561.10.

SOR/2005-348, s. 4.

dossier, le tenir à jour et le conserver pendant au moins trois ans après que l'employé a cessé d'être employé par celui-ci.

(2) Le dossier peut être sur support papier ou électronique et doit contenir toutes les compétences de l'employé et toutes les autorisations de signer une déclaration de conformité en application de l'article 561.10, ainsi qu'une description de la formation visée à l'article 561.11.

(3) À la fin de chaque activité de formation ou lorsque qu'une autorisation de signer une déclaration de conformité est accordée en vertu de l'article 561.10, le titulaire du certificat de constructeur doit veiller à ce qu'un exemplaire de tout dossier exigé par le présent article soit remis à l'employé mentionné dans le dossier.

DORS/2005-348, art. 4.

Control of Suppliers

561.13 (1) The holder of a manufacturer certificate who contracts work to a supplier shall ensure that

(*a*) a written agreement with the supplier specifies the work to be performed by the supplier and provides that the Minister may have access to and inspect the supplier's facilities and records to ensure compliance with this Subpart;

(*b*) work is contracted only to suppliers that have been evaluated in accordance with the policies and procedures set out in the manual;

(*c*) work is done under the holder's supervision and is subject to the quality assurance program set out in section 561.09;

(*d*) the supplier's capability to perform the contracted work is evaluated and monitored; and

(*e*) the aeronautical product conforms to its approved design.

(2) If a supplier holds, in respect of an aeronautical product, a manufacturer certificate or an equivalent document issued by a foreign state with which Canada has

Contrôle des fournisseurs

561.13 (1) Le titulaire du certificat de constructeur qui donne à forfait des travaux à un fournisseur doit veiller à ce :

a) qu'un accord écrit conclu avec le fournisseur précise les travaux à exécuter par le fournisseur et prévoie l'accès, par le ministre, aux installations et aux dossiers du fournisseur, ainsi que leur inspection en vue de déterminer leur conformité à la présente sous-partie;

b) que les travaux ne soient donnés à forfait qu'à des fournisseurs qui ont été évalués conformément aux politiques et procédures prévues dans le manuel;

c) que les travaux soient exécutés sous la supervision du titulaire et soient assujettis au programme d'assurance de la qualité prévu à l'article 561.09;

d) que la capacité du fournisseur à exécuter les travaux soit évaluée et surveillée;

e) que le produit aéronautique soit conforme à sa conception approuvée.

(2) Si un fournisseur est titulaire d'un certificat de constructeur à l'égard d'un produit aéronautique ou d'un document équivalent délivré par un État étranger avec

an airworthiness agreement or similar arrangement, the issuance of the supplier's own statement of conformity in respect of that product is considered as meeting the requirements of paragraphs (1)(*c*) to (*e*).

(3) No supplier who performs work for a holder of a manufacturer certificate under this Subpart shall subcontract the work to another supplier without having first obtained the written consent of the holder of a manufacturer certificate.

SOR/2005-348, s. 4.

Aeronautical Product Records

561.14 (1) The holder of a manufacturer certificate shall establish and maintain records for each aeronautical product manufactured under a manufacturer certificate, including those specified in section 561.14 of Standard 561.

(2) The holder of a manufacturer certificate shall ensure that product records are kept for at least three years after the day on which the statement of conformity was signed.

SOR/2005-348, s. 4.

Service Difficulty Reporting

561.15 The holder of a manufacturer certificate shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V, any reportable service difficulty related to an aeronautical product being manufactured.

SOR/2005-348, s. 4; SOR/2009-280, s. 29.

Cessation of Manufacturing

561.16 The holder of a manufacturer certificate shall notify the Minister in writing of the permanent cessation of the manufacture of an aeronautical product specified in the manufacturer certificate within 30 days after cessation.

SOR/2005-348, s. 4.

lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou un arrangement semblable, la délivrance de sa propre déclaration de conformité à l'égard de ce produit est considérée comme satisfaisant aux exigences des alinéas (1)*c*) à *e*).

(3) Il est interdit à tout fournisseur qui effectue des travaux pour le titulaire d'un certificat de constructeur en application de la présente sous-partie de donner en sous-traitance des travaux à un autre fournisseur sans avoir reçu au préalable l'autorisation écrite du titulaire du certificat de constructeur.

DORS/2005-348, art. 4.

Dossiers relatifs aux produits aéronautiques

561.14 (1) Le titulaire du certificat de constructeur doit établir et tenir à jour des dossiers pour chaque produit aéronautique construit aux termes d'un certificat de constructeur, notamment ceux indiqués à l'article 561.14 de la norme 561.

(2) Le titulaire du certificat de constructeur doit veiller à ce que ces dossiers soient conservés pendant au moins trois ans après la date de signature de la déclaration de conformité.

DORS/2005-348, art. 4.

Rapport de difficultés en service

561.15 Le titulaire d'un certificat de constructeur doit, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V, faire rapport au ministre de toute difficulté en service à signaler concernant un produit aéronautique en construction.

DORS/2005-348, art. 4; DORS/2009-280, art. 29.

Cessation de construction

561.16 Le titulaire du certificat de constructeur doit aviser par écrit le ministre de l'arrêt définitif de la construction d'un produit aéronautique précisé dans le certificat de constructeur dans les 30 jours qui suivent l'arrêt.

DORS/2005-348, art. 4.

Subpart 71 — Aircraft Maintenance Requirements

Application

571.01 This Subpart applies, with the exception of ultra-light aeroplanes and hang gliders, in respect of the maintenance and elementary work performed on

(*a*) Canadian aircraft;

(*b*) foreign aircraft operated under Part IV or VII;

(*c*) foreign aircraft, other than aircraft referred to in paragraph (*b*), if the maintenance or elementary work is performed under the terms of an agreement or technical arrangement between Canada and the state of registry of the aircraft; and

(*d*) parts intended for installation on aircraft referred to in paragraphs (*a*) to (*c*).

SOR/2000-404, s. 3.

Maintenance and Elementary Work Performance Rules

[SOR/2000-404, s. 4]

571.02 (1) Subject to subsection (2), a person who performs maintenance or elementary work on an aeronautical product shall use the most recent methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment and test apparatuses that are

(*a*) specified for the aeronautical product in the most recent maintenance manual or instructions for continued airworthiness developed by the manufacturer of that aeronautical product;

(*b*) equivalent to those specified by the manufacturer of that aeronautical product in the most recent maintenance manual or instructions for continued airworthiness; or

(*c*) in accordance with recognized industry practices at the time the maintenance or elementary work is performed.

Sous-partie 71 — Exigences relatives à la maintenance des aéronefs

Application

571.01 À l'exception des avions ultra-légers et des ailes libres, la présente sous-partie s'applique aux travaux de maintenance et aux travaux élémentaires exécutés sur :

a) les aéronefs canadiens;

b) les aéronefs étrangers exploités en vertu des parties IV ou VII;

c) les aéronefs étrangers, autres que les aéronefs visés à l'alinéa *b*), lorsque les travaux de maintenance ou les travaux élémentaires sont effectués aux termes d'un accord ou d'une entente technique entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef;

d) des pièces destinées à être montées sur des aéronefs visés aux alinéas *a*) à *c*).

DORS/2000-404, art. 3.

Règles d'exécution des travaux de maintenance et des travaux élémentaires

[DORS/2000-404, art. 4]

571.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), toute personne qui exécute sur un produit aéronautique des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires doit utiliser les méthodes, techniques, pratiques, pièces, matériaux, outils, équipement et appareils d'essai les plus récents, qui sont :

a) soit indiqués pour le produit aéronautique dans la plus récente version du manuel de maintenance ou des instructions les plus récentes relatives au maintien de la navigabilité établis par le constructeur de ce produit aéronautique;

b) soit équivalents à ceux indiqués par le constructeur de ce produit aéronautique dans la plus récente version du manuel de maintenance ou des instructions relatives au maintien de la navigabilité;

(2) A person who performs maintenance or elementary work pursuant to subsection (1) shall ensure that any measuring device or test equipment used

(*a*) meets the specifications of the manufacturer of the aeronautical product with respect to accuracy, taking into account the intended use; and

(*b*) if calibration requirements are published by the manufacturer of the measuring device or test equipment, is calibrated by means traceable to a national standard.

(3) Except if the work is performed in respect of an aircraft that is operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, no person shall supervise, or perform without supervision, an inspection using a method set out in column I of an item of Schedule I to this Subpart unless the person holds the personnel certification set out in column II of that item.

SOR/2002-112, s. 4; SOR/2003-122, s. 1.

Recording of Maintenance and Elementary Work

571.03 A person who performs maintenance or elementary work on an aeronautical product shall ensure that

(*a*) the details required by Chapter 571 of the *Airworthiness Manual* are entered in the technical record for the aeronautical product, in respect of the task performed; and

(*b*) the technical record is accurate with respect to any outstanding elements of the work performed, in particular, the need to secure any fastening device that was disturbed to facilitate the work.

c) soit conformes aux pratiques industrielles reconnues au moment de l'exécution des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires.

(2) Toute personne qui exécute des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires en application du paragraphe (1) doit veiller à ce que le dispositif de mesure ou l'équipement d'essai utilisé réponde aux conditions suivantes :

a) il est conforme aux spécifications du constructeur du produit aéronautique quant à la précision, compte tenu de l'utilisation prévue;

b) lorsque le constructeur du dispositif de mesure ou de l'équipement d'essai publie des exigences d'étalonnage, il est étalonné par des moyens traçables à un étalon national.

(3) Sauf pour des travaux exécutés à l'égard d'un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, il est interdit à toute personne de superviser, ou d'exécuter sans supervision, une inspection utilisant une méthode visée à la colonne I de l'annexe I de la présente sous-partie, à moins qu'elle ne possède la certification du personnel visée à la colonne II.

DORS/2002-112, art. 4; DORS/2003-122, art. 1.

Consignation des travaux de maintenance et des travaux élémentaires

571.03 Toute personne qui exécute sur un produit aéronautique des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires doit veiller à ce que :

a) à l'égard de la tâche exécutée, les détails prévus au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* soient consignés dans le dossier technique relatif au produit aéronautique;

b) dans le cas de travaux partiellement exécutés, le dossier technique soit exact en ce qui concerne les tâches qui restent à exécuter, en particulier la nécessité de fixer tout dispositif de fixation dérangé pour faciliter l'exécution des travaux.

Specialized Maintenance

571.04 No person shall perform the specialized maintenance set out in Schedule II to this Subpart on an aeronautical product other than an aircraft operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, except in accordance with

(*a*) a maintenance policy manual (MPM) established by the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued pursuant to section 573.02 with a rating of a category appropriate to the work to be performed; or

(*b*) a foreign document equivalent to an MPM established by a maintenance organization approved under the laws of a state that is party to an agreement with Canada, and the agreement provides for recognition of the work to be performed.

SOR/2002-112, s. 5.

Maintenance spécialisée

571.04 Il est interdit d'exécuter sur un produit aéronautique qui n'est pas un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur les travaux de maintenance spécialisée visés à l'annexe II de la présente sous-partie, à moins qu'ils ne soient exécutés en conformité avec :

a) soit un manuel des politiques de maintenance (MPM) établi par le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) qui a la spécialité d'une catégorie propre aux travaux à exécuter et qui est délivré en vertu de l'article 573.02;

b) soit un document étranger équivalent à un MPM établi par un organisme de maintenance agréé en application des lois d'un État signataire d'un accord avec le Canada qui prévoit la reconnaissance des travaux à exécuter.

DORS/2002-112, art. 5.

Maintenance of Aircraft Operated under Part IV or VII

[SOR/2000-404, s. 5]

571.05 Except in the case of a balloon, no person shall perform maintenance on an aircraft operated under Part IV or VII, or install on one of the foregoing a part that has undergone maintenance, unless the maintenance on that aircraft or part has been performed in accordance with

(*a*) a maintenance policy manual (MPM) established by the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued pursuant to section 573.02 with a rating of a category appropriate to the work to be performed; or

(*b*) a foreign document equivalent to an MPM established by a maintenance organization approved under the laws of a state that is party to an agreement with Canada and the agreement provides for recognition of the work to be performed.

SOR/2000-404, s. 6.

Maintenance des aéronefs exploités en vertu des parties IV ou VII

[DORS/2000-404, art. 5]

571.05 Sauf dans le cas d'un ballon, il est interdit d'exécuter des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en vertu des parties IV ou VII et de monter sur l'un de ces appareils une pièce qui a fait l'objet de travaux de maintenance, à moins que les travaux de maintenance de l'appareil ou de la pièce n'aient été effectués en conformité avec :

a) soit un manuel de politiques de maintenance (MPM) établi par le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) qui a la spécialité d'une catégorie propre aux travaux à exécuter et qui est délivré en vertu de l'article 573.02;

b) soit un document étranger équivalent à un MPM établi par un organisme de maintenance agréé en application des lois d'un État signataire d'un accord avec le Canada qui prévoit la reconnaissance des travaux à exécuter.

DORS/2000-404, art. 6.

Repairs and Modifications

571.06 (1) Except as provided in subsection (5) and in the case of aircraft that are operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance classification, a person who signs a maintenance release in respect of a major repair or major modification on an aeronautical product shall ensure that the major repair or major modification conforms to the requirements of the relevant technical data

(*a*) that have been approved or the use of which has been approved within the meaning of the term "approved data" in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*; or

(*b*) that have been established within the meaning of the term "specified data" in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*.

(2) Except as provided in subsection (5), a person who signs a maintenance release in respect of a repair or modification, other than a major repair or major modification, shall ensure that the repair or modification conforms to the requirements of the relevant technical data within the meaning of the term "acceptable data" in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*.

(3) Where an additional flight authority has been issued pursuant to paragraph 507.08(1)(*c*) in respect of an aircraft, no person shall change the configuration of the aircraft in such a manner that the aircraft no longer meets the conditions subject to which the flight authority applicable to the aircraft prior to the modification was issued, unless

(*a*) the person makes an entry in the aircraft journey log required by section 605.94 indicating the flight authority that is in effect for the modified aircraft; or

(*b*) the change is made in accordance with technical dispatch procedures required by section 706.06.

(4) Repairing or modifying an aeronautical product may include the making of a part in conformity with the

Réparations et modifications

571.06 (1) Sous réserve du paragraphe (5) et dans le cas d'un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire, toute personne qui signe une certification après maintenance à l'égard d'une réparation majeure ou modification majeure exécutée sur un produit aéronautique doit veiller à ce que cette réparation majeure ou cette modification majeure soit conforme aux exigences relatives aux données techniques pertinentes qui, selon le cas :

a) ont été approuvées ou dont l'usage a été approuvé au sens du terme « données approuvées » à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*;

b) ont été établies au sens du terme « données spécifiées » à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Sous réserve du paragraphe (5), toute personne qui signe une certification après maintenance à l'égard d'une réparation ou modification, autre qu'une réparation majeure ou une modification majeure, doit veiller à ce que cette réparation ou modification soit conforme aux exigences des données techniques pertinentes au sens du terme « données acceptables » à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*.

(3) Lorsqu'une autorité de vol supplémentaire a été délivrée en vertu de l'alinéa 507.08(1)*c*) à l'égard d'un aéronef, il est interdit de changer la configuration de l'aéronef de manière qu'il ne satisfasse plus aux conditions de délivrance de l'autorité de vol applicable à cet aéronef avant la modification, à moins que l'une des conditions suivantes ne soit respectée :

a) la personne inscrit au carnet de route de l'aéronef visé à l'article 605.94 l'autorité de vol en vigueur pour l'aéronef modifié;

b) le changement est exécuté en conformité avec des procédures de remise en service technique approuvées en vertu de l'article 706.06.

(4) Le fait de réparer ou de modifier un produit aéronautique peut comprendre la fabrication d'une pièce conforme aux normes énoncées à l'article 571.06 du *Ma-*

standards specified in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*, if no part made is

(*a*) marked with the part number specified in the type design; or

(*b*) installed by a person or organization other than the person or organization that made the part.

(5) A person who signs a maintenance release in respect of a repair or modification performed on a foreign aeronautical product under the terms of an agreement or a technical arrangement between Canada and the aircraft's state of registry shall ensure that the repair or modification conforms to the requirements of the relevant technical data that are specified in the agreement or technical arrangement.

SOR/2000-404, s. 7; SOR/2002-112, s. 6; SOR/2003-122, s. 2.

Installation of New Parts

571.07 (1) No person shall install a new part on an aeronautical product unless the part meets the standards of airworthiness applicable to the installation of new parts and, subject to subsections (2) and (3), has been certified under Subpart 61.

(2) No certification referred to in subsection (1) is required where

(*a*) a new part is a foreign-manufactured part that is certified pursuant to an agreement with Canada, which agreement provides for the acceptance of export airworthiness certification;

(*b*) a new part is a foreign-manufactured part that is obtained from a manufacturer holding a type design recognized in Canada and the part is certified in accordance with the laws of the state of manufacture;

(*c*) a new part, whose accompanying documentation has been verified, has been inspected in accordance with the requirements of Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*;

(*d*) a new part is installed on an aircraft that is operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification; or

nuel de navigabilité, à condition qu'aucune pièce ainsi fabriquée ne soit :

a) marquée du numéro de pièce indiquée dans la définition de type;

b) montée par une personne ou un organisme autre que la personne ou l'organisme qui a fabriqué cette pièce.

(5) Toute personne qui signe une certification après maintenance à l'égard d'une réparation ou modification exécutée sur un produit aéronautique étranger aux termes d'un accord ou d'une entente technique entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef doit veiller à ce que cette réparation ou modification soit conforme aux exigences des données techniques pertinentes prévues par l'accord ou l'entente technique.

DORS/2000-404, art. 7; DORS/2002-112, art. 6; DORS/2003-122, art. 2.

Montage de pièces neuves

571.07 (1) Il est interdit de monter une pièce neuve sur un produit aéronautique à moins qu'elle ne satisfasse aux normes de navigabilité applicables au montage de pièces neuves et, sous réserve des paragraphes (2) et (3), n'ait été certifiée en vertu de la sous-partie 61.

(2) La certification visée au paragraphe (1) n'est pas exigée dans les cas suivants :

a) il s'agit d'une pièce neuve construite à l'extérieur du Canada et certifiée en vertu d'un accord avec le Canada qui prévoit l'acceptation d'un document certifiant la navigabilité pour exportation;

b) il s'agit d'une pièce neuve construite à l'extérieur du Canada et obtenue d'un constructeur titulaire d'une définition de type reconnue au Canada, la pièce étant certifiée conformément aux lois de l'État de construction;

c) il s'agit d'une pièce neuve, dont les documents d'accompagnement ont été vérifiés et qui a été inspectée, conformément aux exigences du chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*;

d) il s'agit d'une pièce neuve montée sur un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité

(*e*) a part is made in accordance with subsection 571.06(4).

(3) No certification referred to in subsection (1) is required in respect of a new part that bears markings identifying it as a part specified in the type design and that

(*a*) is a standard part;

(*b*) is a commercial part; or

(*c*) is a part that was not originally designed and manufactured for aeronautical use but has been approved for use on the aeronautical product in the type design.

(*d*) [Repealed, SOR/2009-280, s. 30]

SOR/2002-112, s. 7; SOR/2005-348, s. 5; SOR/2009-280, s. 30.

Installation of Used Parts

571.08 (1) No person shall install a used part on an aeronautical product, other than aircraft that are operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, unless the part meets the standards of airworthiness that are applicable to the installation of used parts and are set out in Chapter 571 of the *Airworthiness Manual* and

(*a*) is an airworthy part that has been removed from an aircraft for immediate installation on another aircraft;

(*b*) is an airworthy part that has undergone maintenance for which a maintenance release has been signed pursuant to paragraph 571.11(2)(*c*); or

(*c*) has been inspected and tested to ensure that the part conforms to its type design and is in a safe condition, and a maintenance release has been signed to that effect.

de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur;

e) il s'agit d'une pièce fabriquée conformément au paragraphe 571.06(4).

(3) La certification visée au paragraphe (1) n'est pas exigée à l'égard d'une pièce neuve qui porte une marque qui la désigne comme pièce indiquée dans la définition de type et qui, selon le cas :

a) est une pièce standard;

b) est une pièce commerciale;

c) était à l'origine conçue et construite pour un usage non aéronautique, à condition qu'elle ait été approuvée pour utilisation sur le produit aéronautique dans la définition de type.

d) [Abrogé, DORS/2009-280, art. 30]

DORS/2002-112, art. 7; DORS/2005-348, art. 5; DORS/2009-280, art. 30.

Montage de pièces usagées

571.08 (1) Il est interdit de monter une pièce usagée sur un produit aéronautique, autre qu'un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, à moins qu'elle ne soit conforme aux normes de navigabilité qui sont applicables au montage de pièces usagées et qui sont énoncées au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*, et qu'elle ne réponde à l'une des conditions suivantes :

a) il s'agit d'une pièce en état de navigabilité qui a été prélevée sur un aéronef pour montage immédiat sur un autre aéronef;

b) il s'agit d'une pièce en état de navigabilité qui a fait l'objet de travaux de maintenance pour lesquels une certification après maintenance a été signée en vertu de l'alinéa 571.11(2)*c*);

c) il s'agit d'une pièce qui a été inspectée et mise à l'essai pour s'assurer qu'elle est conforme à sa définition de type, qu'elle peut être utilisée en toute sécurité et qu'une certification après maintenance a été signée en ce sens.

(2) If, under the terms of a loan agreement or an air operator parts pooling agreement, a used part has been obtained from a source not subject to these Regulations, no person shall permit the part to remain in service for longer than 90 days unless specifically authorized by the Minister on receipt of documentation demonstrating that the part conforms to the applicable type design.

SOR/2002-112, s. 8.

(2) Lorsqu'une pièce usagée provient, aux termes d'un contrat de prêt ou d'une entente de mise en commun des pièces d'un exploitant aérien, d'une source qui n'est pas assujettie au présent règlement, il est interdit de laisser la pièce en service plus de 90 jours sauf en vertu d'une autorisation expresse du ministre sur réception de documentation démontrant que la pièce est conforme à la définition de type applicable.

DORS/2002-112, art. 8.

Installation and Disposal of Life-limited Parts

[SOR/2002-112, s. 9]

571.09 (1) No person shall install a used life-limited part on an aeronautical product unless the part meets the standards of airworthiness applicable to the installation of life-limited parts and

(*a*) the technical history of the part within the meaning of section 571.09 of the *Airworthiness Manual* is available to show that the time in service authorized for that part in the type certificate governing the installation has not been exceeded; and

(*b*) the history referred to in paragraph (*a*) is incorporated into the technical record for the aeronautical product on which the part is installed.

(2) No person shall install a used life-limited part in a place other than that from which it was removed unless the part is installed

(*a*) in the same or in an identical position on another aeronautical product bearing the same part number as that from which the part was removed; or

(*b*) in conformity with the requirements in respect of technical data that have been approved or the use of which has been approved within the meaning of section 571.09 of the *Airworthiness Manual*.

(3) When a life-limited part has reached the time in service authorized in its type design, the part shall be

(*a*) rendered unusable; or

(*b*) identified as not airworthy and kept segregated from airworthy parts.

SOR/2002-112, s. 10.

Montage et élimination de pièces à vie limitée

[DORS/2002-112, art. 9]

571.09 (1) Il est interdit de monter une pièce usagée à vie limitée sur un produit aéronautique à moins qu'elle ne satisfasse aux normes de navigabilité applicables au montage de pièces à vie limitée et que :

a) d'une part, il n'existe un historique technique de la pièce au sens de l'article 571.09 du *Manuel de navigabilité* et que celui-ci ne démontre que la pièce n'a pas dépassé sa durée de vie en service autorisée par le certificat de type régissant le montage;

b) d'autre part, l'historique visé à l'alinéa *a*) ne soit intégré au dossier technique du produit aéronautique sur lequel la pièce est montée.

(2) Il est interdit de monter une pièce usagée à vie limitée à un endroit autre que celui dont elle a été retirée sauf si elle est montée :

a) soit à la même position ou à une position identique sur un autre produit aéronautique portant le même numéro de pièce que celui dont la pièce a été retirée;

b) soit en conformité avec les exigences relatives aux données techniques qui ont été approuvées ou dont l'usage a été approuvé au sens de l'article 571.09 du *Manuel de navigabilité*.

(3) Une pièce qui a atteint sa durée de vie en service autorisée par sa définition de type doit, selon le cas :

a) être rendue inutilisable;

b) être identifiée comme n'étant pas en état de navigabilité et être isolée des pièces en état de navigabilité.

DORS/2002-112, art. 10.

Maintenance Release

571.10 (1) No person shall sign a maintenance release required pursuant to section 605.85 or permit anyone whom the person supervises to sign a maintenance release, unless the standards of airworthiness applicable to the maintenance performed and stated in Chapter 571 of the *Airworthiness Manual* have been complied with and the maintenance release meets the applicable requirements specified in section 571.10 of the *Airworthiness Manual*.

(2) Except as provided in subsection (4), a maintenance release shall include the following, or a similarly worded, statement:

"The described maintenance has been performed in accordance with the applicable airworthiness requirements."

(3) No maintenance release is required in respect of any task designated as elementary work in the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* that is performed by

(*a*) in the case of a glider, a balloon or an unpressurized small aircraft that is powered by a piston engine and not operated pursuant to Part IV or VII, the pilot of the aircraft;

(*b*) in the case of an aircraft operated under Part IV or VII, a person who has been trained and authorized in accordance with the flight training unit's or the air operator's maintenance control manual (MCM), approved under Subpart 6 of Part IV or of Part VII, respectively; or

(*c*) in the case of an aircraft operated pursuant to Subpart 4 of Part VI, a person who has been trained in accordance with those sections of a private operator's

Certification après maintenance

571.10 (1) Il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance exigée en vertu de l'article 605.85, ou de permettre à une personne qu'elle supervise de signer une telle certification, à moins que les normes de navigabilité qui sont applicables aux travaux de maintenance effectués et qui sont énoncées au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* n'aient été respectées et que la certification après maintenance ne satisfasse aux exigences applicables énoncées à l'article 571.10 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la certification après maintenance doit comporter la déclaration suivante ou une déclaration similaire :

Les travaux de maintenance indiqués ont été exécutés conformément aux exigences de navigabilité applicables.

(3) Aucune certification après maintenance à l'égard d'une tâche désignée comme des travaux élémentaires prévus dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* n'est exigée lorsque ces travaux sont exécutés par :

a) dans le cas d'un planeur, d'un ballon ou d'un petit aéronef non pressurisé qui est entraîné par un moteur à pistons et qui n'est pas exploité en vertu des parties IV ou VII, le pilote de celui-ci;

b) dans le cas d'un aéronef exploité en vertu des parties IV ou VII, une personne ayant reçu la formation et autorisée conformément au manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'unité de formation au pilotage ou de l'exploitant aérien, approuvé en vertu de la sous-partie 6 de la partie IV ou de la partie VII, respectivement;

c) dans le cas d'un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 4 de la partie VI, une personne formée

operations manual that contain details of the operator's maintenance control system.

(4) Where a person signs a maintenance release in respect of maintenance performed on an aircraft, the satisfactory completion of which cannot be verified by inspection or testing of the aircraft on the ground, the maintenance release shall be made conditional on the satisfactory completion of a test flight carried out pursuant to subsections 605.85(2) and (3), by the inclusion of the phrase "subject to satisfactory test flight".

(5) No person shall sign a maintenance release in respect of specialized maintenance unless the requirements of section 571.04 have been met.

SOR/2000-404, s. 8; SOR/2003-154, s. 6(F).

Persons Who May Sign a Maintenance Release

571.11 (1) Except as provided in subsections (2) and (7), no person other than the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence issued under Part IV, specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained, shall sign a maintenance release as required by section 571.10.

(2) A person other than a person described in subsection (1) may sign a maintenance release if

(*a*) in the case of maintenance performed outside Canada,

(i) the person is authorized to sign under the laws of a state that is party to an agreement or a technical arrangement with Canada and the agreement or technical arrangement provides for such certification, or

(ii) if no agreement or technical arrangement provides for such certification, the person holds qualifications that the Minister determines to be equivalent to those of a person described in subsection (1);

conformément aux parties du manuel d'exploitation de l'exploitant privé qui fournissent les détails de son système de contrôle de la maintenance.

(4) Lorsqu'une personne signe une certification après maintenance relativement à des travaux de maintenance dont l'achèvement satisfaisant ne peut être assuré au moyen d'une inspection ou d'un essai au sol de l'aéronef sur lequel les travaux ont été exécutés, la certification après maintenance doit être conditionnelle à l'exécution satisfaisante d'un vol d'essai effectué conformément aux paragraphes 605.85(2) et (3), par l'ajout de la mention « sous réserve d'un vol d'essai satisfaisant ».

(5) Il est interdit de signer une certification après maintenance relativement à des travaux de maintenance spécialisée, sauf si les exigences de l'article 571.04 sont respectées.

DORS/2000-404, art. 8; DORS/2003-154, art. 6(F).

Personnes habilitées à signer une certification après maintenance

571.11 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (7), il est interdit à toute personne, sauf au titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) délivrée en vertu de la partie IV et précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance, de signer une certification après maintenance comme l'exige l'article 571.10.

(2) Toute personne autre qu'une personne visée au paragraphe (1) peut signer une certification après maintenance dans les cas suivants :

a) les travaux de maintenance sont exécutés à l'extérieur du Canada et la personne, selon le cas :

(i) y est autorisée par les lois d'un État signataire d'un accord ou une entente technique avec le Canada qui prévoient une telle certification,

(ii) possède des qualifications que le ministre a déterminé comme étant équivalentes à celles d'une personne visée au paragraphe (1) et aucun accord ni aucune entente technique ne prévoit une telle certification;

(*b*) in the case of maintenance performed on an aircraft that is operated under a special certificate of airworthiness in the amateur-built classification, the person is an owner of the aircraft;

(*c*) in the case of maintenance performed on a part that is intended for installation on an aircraft, the person has been authorized to sign by the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02; and

(*d*) in the case of maintenance performed on an aircraft that is operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance classification, the person is a licensed pilot and an owner of the aircraft.

(3) Except as provided in subsection (7), no person shall sign a maintenance release in respect of maintenance performed on an aircraft operated under Part IV or VII, or on parts intended to be installed on the aircraft, unless

(*a*) the person is authorized to sign in accordance with a maintenance policy manual (MPM) established by the holder of an AMO certificate issued under section 573.02 with a rating of a category appropriate to the work performed; or

(*b*) if the maintenance is performed outside Canada, the person is authorized to sign in accordance with a foreign document equivalent to an MPM, established by a maintenance organization approved under the laws of a state that is party to an agreement or technical arrangement with Canada and the agreement or technical arrangement provides for such certification.

(4) Except as provided in subsection (5), no person shall sign a maintenance release in respect of maintenance performed on a transport category aeroplane or a turbine-powered helicopter, unless the person

(*a*) has successfully completed a course of maintenance training that has been approved by the Minister and that is applicable to the type of aircraft, engine or

b) les travaux de maintenance sont exécutés sur un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de classification construction amateur et la personne est l'un des propriétaires de celui-ci;

c) les travaux de maintenance sont exécutés sur une pièce qui est destinée à être montée sur un aéronef et la personne a été autorisée à signer par le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02;

d) les travaux de maintenance sont exécutés sur un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire et la personne est l'un des propriétaires de l'aéronef et est titulaire d'une licence de pilote.

(3) Sous réserve du paragraphe (7), il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance exécutés sur un aéronef exploité en vertu des parties IV ou VII, ou sur des pièces destinées à être montées sur l'aéronef, à moins que l'une des conditions suivantes ne soit respectée :

a) elle est autorisée à signer conformément à un manuel de politiques de maintenance (MPM) établi par le titulaire d'un certificat OMA délivré en vertu de l'article 573.02 avec la spécialité d'une catégorie propre aux travaux exécutés;

b) lorsque les travaux de maintenance sont exécutés à l'extérieur du Canada, elle est autorisée à signer conformément à un document étranger équivalent à un MPM établi par un organisme de maintenance approuvé en vertu des lois d'un État signataire d'un accord ou d'une entente technique avec le Canada qui prévoient une telle certification.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance exécutés sur un avion de catégorie transport ou un hélicoptère à turbomoteur, à moins que, selon le cas :

a) elle n'ait terminé avec succès un cours de formation en maintenance qui est approuvé par le ministre et

system on which the maintenance is performed, in accordance with Appendix M of Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*; or

(*b*) held a type rating applicable to the type of aircraft, engine or system on which the maintenance is performed, issued by the Minister before August 1, 1999.

(5) The holder of an applicable AME licence may sign a maintenance release in respect of maintenance performed on a transport category aeroplane or a turbine-powered helicopter that consists of any of the types of work set out in Schedule III without having successfully completed the course required by paragraph (4)(*a*) and without having held the type rating required by paragraph (4)(*b*).

(6) If a maintenance release is signed by a person in respect of work performed by another person, the person signing the maintenance release must personally observe the work to the extent necessary to ensure that it is performed in accordance with the requirements of any applicable standards of airworthiness and, specifically, the requirements of sections 571.02 and 571.10.

(7) A person who is not the holder of an AME licence specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained may sign a maintenance release if the person holds a restricted certification authority issued in accordance with subsection (8), in respect of a particular case specified on the restricted certification authority.

(8) The Minister shall issue a restricted certification authority and specify therein its validity period and the scope of the work that may be performed, if

(*a*) an application is made in accordance with section 571.11 of the *Airworthiness Manual*;

(*b*) the applicant demonstrates to the Minister that there is no holder of an AME licence specifying a rating appropriate to the aeronautical product being

qui est applicable au type d'aéronef, de moteur ou de système sur lequel des travaux de maintenance ont été exécutés, conformément à l'appendice M du chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*;

b) elle ne possédait une qualification de type qui correspond au type d'aéronef, de moteur ou de système sur lequel des travaux de maintenance sont exécutés et qui a été délivrée par le ministre avant le 1er août 1999.

(5) Le titulaire d'une licence TEA applicable peut, sans avoir terminé avec succès le cours exigé à l'alinéa (4)*a*) ni posséder la qualification de type exigée à l'alinéa (4)*b*), signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance qui sont exécutés sur un avion de catégorie transport ou sur un hélicoptère à turbomoteur et qui consistent en tout type de travaux énumérés à l'annexe III.

(6) Dans le cas où une certification après maintenance est signée par une personne à l'égard de travaux exécutés par une autre personne, la personne qui signe la certification après maintenance doit elle-même observer les travaux dans la mesure nécessaire pour veiller à ce que leur exécution soit conforme aux exigences de toute norme de navigabilité applicable et, en particulier, aux exigences des articles 571.02 et 571.10.

(7) Toute personne qui n'est pas titulaire d'une licence TEA précisant la qualification propre au produit aéronautique qui fait l'objet de la maintenance peut signer une certification après maintenance si elle possède un pouvoir de certification restreint délivré conformément au paragraphe (8), à l'égard d'un cas particulier indiqué dans le pouvoir de certification restreint.

(8) Le ministre délivre un pouvoir de certification restreint et y précise la période de validité ainsi que l'importance des travaux qui peuvent être effectués lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la demande est présentée conformément aux exigences de l'article 571.11 du *Manuel de navigabilité*;

b) le demandeur démontre au ministre qu'il n'y a pas de titulaire d'une licence TEA précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de

maintained available within a geographical area accessible within one hour by surface transportation;

(*c*) the person to whom the restricted certification authority is to be issued has received the training and has the knowledge equivalent to that of a holder of an AME licence specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained; and

(*d*) the level of aviation safety is not affected by the issuance of the restricted certification authority.

SOR/2000-404, s. 9; SOR/2002-112, s.11.

la maintenance qui soit disponible dans une région géographique qui est accessible en une heure par transport terrestre;

c) la personne à qui le pouvoir de certification restreint sera délivré a reçu la formation et les connaissances équivalentes à celles du titulaire d'une licence TEA précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance;

d) le niveau de sécurité aérienne n'est pas compromis par la délivrance du pouvoir de certification restreint.

DORS/2000-404, art. 9; DORS/2002-112, art. 11.

Reporting Major Repairs and Major Modifications

571.12 A person who performs a major repair or major modification on an aeronautical product or installs on an aircraft a part that has undergone a major repair or major modification shall report the action to the Minister in accordance with the procedures specified in section 571.12 of the *Airworthiness Manual*.

Consignation des réparations majeures et des modifications majeures

571.12 Toute personne qui effectue une réparation majeure ou une modification majeure sur un produit aéronautique, ou qui monte sur un aéronef une pièce ayant fait l'objet d'une réparation majeure ou d'une modification majeure, doit le signaler au ministre conformément aux procédures précisées à l'article 571.12 du *Manuel de navigabilité*.

Installation of Parts (General)

571.13 (1) Subject to sections 571.07 to 571.09, no person shall install a part on an aeronautical product unless the part is

(*a*) inspected and its accompanying documentation verified in accordance with a procedure that ensures that the part conforms to its type design, as is indicated by the maintenance release; and

(*b*) installed in accordance with the requirements of section 571.13 of the *Airworthiness Manual*.

(2) If a part is obtained from an aeronautical product that was damaged or permanently withdrawn from service, the part shall not be installed unless it

(*a*) can be traced to the manufacturer certificate holder; and

Montage de pièces (Généralités)

571.13 (1) Sous réserve des articles 571.07 à 571.09, il est interdit de monter une pièce sur un produit aéronautique à moins qu'elle ne réponde aux conditions suivantes :

a) elle est inspectée et ses documents d'accompagnement sont vérifiés conformément à une marche à suivre qui en garantit la conformité avec sa définition de type, comme l'indique la certification après maintenance;

b) elle est montée de façon à répondre aux exigences de l'article 571.13 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Aucune pièce provenant d'un produit aéronautique endommagé ou retiré définitivement du service ne peut être montée à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

(*b*) is inspected in conformity with the instructions for continued airworthiness or, if the part has been repaired or modified, it can be ascertained that the work was performed in accordance with approved data within the meaning of section 571.06 of the *Airworthiness Manual*.

SOR/2002-112, s. 12.

a) il est possible de remonter jusqu'au titulaire du certificat de constructeur pour trouver l'origine de la pièce;

b) la pièce est inspectée conformément aux instructions pour le maintien de la navigabilité ou, si la pièce a été réparée ou modifiée, il est possible de déterminer que les travaux ont été effectués conformément à des données approuvées au sens de l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*.

DORS/2002-112, art. 12.

SCHEDULE I
(Subsection 571.02(3))

PERSONNEL CERTIFICATION FOR NON-DESTRUCTIVE TESTING (NDT)

	Column I	Column II
Item	Method	Personnel Certification
1.	NDT using liquid penetrant, magnetic particle, eddy current or ultrasonic methods, not performed pursuant to Appendix K of Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*	Level 2 or Level 3 of the following standards: CAN/CGSB 48.9712-95, Level 2 or Level 3; MIL-Std-410; or Specification ATA 105
2.	NDT using radiographic methods	Level 2 or Level 3 of the following standards: CAN/CGSB 48.9712-95 or MIL-Std-410; or Level 2 or Level 3 of the following specification: ATA 105

SOR/2000-404, s. 10.

ANNEXE I
(paragraphe 571.02(3))

CERTIFICATION DU PERSONNEL AFFECTÉ AUX ESSAIS NON DESTRUCTIFS (END)

	Colonne I	Colonne II
Article	Méthode	Certification du personnel
1.	Les END par ressuage, par magnétoscopie, par courants de Foucault ou par ultrasons, qui ne sont pas effectués conformément à l'appendice K du chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*	Soit les niveaux 2 ou 3 de la norme CAN/CGSB 48.9712-95; soit la norme MIL-Std-410; soit la spécification ATA 105
2.	Les END par rayonnements ionisants	Niveau 2 ou niveau 3 des normes suivantes : CAN/CGSB 48.9712-95 ou MIL-Std-410; ou niveau 2 ou niveau 3 de la spécification suivante : ATA 105

DORS/2000-404, art. 10.

SCHEDULE II
(Section 571.04)

SPECIALIZED MAINTENANCE

The following tasks constitute the specialized maintenance referred to in section 571.04 of these Regulations.

AIRFRAME

1. (1) The modification, repair or replacement by riveting, bonding or laminating, or the making of any of the following airframe parts is structural specialized maintenance:

(*a*) a box beam;

(*b*) a wing stringer or chord member;

(*c*) a spar;

(*d*) a spar flange;

(*e*) a member of a truss-type beam;

(*f*) the web of a beam;

(*g*) a keel or chine member of a flying boat hull or a float;

(*h*) a corrugated sheet compression member in a wing or tail surface;

(*i*) a wing main rib;

(*j*) a wing or tail surface brace strut;

(*k*) an engine mount;

(*l*) a fuselage longeron or frame;

(*m*) a member of a side truss, horizontal truss or bulkhead;

(*n*) a seat support brace or bracket, excluding the replacement of seat rails;

(*o*) a seat rail replacement for transport category aircraft;

(*p*) a landing gear strut or brace strut;

(*q*) an axle;

(*r*) a wheel; and

ANNEXE II
(article 571.04)

MAINTENANCE SPÉCIALISÉE

Les tâches suivantes constituent les travaux de maintenance spécialisée visés à l'article 571.04 du présent règlement.

CELLULE

1. (1) La modification, la réparation ou le remplacement par rivetage, collage ou laminage, ou la construction de l'un des composants de cellule suivants, constitue de la maintenance spécialisée — structure :

a) poutre-caisson;

b) lisse ou membrure d'aile;

c) longeron;

d) semelle de longeron;

e) élément d'une poutre en treillis;

f) âme d'une poutre;

g) élément de la quille ou de la quille d'angle de la coque d'un hydravion ou de flotteurs;

h) élément de compression en tôle ondulée dans une aile ou l'empennage;

i) nervure principale de l'aile;

j) membrure de triangulation d'une aile ou de l'empennage;

k) support moteur;

l) longeron ou cadre de fuselage;

m) élément d'un treillis latéral ou horizontal ou d'une cloison;

n) support ou entretoise de siège, à l'exclusion du remplacement des rails de siège;

o) remplacement des rails de siège des aéronefs de la catégorie transport;

p) contrefiche ou jambe de force de train d'atterrissage;

(*s*) a ski or ski pedestal, excluding the replacement of a low-friction coating.

(2) The modification or repair of any of the following parts of an airframe is structural specialized maintenance:

(*a*) aircraft skin, or the skin of an aircraft float, if the work requires the use of a support, jig or fixture;

(*b*) aircraft skin that is subject to pressurization loads, if the damage to the skin measures more than 15 cm (6 inches) in any direction;

(*c*) a load-bearing part of a control system, including a control column, pedal, shaft, quadrant, bellcrank, torque tube, control horn and forged or cast bracket, but excluding

(i) the swaging of a repair splice or cable fitting, and

(ii) the replacement of a push-pull tube end fitting that is attached by riveting; and

(*d*) any other structure that a manufacturer has identified as a primary structure in its maintenance manual, structural repair manual or any instructions for continuing airworthiness.

ENGINE

2. Any of the following types of tasks is engine specialized maintenance:

(*a*) the reassembly of a multi-part engine crankshaft or a crankshaft equipped with a dynamic counterweight system;

(*b*) the reassembly of the crankcase of a reciprocating engine that is equipped with an integral supercharger or a propeller reduction gear;

q) essieu;

r) roue;

s) ski ou bâti-support de skis, à l'exclusion du remplacement des revêtements à faible coefficient de frottement.

(2) La réparation ou la modification de l'un des composants de cellule suivants constitue de la maintenance spécialisée — structure :

a) revêtement d'aéronef, ou revêtement de flotteurs d'aéronef, dans les cas où les travaux nécessitent le recours à un support, à un gabarit ou à un bâti;

b) revêtement d'aéronef soumis aux charges de pressurisation, dans les cas où les dommages subis par le revêtement mesurent plus de 15 cm (6 po), quelle que soit la direction;

c) pièce soumise aux charges d'un système de commande, dont le manche, une pédale, un arbre, un secteur, un renvoi d'angle, un tube de conjugaison, un guignol et un support forgé ou moulé, à l'exclusion :

(i) du sertissage des raccords ou embouts de câble,

(ii) du remplacement des embouts d'extrémité des tubes va-et-vient fixés par rivets;

d) toute autre structure désignée comme structure primaire par le constructeur dans son manuel de maintenance, son manuel de réparations de structure ou, le cas échéant, ses instructions relatives au maintien de la navigabilité.

MOTEUR

2. Les types suivants de tâches constituent de la maintenance spécialisée — moteur :

a) remontage d'un vilebrequin segmenté ou d'un vilebrequin équipé d'un système d'équilibrage dynamique;

b) remontage du carter d'un moteur à piston qui est équipé d'un compresseur de suralimentation intégré ou d'un réducteur d'hélice;

(*c*) the overhaul of a reciprocating engine that is equipped with an integral or turbo supercharger; and

(*d*) the overhaul of a turbine engine or turbine engine module.

c) révision d'un moteur à piston qui est équipé d'un compresseur de suralimentation intégré ou à turbine;

d) révision d'un moteur à turbine ou d'un module de moteur à turbine.

PROPELLER

3. Any of the following types of propeller repair, if the work is beyond the limits recommended in the manufacturer's maintenance manual or service instructions for service in the field is propeller specialized maintenance:

(*a*) the re-contouring, twisting, shortening or straightening of a propeller blade or the blending of damage thereto;

(*b*) the repair or machining of a propeller hub, excluding the removal of surface corrosion or application of a protective coating;

(*c*) the reinstallation of a metal leading edge sheath or tip of a wooden blade;

(*d*) the replacement of the outer protective coating on a wooden blade, excluding the restoration of varnish;

(*e*) the repair of an elongated propeller attachment or propeller blade attachment bolt hole;

(*f*) the inlaying of a repair patch on a wooden blade;

(*g*) the repair of a composite blade; and

(*h*) an overhaul or repair involving the reassembly of a controllable-pitch propeller, excluding the reassembly of a propeller that has been disassembled for shipping purposes, or the replacement of seals.

HÉLICE

3. Les types suivants de réparation d'une hélice, si les travaux dépassent les limites recommandées par le constructeur dans son manuel de maintenance ou ses consignes de maintenance sur place, constituent de la maintenance spécialisée — hélice :

a) dans le cas d'une pale d'hélice, la réfection du contour, le vrillage, le redressement ou le raccourcissement ou la retouche de zones endommagées;

b) la réparation ou l'usinage d'un moyeu, à l'exclusion de l'élimination de la corrosion en surface ou de l'application d'enduits protecteurs;

c) la repose d'une coiffe métallique de bord d'attaque ou d'un capuchon d'extrémité sur une pale en bois;

d) le remplacement d'un enduit protecteur extérieur sur une hélice en bois, à l'exclusion de la restauration du vernis;

e) la réparation d'un trou ovalisé destiné à un boulon de fixation d'une pale ou de l'hélice;

f) l'incrustation d'une pièce de réparation sur une pale en bois;

g) la réparation d'une pale en composites;

h) la révision ou la réparation nécessitant le remontage d'une hélice à pas variable, à l'exclusion du remontage d'une hélice qui a été démontée aux fins d'expédition, ou le remplacement de joints d'étanchéité.

AVIONICS

4. (1) The repair of avionics components and systems is avionics specialized maintenance, except for:

(*a*) repairs of wiring and connectors;

MATÉRIEL AVIONIQUE

4. (1) La réparation de systèmes et composants avioniques constitue de la maintenance spécialisée — matériel avionique, à l'exclusion :

a) des réparations du câblage et des raccords;

(*b*) replacement of connectors and electrical components with identical or equivalent items;

(*c*) replacement of antennas with identical or equivalent items;

(*d*) replacement of integral fuses and lighting components when the line replaceable unit (LRU) is designed for flight-line replacement of these components;

(*e*) replacement of an avionics LRU provided that any testing required can be done using standard test equipment, built-in test equipment (BITE) or equipment specified in the aircraft manufacturer's instructions for continuing airworthiness;

(*f*) on-site maintenance of passenger entertainment systems performed in accordance with the applicable instructions in the maintenance manual of the aircraft or systems manufacturer or the manufacturer's instructions for continuing airworthiness; and

(*g*) routine maintenance that is described in the aircraft manufacturer's maintenance manual or instructions for continuing airworthiness or performed in accordance with currently recognized industry practices for service in the field.

(2) Any avionics system installation or modification is avionics specialized maintenance except for:

(*a*) installation of ELT systems conforming to CAN-TSO-C91/C91a;

(*b*) installation of single VHF communication or single integrated navigation/communication systems that are not interfaced with any other system, other than an intercom system;

(*c*) installation of VFR long-range navigation systems which are not interfaced with any other systems;

(*d*) modifications to existing avionics installations, where no additional test requirements are imposed on the affected system other than those which would be

b) du remplacement de raccords et de composants électriques par des articles identiques ou équivalents;

c) du remplacement d'antennes par des articles identiques ou équivalents;

d) du remplacement de fusibles intégrés et de composants d'éclairage lorsque l'unité de remplacement en ligne (LRU) est conçu pour le remplacement de ces composants sur l'aire de trafic;

e) du remplacement de LRU avioniques à condition que tout essai exigé puisse se faire à l'aide d'équipement d'essai normalisé, d'équipement de test incorporé (BITE) ou d'équipement indiqué dans les instructions du constructeur de l'aéronef pour le maintien de la navigabilité;

f) de la maintenance sur place de systèmes de divertissement de bord effectuée conformément aux instructions applicables figurant dans le manuel de maintenance du constructeur de l'aéronef ou des systèmes ou ses instructions pour le maintien de la navigabilité;

g) des travaux de maintenance de routine figurant dans le manuel de maintenance du constructeur de l'aéronef ou ses instructions pour le maintien de la navigabilité, ou des travaux effectués conformément aux pratiques reconnues actuellement dans l'industrie pour la maintenance sur place des aéronefs.

(2) Le montage ou la modification de tout système avionique constituent de la maintenance spécialisée — matériel avionique, à l'exclusion :

a) du montage de systèmes ELT conformément au CAN-TSO-C91/C91a;

b) du montage de systèmes de communications VHF simples ou de systèmes simples de radionavigation/radiocommunication intégrés qui ne sont en interface avec aucun autre système, autre qu'un interphone;

c) du montage de systèmes de navigation longue distance VFR qui ne sont en interface avec aucun autre système;

d) des modifications apportées aux montages avioniques existants, lorsqu'il n'y a pas d'exigences d'es-

required following routine maintenance of that system;

(*e*) installation of instruments which are not interfaced with any other systems; and

(*f*) replacement of an avionics LRU where equivalency is maintained, and where no additional test requirements are imposed on the affected system other than those which would be required following routine maintenance of that system.

INSTRUMENT

5. Maintenance of instruments, other than display devices whose operation is integrated with an appliance to which another category of specialized maintenance applies, if the work is beyond the limits recommended in the manufacturer's maintenance manual or service instructions for service in the field, is instrument specialized maintenance.

COMPONENT

6. Any of the following types of maintenance of an appliance or component, where the work is beyond the limits recommended in the manufacturer's maintenance manual or service instructions for service in the field, is component specialized maintenance:

(*a*) the reassembling of valves that are activated electrically or through the use of controlled fluid pressure;

(*b*) the calibrating or flow checking of any fuel metering or air metering component, other than a float-type carburettor;

(*c*) the overhaul of any pressure-type fuel, oil, pneumatic or hydraulic pump;

(*d*) a repair involving the disassembly of speed-regulating devices, including an engine or propeller governor or a constant-speed drive;

(*e*) the overhaul of a rotor head, transmission or any mechanism used to transmit power to the rotors of a tilt-wing aircraft or helicopter;

sai supplémentaires visant le système touché, sauf les essais exigés après une maintenance de routine du système;

e) du montage d'instruments qui ne sont en interface avec aucun autre système;

f) du remplacement de LRU avioniques lorsque l'équivalence est conservée et qu'il n'y a pas d'exigences d'essai supplémentaires visant le système touché, sauf les essais exigés après une maintenance de routine du système.

INSTRUMENT

5. La maintenance d'instruments, autres que les dispositifs d'affichage dont le fonctionnement est intégré à un appareillage auquel une autre catégorie de maintenance spécialisée s'applique, si les travaux dépassent les limites recommandées par le constructeur dans son manuel de maintenance ou ses consignes de maintenance sur place, constitue de la maintenance spécialisée — instruments.

COMPOSANT

6. Les types suivants de maintenance d'un appareillage ou d'un composant, si les travaux dépassent les limites recommandées par le constructeur dans son manuel de maintenance ou ses consignes de maintenance sur place, constituent de la maintenance spécialisée — composant :

a) remontage de valves mues à l'électricité ou par l'utilisation de la pression hydrodynamique contrôlée;

b) calibrage ou vérification de débit de tout composant de dosage de carburant ou d'air, autre qu'un carburateur à flotteur;

c) révision de toute pompe de pression de carburant ou d'huile ou de toute pompe de pression hydraulique ou pneumatique;

d) réparation comportant le démontage d'un régulateur de régime, y compris un régulateur de moteur ou d'hélice ou un entraînement à vitesse constante;

(*f*) the repair of a helicopter rotor blade;

(*g*) the rewinding of the field coil or armature of an electrical accessory;

(*h*) the overhaul of an aircraft magneto; and

(*i*) the patch repair of a bladder-type fuel tank.

e) révision d'une tête rotor, d'une boîte de transmission ou de tout autre mécanisme servant à transmettre la puissance aux rotors d'un aéronef à voilure basculante ou d'un hélicoptère;

f) réparation d'une pale de rotor d'hélicoptère;

g) rembobinage de la bobine de champ ou de l'armature d'un accessoire électrique;

h) révision d'une magnéto d'aéronef;

i) rapiéçage d'un réservoir souple de carburant.

WELDING

7. The welding of the following parts is welding specialized maintenance:

(*a*) any part of the primary structure, including a wheel, an axle and a passenger restraint or cargo restraint system;

(*b*) any part of an aircraft system, including a fuel tank, an oil tank and a pneumatic or hydraulic container; and

(*c*) any structural or dynamic engine part.

SOUDAGE

7. Le soudage des pièces suivantes constitue de la maintenance spécialisée — soudage :

a) toute pièce de la structure principale, y compris une roue, un essieu et une pièce d'un ensemble de retenue de passager ou de fret;

b) toute pièce d'un système d'aéronef, y compris un réservoir de carburant ou d'huile et un récipient pneumatique ou hydraulique;

c) toute pièce structurale ou dynamique du moteur.

NON-DESTRUCTIVE TESTING (NDT)

8. Any required inspection of an aeronautical product that uses liquid penetrant, magnetic particle, radiographic, ultrasonic or eddy current methods, unless the inspection is performed under Appendix K to Standard 571 — *Maintenance*, is Non-Destructive Testing (NDT) Specialized Maintenance.

SOR/2000-404, s. 11; SOR/2003-122, s. 3; SOR/2009-280, s. 31.

ESSAIS NON DESTRUCTIFS (END)

8. Toute inspection exigée d'un produit aéronautique qui est effectuée au moyen de méthodes de ressuage, de magnétoscopie, de rayonnements ionisants, d'ultrasons ou de courants de Foucault, à moins qu'elle ne soit effectuée en application de l'appendice K de la norme 571 — *Maintenance*, constitue de la maintenance spécialisée — essais non destructifs (END).

DORS/2000-404, art. 11; DORS/2003-122, art. 3; DORS/2009-280, art. 31.

SCHEDULE III
(Subsection 571.11(5))

TYPES OF WORK

1. Application of fabric patches to aircraft skin, not involving the removal of control surfaces
2. Replacement of tires, wheels, brakes, skis, landing skids and skid shoes
3. Replenishment and charging of oleos
4. Replacement of seats, safety belts and seat harnesses
5. Repair of upholstery and cabin trim, repositioning of non-structural cabin compartment dividers and passenger service units

6. Removal and replacement of cabin doors in non-pressurized aircraft
7. Cleaning, testing and replacement of spark-plugs and igniters
8. Checking of cylinder compression
9. Draining and replenishment of oil systems
10. Cleaning and replacement of fuel, oil and air filters
11. Checking and replacement of magnetic chip detectors
12. Adjustment of generator and alternator drive belt tension
13. Replacement, charging, testing and deep cycling of batteries
14. Replacement of fuses, light-bulbs and reflectors
15. Replacement of voice communication line replaceable units designed for rapid replacement
16. Replacement of instruments and indicators that do not require calibration or adjustment after installation
17. Opening and securing of circuit breakers in accordance with an approved minimum equipment list
18. Calibration and adjustment of direct reading magnetic direction indicators
19. Leak testing of pitot-static systems
20. Disabling and locking of thrust reverser systems in accordance with an approved minimum equipment list
21. Stowage of airstairs and doors by other than normal means, in accordance with an approved minimum equipment list
22. Installation of slides, rafts and emergency equipment
23. Aircraft structural repairs that do not affect aircraft systems

SOR/2000-404, s. 11.

ANNEXE III
(paragraphe 571.11(5))

TYPES DE TRAVAUX

1. Rapiéçage de la toile d’un aéronef sans dépose des gouvernes.
2. Remplacement des pneus, des roues, des freins, des skis, des patins et des semelles des patins d’atterrissage.Remplacement des pneus, des roues, des freins, des skis, des patins et des semelles des patins d’atterrissage.
3. Remplissage et charge des amortisseurs oléopneumatiques.
4. Remplacement des sièges, des ceintures de sécurité et des ceintures-baudriers.
5. Réparation du capitonnage et des garnitures de cabine, déplacement de cloisons de cabine ne faisant pas partie de la structure et de postes de service aux passagers.
6. Dépose et remplacement de portes de cabine dans des aéronefs non pressurisés.
7. Nettoyage, essais et remplacement de bougies et de dispositifs d’allumage.
8. Vérification de la compression des cylindres.
9. Vidange et remplissage des circuits d’huile.
10. Nettoyage et remplacement des filtres à huile, à carburant et à air.
11. Vérification et remplacement des détecteurs de particules magnétiques.
12. Réglage de la tension des courroies d’entraînement d’alternateur et de génératrice.
13. Remplacement, charge, essais et cycle de décharge complète de batteries.
14. Remplacement de fusibles, d’ampoules et de réflecteurs.

15. Remplacement de postes d'équipement de communication remplaçables et conçus pour être remplacés rapidement.
16. Remplacement d'instruments et d'indicateurs ne nécessitant aucun étalonnage ni réglage après la pose.
17. Ouverture et neutralisation de disjoncteurs, conformément à une liste d'équipement minimal approuvée.
18. Étalonnage et réglage d'indicateurs de direction magnétique à lecture directe.
19. Recherche des fuites dans les circuits anémométriques.
20. Neutralisation et verrouillage des inverseurs de poussée, conformément à une liste d'équipement minimal approuvée.
21. Rangement des escaliers escamotables et des portes par des moyens autres que normaux, conformément à une liste d'équipement minimal approuvée.
22. Pose de glissières, de radeaux et d'équipement de secours.
23. Réparation des structures d'aéronefs qui n'a pas d'incidence sur les systèmes de bord.

DORS/2000-404, art. 11.

Subpart 73 — Approved Maintenance Organizations

Division I — General

[SOR/2005-173, s. 14]

Application for Approval

[SOR/2005-173, s. 29]

573.01 (1) An applicant for an approved maintenance organization (AMO) certificate or for an amendment of an AMO certificate that is in effect shall make an application in the form and manner specified in Standard 573—*Approved Maintenance Organizations*.

(2) An applicant referred to in subsection (1) shall submit to the Minister with the application a copy of its maintenance policy manual (MPM) required pursuant to subsection 573.10(1).

SOR/2005-173, s. 28.

Entitlement to and Scope of Certificate

[SOR/2005-173, s. 29]

573.02 (1) The Minister shall issue to a maintenance organization that demonstrates that it meets the requirements of this Subpart an approved maintenance organization (AMO) certificate authorizing the maintenance of specified aeronautical products or the provision of specified maintenance services.

Sous-partie 73 — Organismes de maintenance agréés

Section I — Généralités

[DORS/2005-173, art. 14]

Demande d'agrément

[DORS/2005-173, art. 29]

573.01 (1) Le demandeur d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) ou d'une modification d'un certificat OMA en vigueur doit présenter sa demande en la forme et de la manière prévues à la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*.

(2) Le demandeur visé au paragraphe (1) doit joindre à la demande qu'il présente au ministre un exemplaire du manuel de politiques de maintenance (MPM) exigé en vertu du paragraphe 573.10(1).

DORS/2005-173, art. 28.

Admissibilité au certificat et portée de ce dernier

[DORS/2005-173, art. 29]

573.02 (1) Le ministre délivre à un organisme de maintenance qui démontre qu'il satisfait aux exigences de la présente sous-partie un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) autorisant la maintenance de produits aéronautiques indiqués ou la prestation de services de maintenance indiqués.

(2) The AMO certificate shall specify, in accordance with the criteria specified in section 573.02 of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*, any category in which ratings have been issued and shall list the aeronautical products that the AMO is authorized to maintain or the maintenance services that the AMO is authorized to perform.

(3) The scope of the work that may be performed under each rating specified on the AMO certificate is determined by limitations that are set out in the certificate.

(4) Unless an expiry date is specified in an AMO certificate issued pursuant to subsection (1), the certificate remains in effect until it is surrendered, suspended or cancelled.

SOR/2005-173, s. 15.

(2) Le certificat OMA doit, conformément aux critères énoncés à l'article 573.02 de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*, préciser toute catégorie pour laquelle des spécialités ont été attribuées et énumérer les produits aéronautiques dont l'OMA est autorisé à effectuer la maintenance ou les services de maintenance qu'il est autorisé à effectuer.

(3) L'importance des travaux qui peuvent être exécutés pour chacune des spécialités indiquées sur le certificat OMA est déterminée par les limites faisant partie du certificat.

(4) Sauf si une date d'expiration figure sur le certificat délivré en vertu du paragraphe (1), le certificat demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit rendu, suspendu ou annulé.

DORS/2005-173, art. 15.

Duties of Certificate Holder

573.03 (1) The holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate shall

(*a*) appoint a person responsible for maintenance;

(*b*) ensure that the person responsible for maintenance meets the requirement set out in subsection 573.04(1);

(*c*) subject to subsection (4), ensure that the person responsible for maintenance

(i) has achieved a grade of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the provisions of the *Canadian Aviation Regulations*, and

(ii) meets the experience requirement set out in subsection 573.04(1) of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*;

(*d*) ensure that the person responsible for maintenance demonstrates to the Minister knowledge of the topics set out in subsection 573.04(2) of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations* within 30 days after their appointment;

Fonctions du titulaire d'un certificat

573.03 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit :

a) nommer un responsable de la maintenance;

b) veiller à ce que le responsable de la maintenance satisfasse à l'exigence qui figure au paragraphe 573.04(1);

c) sous réserve du paragraphe (4), s'assurer que le responsable de la maintenance :

(i) d'une part, a obtenu une note d'au moins 70 pour cent à un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du *Règlement de l'aviation canadien*,

(ii) d'autre part, satisfait à l'exigence relative à l'expérience qui figure au paragraphe 573.04(1) de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*;

d) veiller à ce que le responsable de la maintenance démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'il possède des connaissances dans les matières qui figurent au paragraphe 573.04(2) de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*;

(*e*) ensure that the person responsible for maintenance performs the duties referred to in subsections 573.04(2) and (3) and 573.09(2) and (3);

(*f*) provide the person responsible for maintenance with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the AMO certificate meets the requirements of these Regulations;

(*g*) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under subsection 573.09(1) or a safety management system referred to in section 573.30; and

(*h*) conduct reviews of the safety management system to determine its effectiveness.

(2) The Minister shall conduct an interview with the person appointed under paragraph (1)(*a*) to assess their knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(*d*).

(3) The Minister shall notify the person appointed under paragraph (1)(*a*) of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

(4) The knowledge requirement set out in subparagraph (1)(*c*)(i) does not apply in respect of

(*a*) a person responsible for maintenance who held that position on January 1, 1997; or

(*b*) the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence.

(5) The experience requirement set out in subsection 573.04(1) of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations* does not apply in the case of an AMO certificate in respect of which no rating in the aircraft, avionics, instrument, engine or propeller category has been issued if the accountable executive can demonstrate to the Minister by means of a risk assessment that the lesser experience is appropriate to the scope of work per-

e) veiller à ce que le responsable de la maintenance exerce les fonctions visées aux paragraphes 573.04(2) et (3) et 573.09(2) et (3);

f) accorder au responsable de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat OMA satisfasse aux exigences du présent règlement;

g) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité de l'organisme de maintenance agréé qui est établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou du système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30;

h) effectuer des examens du système de gestion de la sécurité afin d'en déterminer l'efficacité.

(2) Le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*) afin d'évaluer les connaissances qu'elle possède dans les matières visées à l'alinéa (1)*d*).

(3) Le ministre avise la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*), dans les 10 jours suivant l'entrevue, des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les lacunes relevées quant à ses connaissances dans les matières.

(4) L'exigence relative aux connaissances qui est prévue au sous-alinéa (1)*c*)(i) ne s'applique pas :

a) aux responsables de la maintenance qui occupaient ce poste le 1er janvier 1997;

b) aux titulaires d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

(5) L'exigence relative à l'expérience qui figure au paragraphe 573.04(1) de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés* ne s'applique pas dans le cas où le certificat OMA n'a pas de spécialité dans la catégorie aéronef, avionique, instrument, moteur ou hélice si le gestionnaire supérieur responsable peut démontrer au ministre, au moyen d'une analyse de risques, que l'expérience moindre convient à l'étendue des travaux

formed by the AMO and will not affect aviation safety or the safety of the public.

(6) The holder of an AMO certificate shall ensure that no person is appointed to be responsible for maintenance or remains responsible for maintenance if, at the time of their appointment or during their tenure, they have a record of conviction for

(*a*) an offence under section 7.3 of the Act; or

(*b*) two or more offences under any of sections 571.10 and 571.11 not arising from a single occurrence.

(7) The holder of a certificate referred to in subsection (1) shall ensure that the person managing the safety management system who is referred to in section 573.32 performs the duties set out in that section.

SOR/2005-173, s. 16; SOR/2005-357, s. 5.

effectués par l'OMA et n'aura pas d'incidence sur la sécurité aérienne ou la sécurité du public.

(6) Le titulaire d'un certificat OMA doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de responsable de la maintenance ou ne demeure responsable de la maintenance si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

a) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;

b) soit pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 571.10 et 571.11 qui ne découlent pas d'un seul événement.

(7) Le titulaire du certificat visé au paragraphe (1) doit veiller à ce que le gestionnaire du système de gestion de la sécurité qui est visé à l'article 573.32 exerce les fonctions prévues à cet article.

DORS/2005-173, art. 16; DORS/2005-357, art. 5.

Person Responsible for Maintenance

573.04 (1) The person responsible for maintenance shall, within 30 days after their appointment under paragraph 573.03(1)(*a*), submit to the Minister a signed statement that they accept the responsibilities of their position.

(2) The person responsible for maintenance shall manage the activities of the approved maintenance organization (AMO) in accordance with the policies set out in the maintenance policy manual (MPM) established under section 573.10.

(3) The person responsible for maintenance shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under subsection 573.09(1) or a safety management system referred to in section 573.30 is reported to them,

(*a*) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it;

Responsable de la maintenance

573.04 (1) Le responsable de la maintenance doit, dans les 30 jours suivant sa nomination en vertu de l'alinéa 573.03(1)*a*), présenter au ministre une déclaration signée par laquelle il accepte les responsabilités de son poste.

(2) Le responsable de la maintenance doit gérer les activités de l'organisme de maintenance agréé (OMA) conformément aux lignes de conduite qui figurent dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) établi en vertu de l'article 573.10.

(3) Le responsable de la maintenance doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou du système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et la raison à l'appui de celle-ci;

(*c*) if management functions have been assigned to another person under subsection (4) or (5), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

(*d*) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(4) The person responsible for maintenance may assign the management functions for the entire quality assurance program established under subsection 573.09(1) or for the safety management system referred to in 573.30 to another person if

(*a*) that person meets the requirements set out in paragraphs 573.03(1)(*c*) and (*d*) and subsection 573.03(6); and

(*b*) the assignment and its scope are described in the AMO's MPM.

(5) The person responsible for maintenance may assign the management functions for specific maintenance activities to another person if the assignment and its scope are described in the AMO's MPM.

(6) The responsibility of the person responsible for maintenance is not affected by the assignment to another person of management functions under subsection (4) or (5).

SOR/2005-173, s. 16.

c) si les fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu des paragraphes (4) ou (5), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(4) Le responsable de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant l'ensemble du programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou visant le système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30 si les conditions suivantes sont réunies :

a) la personne satisfait aux exigences qui figurent aux alinéas 573.03(1)*c*) et *d*) et au paragraphe 573.03(6);

b) l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le MPM de l'OMA.

(5) Le responsable de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des activités particulières de la maintenance si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le MPM de l'OMA.

(6) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu des paragraphes (4) ou (5) ne porte pas atteinte à la responsabilité du responsable de la maintenance.

DORS/2005-173, art. 16.

Authorization to Sign a Maintenance Release

[SOR/2005-173, s. 29]

573.05 (1) No approved maintenance organization (AMO) certificate holder shall authorize a person to sign a maintenance release unless the person meets the applicable requirements of section 571.11 and has successfully completed the training required by section 573.06.

(2) No AMO certificate holder shall authorize a person to sign a maintenance release under paragraph 571.11(2)(c) unless the person has, in respect of the

Autorisation de signer une certification après maintenance

[DORS/2005-173, art. 29]

573.05 (1) Il est interdit au titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) d'autoriser une personne à signer une certification après maintenance, à moins que cette personne ne satisfasse aux exigences applicables de l'article 571.11 et qu'elle n'ait suivi avec succès la formation exigée par l'article 573.06.

(2) Il est interdit au titulaire d'un certificat OMA d'autoriser une personne à signer une certification après maintenance en vertu de l'alinéa 571.11(2)*c*) à moins

work being certified, demonstrated to the certificate holder levels of knowledge and experience that are appropriate and that meet the applicable criteria set out in section 573.05 of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*.

SOR/2005-173, s. 17.

qu'elle ne lui ait démontré que, relativement aux travaux faisant l'objet de la certification, elle possède les niveaux de connaissances et d'expérience qui sont appropriés et conformes aux critères applicables qui figurent à l'article 573.05 de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*.

DORS/2005-173, art. 17.

Training Program

[SOR/2005-173, s. 29]

573.06 (1) An approved maintenance organization (AMO) certificate holder shall implement a training program to ensure that persons authorized to perform or supervise the performance of any function under this Subpart are trained in respect of the regulations, the standards and the AMO procedures applicable to that function.

(2) The program required by subsection (1) shall include initial training, updating and any other training necessary, within the meaning assigned to those terms in section 573.06 of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*, to ensure continued qualification that is appropriate to the function to be performed or supervised.

SOR/2005-173, s. 18.

Programme de formation

[DORS/2005-173, art. 29]

573.06 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit mettre en oeuvre un programme de formation afin que les personnes autorisées à exécuter toute fonction prévue par la présente sous-partie ou à en superviser l'exécution aient reçu la formation concernant les règlements, les normes et les procédures de l'OMA qui s'appliquent à la fonction.

(2) Le programme exigé par le paragraphe (1) doit comprendre la formation initiale, sa mise à jour et toute autre formation nécessaire, au sens de ces termes qui figurent à l'article 573.06 de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*, pour assurer le maintien des compétences propres à la fonction à exécuter ou à superviser.

DORS/2005-173, art. 18.

Personnel Records

[SOR/2005-173, s. 29]

573.07 (1) An approved maintenance organization (AMO) certificate holder shall establish, maintain and retain for at least two years after an entry is made, for each affected person, a record of

(*a*) all personal qualifications in respect of appointments made pursuant to section 573.03 and in respect of assignments of functions made pursuant to section 573.04;

(*b*) all of the authorizations to sign a maintenance release pursuant to section 573.05; and

(*c*) all of the training conducted pursuant to section 573.06.

Dossiers du personnel

[DORS/2005-173, art. 29]

573.07 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit, pour chaque personne visée, établir un dossier du personnel, le tenir à jour et le conserver pendant au moins deux ans après la consignation d'une entrée; le dossier doit contenir les renseignements suivants :

a) toutes les qualifications de la personne à l'égard des nominations faites en application de l'article 573.03 et des attributions de fonctions effectuées en application de l'article 573.04;

b) toutes les autorisations de signer une certification après maintenance en application de l'article 573.05;

(2) An AMO certificate holder shall provide a copy of a record required by this section to the person to whom the record refers on the completion of each training activity or the granting of an authorization referred to in paragraph (1)*(b*).

c) toute activité de formation dispensée en application de l'article 573.06.

(2) À la fin de chaque activité de formation ou lorsqu'une autorisation visée à l'alinéa (1)*b*) est accordée, le titulaire d'un certificat OMA doit remettre à la personne visée une copie du dossier exigé par le présent article.

Facilities, Equipment, Standards and Procedures

[SOR/2005-173, s. 29]

573.08 (1) An approved maintenance organization (AMO) certificate holder shall provide the facilities and equipment specified in Standard 573—*Approved Maintenance Organizations* that are necessary for the work to be performed.

(2) Except in cases provided for in a maintenance policy manual (MPM), work performed by an AMO certificate holder shall be performed in the facilities required by subsection (1), unless unforeseen circumstances do not permit the work to be performed in those facilities and the safety of the aircraft is not affected by the fact that the work is performed elsewhere.

(3) Where an AMO uses standards equivalent to those of the manufacturer of an aeronautical product for the performance of work pursuant to paragraph 571.02(1)(*b*), those standards shall be identified in accordance with section 573.10.

(4) Where a task undertaken by an AMO is divided into sub-tasks, the person appointed pursuant to section 573.03 shall establish a system of task control to ensure that all of the sub-tasks are completed prior to the signing of a maintenance release in respect of the completion of that task.

SOR/2005-173, s. 28.

Installations, équipement, normes et procédures

[DORS/2005-173, art. 29]

573.08 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit fournir les installations et l'équipement indiqués à la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés* qui sont nécessaires pour l'exécution des travaux.

(2) Sauf dans les cas prévus dans le manuel de politiques de maintenance (MPM), les travaux exécutés par le titulaire d'un certificat OMA doivent l'être dans les installations exigées au paragraphe (1), à moins que des circonstances imprévues ne permettent pas l'exécution des travaux dans ces installations et que la sécurité de l'aéronef ne soit pas touchée par le fait que les travaux sont exécutés ailleurs.

(3) Lorsque l'OMA utilise des normes équivalentes à celles du constructeur d'un produit aéronautique pour l'exécution de travaux en vertu de l'alinéa 571.02(1)*b*), ces normes doivent être indiquées conformément à l'article 573.10.

(4) Lorsque l'OMA entreprend une tâche qui est divisée en sous-tâches, la personne nommée en vertu de l'article 573.03 doit établir un système de contrôle du travail afin que toutes les sous-tâches soient achevées avant la signature d'une certification après maintenance relative à l'achèvement de la tâche.

DORS/2005-173, art. 28.

Quality Assurance Program

[SOR/2005-173, s. 29]

573.09 (1) The holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate shall establish and maintain a quality assurance program consisting of provisions

Programme d'assurance de la qualité

[DORS/2005-173, art. 29]

573.09 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité qui comporte des

for sampling maintenance processes to evaluate the AMO's ability to perform its maintenance in a safe manner.

(2) The person responsible for maintenance shall ensure that records relating to the findings resulting from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the maintenance policy manual (MPM).

(3) The person responsible for maintenance shall establish an audit system in respect of the quality assurance program that consists of the following:

(*a*) an initial audit within 12 months after the date on which the AMO certificate is issued;

(*b*) subsequent audits conducted at intervals set out in the MPM;

(*c*) checklists of all activities controlled by the MPM;

(*d*) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the MPM found during an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*);

(*e*) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to them and, if management functions have been assigned to another person under subsection 573.04(4) or (5), to that person;

(*f*) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and

(*g*) a system for recording the findings of initial and periodic audits, corrective actions and follow-ups.

(4) The records required under paragraph (3)(*g*) shall be retained for the greater of

(*a*) two audit cycles; and

(*b*) two years.

dispositions qui permettent l'échantillonnage des processus de maintenance pour évaluer la capacité de l'OMA à effectuer la maintenance d'une manière sécuritaire.

(2) Le responsable de la maintenance doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient distribués au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel de politiques de maintenance (MPM).

(3) Le responsable de la maintenance doit établir un système de vérification à l'égard du programme d'assurance de la qualité qui comprend les éléments suivants :

a) une vérification initiale dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance du certificat OMA;

b) des vérifications ultérieures effectuées à des intervalles indiqués dans le MPM;

c) des listes de contrôle de toutes les activités régies par le MPM;

d) une inscription de chaque cas de conformité ou non-conformité avec le MPM qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas *a*) ou *b*);

e) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification lui soit communiquée et, si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes 573.04(4) ou (5), soit communiquée à cette dernière;

f) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;

g) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications initiales et des vérifications périodiques, les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers exigés par l'alinéa (3)*g*) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

a) deux cycles de vérification;

b) deux ans.

(5) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities within an AMO's activities shall be fulfilled by persons who are not responsible for carrying out those tasks or activities.

SOR/2005-173, s. 19.

(5) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou activités particulières dans le cadre d'activités de l'OMA doivent être remplies par des personnes qui ne sont pas responsables de leur exécution.

DORS/2005-173, art. 19.

Maintenance Policy Manual

[SOR/2005-173, s. 29]

573.10 (1) An approved maintenance organization (AMO) certificate holder shall establish, maintain and authorize the use of a maintenance policy manual (MPM) that contains information to ensure the efficiency of the AMO's maintenance policies, dealing with the subjects set out in Standard 573—*Approved Maintenance Organizations*.

(2) The Minister may authorize the incorporation by reference in an MPM of detailed procedures manuals and lists prepared by the AMO certificate holder, dealing with the subjects set out in Standard 573—*Approved Maintenance Organizations*, where

(*a*) the policy affecting those detailed procedures and the composition of the lists is set out in the MPM;

(*b*) each incorporation is clearly indicated in the MPM; and

(*c*) the AMO certificate holder ensures that the incorporated procedures manuals and lists meet the requirements of this section.

(3) Where detailed procedures manuals or lists are being incorporated by reference in an MPM, the person appointed pursuant to section 573.03 or another person to whom that management function is assigned pursuant to section 573.04 shall certify in writing that the incorporated documents and every amendment thereto meet the requirements of the policy established in the MPM with respect to those documents.

(4) An AMO certificate holder need not conform to the policy and procedures contained in its MPM, where the Minister has authorized the non-conformity in writ-

Manuel de politiques de maintenance

[DORS/2005-173, art. 29]

573.10 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit établir et tenir à jour un manuel de politiques de maintenance (MPM) et en autoriser l'utilisation; le MPM doit contenir des renseignements garantissant l'efficience des politiques de maintenance de l'OMA, sur les sujets énumérés à la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*.

(2) Le ministre peut autoriser l'incorporation par renvoi, dans le MPM, de manuels de procédures détaillées et de listes établis par le titulaire du certificat OMA et portant sur les sujets énumérés à la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*, si les conditions suivantes sont réunies :

a) la politique touchant les procédures détaillées et la composition des listes est énoncée dans le MPM;

b) chaque incorporation est clairement indiquée dans le MPM;

c) le titulaire du certificat OMA veille à ce que les manuels de procédures et les listes incorporés soient conformes aux exigences du présent article.

(3) Lorsque des manuels de procédures détaillées ou des listes sont incorporés par renvoi dans le MPM, la personne nommée en vertu de l'article 573.03 ou la personne à laquelle cette fonction de gestion a été attribuée en vertu de l'article 573.04 doit certifier par écrit que les documents incorporés et leurs modifications sont conformes aux exigences de la politique établie dans le MPM en ce qui concerne ces documents.

(4) Le titulaire d'un certificat OMA n'est pas tenu de respecter la politique et les procédures contenues dans son MPM si le ministre a accordé une autorisation écrite

ing, after it has been demonstrated that such non-conformity would not affect the safety of the aeronautical product to be maintained or the maintenance service to be offered.

(5) An AMO certificate holder shall submit each page of its MPM to the Minister for approval, either individually or in accordance with a procedure that ensures compliance with the requirements of Standard 573—*Approved Maintenance Organizations*.

(6) An AMO certificate holder shall amend its MPM when instructed to do so by the Minister, where the MPM does not

(*a*) meet the requirements of this Subpart; or

(*b*) contain policies or procedures that are sufficiently detailed to demonstrate that the AMO's quality assurance program meets the requirements of these Regulations.

(7) An AMO certificate holder shall take steps to ensure that a current copy of its MPM, or the portions thereof that are relevant to the task to be performed, is made available to each person who performs or certifies that task.

(8) An AMO certificate holder shall amend each copy of its MPM within 30 days after receiving an approval issued pursuant to subsection (5).

(9) The Minister shall, if the standards set out in Standard 573—*Approved Maintenance Organizations* are met, approve an MPM and any amendments to that manual.

SOR/2000-404, s. 12; SOR/2005-173, s. 28.

en ce sens après qu'il a été démontré que la non-conformité ne compromettrait pas la sécurité du produit aéronautique qui fait l'objet de la maintenance ou du service à offrir.

(5) Le titulaire d'un certificat OMA doit soumettre à l'approbation du ministre chaque page du MPM, soit individuellement, soit conformément à une procédure qui est conforme aux exigences de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*.

(6) Le titulaire d'un certificat OMA doit modifier son MPM si le ministre lui en fait la demande, dans les cas suivants :

a) le MPM n'est pas conforme aux exigences de la présente sous-partie;

b) le MPM ne contient pas de politiques ou de procédures suffisamment détaillées pour démontrer que le programme d'assurance de la qualité de l'OMA répond aux exigences du présent règlement.

(7) Le titulaire d'un certificat OMA doit prendre les dispositions voulues pour qu'un exemplaire à jour du MPM ou des parties de celui-ci qui concernent la tâche à exercer soit mis à la disposition de chaque personne qui exécute ou certifie cette tâche.

(8) Le titulaire d'un certificat OMA doit modifier chaque exemplaire de son MPM dans les 30 jours suivant l'approbation de la modification délivrée en application du paragraphe (5).

(9) Le ministre approuve le MPM et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les normes prévues à la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés* sont respectées.

DORS/2000-404, art. 12; DORS/2005-173, art. 28.

Maintenance Arrangements

[SOR/2005-173, s. 29]

573.11 (1) Except as provided in subsection (2), no approved maintenance organization (AMO) certificate holder shall permit an external agent to perform maintenance on its behalf unless

Ententes de maintenance

[DORS/2005-173, art. 29]

573.11 (1) À l'exception des dispositions prévues au paragraphe (2), il est interdit au titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) de permettre à un agent externe d'exécuter des travaux de maintenance en son nom à moins que :

(*a*) the external agent holds an AMO certificate with a rating of a category specified pursuant to section 573.02 that is appropriate to the type of work to be performed or the aeronautical product to be maintained;

(*b*) where the work is to be performed outside Canada, the external agent has been authorized to do the type of work to be performed or to perform maintenance on the type of aeronautical product to be maintained under the laws of a state that is party to an agreement with Canada and the agreement provides for the recognition of maintenance functions; or

(*c*) in all other cases, the performance of the maintenance by the person or organization has been approved by the Minister as being in conformity with these Regulations.

(2) Subject to subsection (4), an AMO certificate holder may permit work to be performed by an external agent other than an agent described in subsection (1) where the work is performed in accordance with an arrangement that provides for it, under the direct supervision of the person appointed pursuant to section 573.03 or 573.04 and certified by persons authorized to do so in accordance with the approved procedures set out in the AMO's maintenance policy manual (MPM).

(3) Arrangements respecting work to be performed by external agents pursuant to subsection (2) shall be made in accordance with procedures governing maintenance arrangements set out in the MPM or, if no such procedures are set out in the MPM, shall be approved by the Minister as ensuring conformity with the requirements of this Subpart.

(4) An AMO certificate holder that requests an external agent to perform work shall

(*a*) where the work is to be performed pursuant to subsection (1) or (2), be responsible for specifying the tasks to be performed by the agent and ensuring completion of the work; and

a) l'agent externe ne soit titulaire d'un certificat OMA ayant une spécialité d'une catégorie précisée en vertu de l'article 573.02 et propre au type de travaux à exécuter ou au produit aéronautique qui fait l'objet de la maintenance;

b) si les travaux sont exécutés à l'extérieur du Canada, l'agent externe n'ait été autorisé pour le type de travaux à exécuter ou le type de produit aéronautique qui fait l'objet de la maintenance selon les lois d'un État signataire d'un accord avec le Canada qui prévoit la reconnaissance des fonctions de maintenance;

c) dans tous les autres cas, le ministre n'ait approuvé comme étant conforme au présent règlement l'exécution des travaux de maintenance par la personne ou l'organisme.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), le titulaire d'un certificat OMA peut permettre que des travaux soient exécutés par un agent externe autre que celui visé au paragraphe (1) lorsqu'ils sont exécutés, conformément à une entente qui les prévoit, sous la supervision directe de la personne nommée en vertu de l'article 573.03 ou 573.04 et qu'ils sont certifiés par les personnes habilitées à le faire conformément aux procédures approuvées énoncées dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) de l'OMA.

(3) Les ententes visant les travaux à exécuter par des agents externes en vertu du paragraphe (2) doivent être conclues conformément aux procédures visant les ententes de maintenance contenues dans le MPM ou, si de telles procédures ne figurent pas dans le MPM, être approuvées par le ministre comme assurant la conformité aux exigences de la présente sous-partie.

(4) Il incombe au titulaire d'un certificat OMA qui demande à un agent externe d'effectuer des travaux :

a) en application des paragraphes (1) ou (2), de préciser les tâches à exécuter par l'agent et de veiller à ce que les travaux soient exécutés;

b) en application du paragraphe (2), d'en assurer la conformité aux exigences de la sous-partie 71.

(*b*) where the work is to be performed pursuant to subsection (2), be responsible for ensuring the conformity of that work with the requirements of Subpart 71.

(5) A maintenance arrangement that is made by a foreign air operator to have its maintenance done in Canada by a person or organization that holds an AMO certificate issued pursuant to section 573.02 shall be authorized by a maintenance specification issued to the AMO in accordance with the requirements of Standard 573— *Approved Maintenance Organizations*, where the air operator is from a state that

(*a*) is party to an agreement with Canada that provides for recognition of the work performed and the issuance of a maintenance specification is specified in the agreement; or

(*b*) is not party to an agreement with Canada that provides for recognition of the work performed and the issuance of a maintenance specification is requested by that state.

SOR/2005-173, s.28.

(5) Toute entente de maintenance qui est conclue par un exploitant aérien étranger qui désire que ses travaux de maintenance soient exécutés au Canada par une personne ou un organisme titulaire d'un certificat OMA délivré en vertu de l'article 573.02 doit être autorisée par une spécification de maintenance délivrée à l'OMA conformément aux exigences de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*, dans les cas suivants :

a) l'exploitant aérien est d'un État signataire d'un accord avec le Canada qui prévoit la reconnaissance des travaux exécutés et la délivrance d'une spécification de maintenance est prévue dans l'accord;

b) l'exploitant aérien est d'un État qui n'est pas signataire d'un accord avec le Canada qui prévoit la reconnaissance des travaux exécutés et une spécification de maintenance est exigée par l'État.

DORS/2005-173, art. 28.

Service Difficulty Reporting

[SOR/2005-173, s. 29]

573.12 The holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V, any reportable service difficulty related to an aeronautical product being maintained.

SOR/2009-280, s. 32.

Rapport de difficultés en service

[DORS/2005-173, art. 29]

573.12 Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V, faire rapport au ministre de toute difficulté en service à signaler concernant les produits aéronautiques qui font l'objet de travaux de maintenance.

DORS/2009-280, art. 32.

Foreign Approvals

[SOR/2005-173, s. 29]

573.13 An application submitted by a maintenance organization for the issuance or amendment of an approved maintenance organization (AMO) certificate authorizing the performance of work in facilities located outside Canada is granted if

(*a*) the applicant has demonstrated that the issuance of the approval in respect of those facilities is in the

Agréments étrangers

[DORS/2005-173, art. 29]

573.13 La demande présentée par un organisme de maintenance en vue de la délivrance ou de la modification d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) autorisant l'exécution de travaux dans les installations situées à l'extérieur du Canada est accordée si les conditions suivantes sont réunies :

a) le demandeur démontre que la délivrance de l'agrément relatif à ces installations est dans l'intérêt

public interest as provided for in subsection 6.71(1) of the Act;

(*b*) the applicant has recognized by advance agreement the Minister's right to enter and inspect those facilities and seize anything found in those facilities, under the same conditions as would govern the exercise of the Minister's powers pursuant to subsection 8.7(1) of the Act if the facilities were located in Canada;

(*c*) the AMO has agreed to reimburse the Minister for any expenses incurred by Department of Transport personnel in carrying out the activities provided for in paragraph (*b*) in respect of those facilities; and

(*d*) in the case of an AMO whose facilities are located outside Canada, the Minister specifies on the AMO certificate the date on which the certificate expires.

public, comme le prévoit le paragraphe 6.71(1) de la Loi;

b) par voie d'entente au préalable, le demandeur reconnaît au ministre le droit d'entrer dans ces installations, de les inspecter et de saisir tout ce qui s'y trouve, selon les mêmes conditions qui régiraient l'exercice des pouvoirs du ministre en vertu du paragraphe 8.7(1) de la Loi si ces installations étaient situées au Canada;

c) l'OMA accepte de rembourser au ministre les dépenses engagées par le personnel du ministère des Transports dans le cadre des activités prévues à l'alinéa *b*) à l'égard de ces installations;

d) dans le cas d'un OMA dont les installations sont situées à l'extérieur du Canada, le ministre précise une date d'expiration dans le certificat OMA.

Identification of an AMO

573.14 (1) No person, other than the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued in accordance with this Subpart, shall identify oneself as an AMO certificate holder.

(2) A person who holds an AMO certificate issued in accordance with this Subpart shall not include, in a list of approved maintenance services offered for aeronautical products, a service that is outside the scope of the person's AMO certificate.

Identité comme OMA

573.14 (1) Il est interdit à toute personne, à l'exception du titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de la présente sous-partie, d'établir son identité comme titulaire d'un certificat OMA.

(2) Il est interdit au titulaire d'un certificat OMA délivré en vertu de la présente sous-partie d'inclure, dans une liste des services de maintenance approuvés qui sont offerts pour des produits aéronautiques, un service qui n'est pas visé par son certificat OMA.

Technical Records

[SOR/2005-173, s. 29]

573.15 An approved maintenance organization (AMO) certificate holder shall maintain records in accordance with section 573.15 of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations* for work performed on all aeronautical products maintained and keep those records for at least two years beginning on the date that the maintenance release was signed.

SOR/2003-122, s. 4.

Dossiers techniques

[DORS/2005-173, art. 29]

573.15 Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) tient des dossiers conformément à l'article 573.15 de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés* portant sur les travaux effectués sur tous les produits aéronautiques ayant fait l'objet de maintenance et les conserve pendant au moins deux ans à compter de la date à laquelle la certification après maintenance est signée.

DORS/2003-122, art. 4.

[**573.16** to **573.29** reserved]

Division II — Safety Management System

Requirements

573.30 The safety management system required under section 107.02 in respect of an applicant for, or a holder of, an approved maintenance organization (AMO) certificate authorizing the holder to perform maintenance on an aircraft operated under Subpart 5 of Part VII shall

(*a*) meet the requirements of Subpart 7 of Part I and section 573.31; and

(*b*) be under the control of the person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(*a*).

SOR/2005-173, s. 20.

Components of the Safety Management System

573.31 (1) The safety management system shall include, among others, the following components:

(*a*) a safety management plan that includes

(i) a safety policy that the accountable executive has approved and communicated to all employees,

(ii) the roles and responsibilities of personnel assigned duties under the quality assurance program established under subsection 573.09(1) or the safety management system,

(iii) performance goals and a means of measuring attainment of those goals,

(iv) a policy for the internal reporting of a hazard, an incident or an accident, including the conditions under which immunity from disciplinary action will be granted, and

(v) a review of the safety management system to determine its effectiveness;

(*b*) procedures for reporting a hazard, an incident or an accident to the appropriate manager;

(*c*) procedures for the collection of data relating to hazards, incidents and accidents;

[**573.16** à **573.29** réservés]

Section II — Système de gestion de la sécurité

Exigences

573.30 Le système de gestion de la sécurité qui est exigé par l'article 107.02 pour le demandeur ou le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) autorisant le titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en application de la sous-partie 5 de la partie VII doit :

a) être conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 573.31;

b) relever du responsable de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)*a*).

DORS/2005-173, art. 20.

Éléments du système de gestion de la sécurité

573.31 (1) Le système de gestion de la sécurité comprend, notamment, les éléments suivants :

a) un plan de gestion de la sécurité qui comprend :

(i) une politique en matière de sécurité que le gestionnaire supérieur responsable a approuvée et communiquée à tous les employés,

(ii) les rôles et les responsabilités du personnel à qui des fonctions ont été assignées dans le cadre du programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou dans le cadre du système de gestion de la sécurité,

(iii) des objectifs de performance et des moyens pour évaluer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints,

(iv) une politique qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, laquelle prévoit les conditions selon lesquelles l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires sera accordée,

(v) un examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l'efficacité;

(*d*) procedures for analysing data obtained under paragraph (c) and during an audit conducted under subsection 573.09(3) and for taking corrective actions;

(*e*) an audit system referred to in subsection 573.09(3);

(*f*) training requirements for the person responsible for maintenance and for personnel assigned duties under the safety management system; and

(*g*) procedures for making progress reports to the accountable executive at intervals determined by the accountable executive and other reports as needed in urgent cases.

b) une marche à suivre visant la communication au gestionnaire compétent des dangers, des incidents et des accidents;

c) une marche à suivre visant la collecte de données concernant les dangers, les incidents et les accidents;

d) une marche à suivre visant l'analyse des données recueillies en application de l'alinéa *c*) et durant une vérification effectuée en application du paragraphe 573.09(3) et la prise de mesures correctives;

e) un système de vérification visé au paragraphe 573.09(3);

f) les exigences en matière de formation du responsable de la maintenance et du personnel auquel des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

g) une marche à suivre visant la présentation de rapports d'étape au gestionnaire supérieur responsable à des intervalles déterminés par lui et, au besoin, d'autres rapports dans les cas urgents.

(2) The components specified in subsection (1) shall be set out in the approved maintenance organization (AMO) certificate holder's maintenance policy manual (MPM).

SOR/2005-173, s. 20.

(2) Les éléments précisés au paragraphe (1) doivent figurer dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) du titulaire du certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA).

DORS/2005-173, art. 20.

Person Managing the Safety Management System

573.32 The person managing the safety management system in respect of an approved maintenance organization (AMO) shall

(*a*) establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;

(*b*) identify hazards and carry out risk management analyses of those hazards;

(*c*) investigate, analyze and identify the cause or probable cause of all hazards, incidents and accidents identified under the safety management system;

Gestionnaire du système de gestion de la sécurité

573.32 Le gestionnaire du système de gestion de la sécurité à l'égard d'un organisme de maintenance agréé (OMA) doit :

a) établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;

b) déceler les dangers et en faire une analyse de la gestion des risques;

c) examiner, analyser et cerner la cause réelle ou probable des dangers, des incidents et des accidents relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

(*d*) establish and maintain a safety data system, by either electronic or other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;

(*e*) monitor and evaluate the results of corrective actions with respect to hazards, incidents and accidents;

(*f*) monitor the concerns of the civil aviation industry in respect of safety and their perceived effect on the AMO;

(*g*) determine the adequacy of the training required by paragraph 573.31(1)(*f*); and

(*h*) where the person responsible for maintenance has assigned the management functions for the safety management system under subsection 573.04(4) to another person, report to the person responsible for maintenance the hazards, incidents and accidents identified under the safety management system required under section 573.30 or as a result of an audit required under paragraph 573.31(1)(*e*).

SOR/2005-173, s. 20.

d) établir et maintenir un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;

e) surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives concernant les dangers, les incidents et les accidents;

f) surveiller les préoccupations de l'industrie de l'aviation civile en matière de sécurité et leur effet perçu sur l'OMA;

g) déterminer le caractère adéquat de la formation exigée par l'alinéa 573.31(1)*f*);

h) si le responsable de la maintenance a attribué à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion de la sécurité en vertu du paragraphe 573.04(4), signaler au responsable de la maintenance les dangers, les incidents et les accidents qui sont relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité exigé par l'article 573.30 ou par une vérification exigée par l'alinéa 573.31(1)*e*).

DORS/2005-173, art. 20.

SUBPART 91

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 33]

591.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 33]

SOUS-PARTIE 91

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 33]

591.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 33]

SUBPART 93

[REPEALED, SOR/2009-280, S. 33]

593.01 [Repealed, SOR/2009-280, s. 33]

593.02 [Repealed, SOR/2009-280, s. 33]

SOUS-PARTIE 93

[ABROGÉE, DORS/2009-280, ART. 33]

593.01 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 33]

593.02 [Abrogé, DORS/2009-280, art. 33]

PART VI — GENERAL OPERATING AND FLIGHT RULES

INTERPRETATION

600.01 In this Part,

"ADIZ" or "Air Defence Identification Zone" means the airspace that extends upward from the surface in those areas of Canada and off the coasts of Canada, the bound-

PARTIE VI — RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION ET DE VOL DES AÉRONEFS

DÉFINITIONS

600.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« ADIZ » ou « zone d'identification de défense aérienne » L'espace aérien qui s'étend verticalement vers le haut à

aries of which are specified in the *Designated Airspace Handbook*; (*ADIZouzone d'identification de défense aérienne*)

"aerial application" means the seeding from an aircraft or the spraying or dusting of chemicals from an aircraft, or any other operation of a similar nature; (*traitement aérien*)

"aerial inspection" means the inspection from an aircraft of crops, forests, livestock or wildlife, the patrolling of pipelines or power lines, a flight inspection or any other operation of a similar nature; (*inspection aérienne*)

"AX class" [Repealed, SOR/2006-77, s. 4]

"large aircraft" means an aeroplane having a maximum permissible take-off weight in excess of 5 700 kg (12,566 pounds) or a rotorcraft having a maximum permissible take-off weight in excess of 2 730 kg (6,018 pounds); (*gros aéronef*)

"police authority" means the Royal Canadian Mounted Police, Ontario Provincial Police, Sûreté du Québec or Canadian Coast Guard, or any municipal or regional police force established pursuant to provincial legislation. (*corps policier*)

SOR/2006-77, s. 4.

partir de la surface dans les régions du Canada et au large des côtes du Canada, dont les limites sont précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*ADIZorAir Defence Identification Zone*)

«classe AX» [Abrogée, DORS/2006-77, art. 4]

«corps policier» La Gendarmerie royale du Canada, la Police provinciale de l'Ontario, la Sûreté du Québec, la Garde côtière canadienne ou tout corps municipal ou régional créé sous le régime d'une loi provinciale. (*police authority*)

«gros aéronef» Avion dont la masse maximale admissible au décollage est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres) ou giravion dont la masse maximale admissible au décollage est supérieure à 2 730 kg (6 018 livres). (*large aircraft*)

«inspection aérienne» Inspection par aéronef des récoltes, des forêts, du bétail ou de la faune, surveillance des pilelines ou des lignes de transport de l'énergie électrique, inspection en vol ou toute autre opération semblable. (*aerial inspection*)

«traitement aérien» Ensemencement à partir d'un aéronef, ou épandage, par pulvérisation ou poudrage, de produits chimiques à partir d'un aéronef, ou toute autre opération semblable. (*aerial application*)

DORS/2006-77, art. 4.

Subpart 1 — Airspace

Division I — Airspace Structure, Classification and Use

Airspace Structure

601.01 (1) Controlled airspace consists of the following types of airspace:

(*a*) the Arctic Control Area, Northern Control Area and Southern Control Area;

(*b*) high level airspace;

(*c*) high level airways;

(*d*) low level airspace;

Sous-partie 1 — L'espace aérien

Section I — Structure, classification et utilisation de l'espace aérien

Structure de l'espace aérien

601.01 (1) L'espace aérien contrôlé se compose des types d'espace aérien suivants :

a) la région de contrôle de l'Arctique, la région de contrôle du Nord et la région de contrôle du Sud;

b) l'espace aérien supérieur;

c) les voies aériennes de l'espace aérien supérieur;

d) l'espace aérien inférieur;

(*e*) low level airways;

(*f*) fixed RNAV routes;

(*g*) terminal control areas;

(*h*) military terminal control areas;

(*i*) control area extensions;

(*j*) transition areas;

(*k*) control zones;

(*l*) restricted airspace;

(*m*) advisory airspace;

(*n*) military operations areas; and

(*o*) danger areas.

(2) Uncontrolled airspace consists of the following types of airspace:

(*a*) high level airspace;

(*b*) low level airspace;

(*c*) high level air routes;

(*d*) low level air routes;

(*e*) fixed RNAV routes;

(*f*) restricted airspace;

(*g*) advisory airspace;

(*h*) military operations areas; and

(*i*) danger areas.

(3) The horizontal and vertical limits of any type of airspace referred to in subsection (1) or (2) are

(*a*) in the case of a high level air route, a low level air route and an uncontrolled fixed RNAV route, those specified on an aeronautical chart; or

(*b*) in any other case, those specified in the *Designated Airspace Handbook*.

(4) The geographical location and the horizontal and vertical limits of the following items are those specified in the *Designated Airspace Handbook*:

e) les voies aériennes de l'espace aérien inférieur;

f) les routes RNAV fixes;

g) les régions de contrôle terminal;

h) les régions de contrôle terminal militaire;

i) les régions de contrôle prolongées;

j) les zones de transition;

k) les zones de contrôle;

l) l'espace aérien réglementé;

m) l'espace aérien à service consultatif;

n) les zones d'opérations militaires;

o) les zones dangereuses.

(2) L'espace aérien non contrôlé se compose des types d'espace aérien suivants :

a) l'espace aérien supérieur;

b) l'espace aérien inférieur;

c) les routes aériennes de l'espace aérien supérieur;

d) les routes aériennes de l'espace aérien inférieur;

e) les routes RNAV fixes;

f) l'espace aérien réglementé;

g) l'espace aérien à service consultatif;

h) les zones d'opérations militaires;

i) les zones dangereuses.

(3) Les limites horizontales et verticales de tout type d'espace aérien visé aux paragraphes (1) ou (2) sont :

a) dans les cas d'une route aérienne de l'espace aérien supérieur, d'une route aérienne de l'espace aérien inférieur et d'une route RNAV fixe non contrôlée, celles précisées sur une carte aéronautique;

b) dans les autres cas, celles précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(4) La position géographique et les limites horizontales et verticales des aires, zones, régions et points ci-après sont celles précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés* :

(*a*) Canadian Domestic Airspace;

(*b*) Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) airspace;

(*c*) the CMNPS transition area;

(*d*) reduced vertical separation minimum (RVSM) airspace;

(*e*) required navigation performance capability (RNPC) airspace;

(*f*) transponder airspace;

(*g*) the air defence identification zone (ADIZ);

(*h*) flight information regions (FIR);

(*j*) standard pressure regions;

(*i*) altimeter setting regions;

(*k*) mountainous regions; and

(*l*) any other areas, zones, regions and points.

SOR/2006-77, s. 5; SOR/2015-160, s. 26.

a) l'espace aérien intérieur canadien;

b) l'espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS);

c) la zone de transition aux CMNPS;

d) l'espace aérien à minimum réduit d'espacement vertical (RVSM);

e) l'espace aérien des performances minimales de navigation requises (RNPC);

f) l'espace aérien à utilisation de transpondeur;

g) la zone d'identification de défense aérienne (ADIZ);

h) les régions d'information de vol (FIR);

i) les régions de calage altimétrique;

j) les régions d'utilisation de la pression standard;

k) les régions montagneuses;

l) toute autre aire, zone, région et tout autre point.

DORS/2006-77, art. 5; DORS/2015-160, art. 26.

Airspace Classification

601.02 (1) The class of any controlled airspace of a type referred to in subsection 601.01(1) is one of the following, as specified in the *Designated Airspace Handbook*:

(*a*) Class A;

(*b*) Class B;

(*c*) Class C;

(*d*) Class D;

(*e*) Class E;

(*f*) Class F Special Use Restricted; or

(*g*) Class F Special Use Advisory.

(2) The class of any uncontrolled airspace of a type referred to in subsection 601.01(2) is one of the following, as specified in the *Designated Airspace Handbook*:

(*a*) Class G;

(*b*) Class F Special Use Restricted; or

Classification de l'espace aérien

601.02 (1) Tout espace aérien contrôlé d'un type mentionné au paragraphe 601.01(1) fait partie de l'une des classes suivantes, tel que le précise le *Manuel des espaces aériens désignés*:

a) classe A;

b) classe B;

c) classe C;

d) classe D;

e) classe E;

f) classe F à statut spécial réglementé;

g) classe F à statut spécial à service consultatif.

(2) Tout espace aérien non contrôlé d'un type mentionné au paragraphe 601.01(2) fait partie de l'une des classes suivantes, tel que le précise le *Manuel des espaces aériens désignés*:

a) classe G;

(*c*) Class F Special Use Advisory.

Transponder Airspace

601.03 Transponder airspace consists of

(*a*) all Class A, B and C airspace as specified in the *Designated Airspace Handbook*; and

(*b*) any Class D or E airspace specified as transponder airspace in the *Designated Airspace Handbook*.

SOR/2006-77, s. 6.

IFR or VFR Flight in Class F Special Use Restricted Airspace or Class F Special Use Advisory Airspace

601.04 (1) The procedures for the operation of aircraft in Class F Special Use Restricted airspace and Class F Special Use Advisory airspace are those specified in the *Designated Airspace Handbook*.

(2) No person shall operate an aircraft in Class F Special Use Restricted airspace unless authorized to do so by the person specified for that purpose in the *Designated Airspace Handbook*.

(3) For the purposes of subsection (2), a person specified in the *Designated Airspace Handbook* may authorize the operation of an aircraft where activities on the ground or in the airspace are not hazardous to aircraft operating in that airspace and access by aircraft to that airspace does not jeopardize national security interests.

IFR Flight in Class A, B, C, D or E Airspace or Class F Special Use Restricted or Class F Special Use Advisory Controlled Airspace

601.05 (1) No person shall operate an IFR aircraft in Class A, B, C, D or E airspace or in Class F Special Use

b) classe F à statut spécial réglementé;

c) classe F à statut spécial à service consultatif.

Espace aérien à utilisation de transpondeur

601.03. L'espace aérien à utilisation de transpondeur est constitué :

a) d'une part, de l'espace aérien de classe A, B et C tel qu'il est précisé dans le *Manuel des espaces aériens désignés*;

b) d'autre part, de tout espace aérien de classe D ou E précisé comme espace aérien à utilisation de transpondeur dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

DORS/2006-77, art. 6.

Vols IFR et VFR dans l'espace aérien de classe F à statut spécial réglementé ou à statut spécial à service consultatif

601.04 (1) Les procédures d'utilisation d'un aéronef dans l'espace aérien de classe F à statut spécial réglementé ou de classe F à statut spécial à service consultatif sont celles indiquées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef dans l'espace aérien de classe F à statut spécial réglementé, à moins d'en avoir reçu l'autorisation de la personne indiquée dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), la personne indiquée dans le *Manuel des espaces aériens désignés* peut autoriser l'utilisation d'un aéronef lorsque les activités au sol ou dans l'espace aérien ne compromettent pas la sécurité des aéronefs utilisés dans cet espace aérien et que l'accès des aéronefs à cet espace aérien ne compromet pas la sécurité nationale.

Vol IFR dans l'espace aérien de classe A, B, C, D ou E, ou dans l'espace aérien contrôlé de classe F à statut spécial réglementé ou à statut spécial à service consultatif

601.05 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef IFR dans l'espace aérien de classe A, B, C, D ou E, dans l'es-

Restricted or Class F Special Use Advisory controlled airspace unless the aircraft is operated in accordance with an air traffic control clearance or an authorization issued by the Minister.

(2) The Minister may issue an authorization referred to in subsection (1) where the operation of the aircraft is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

VFR Flight in Class A Airspace

601.06 (1) No person shall operate a VFR aircraft in Class A airspace unless the aircraft is operated in accordance with an authorization issued by the Minister.

(2) The Minister may issue an authorization referred to in subsection (1) where the operation of the aircraft is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

VFR Flight in Class B Airspace

601.07 (1) No person shall operate a VFR aircraft in Class B airspace unless the aircraft is operated in accordance with an air traffic control clearance or an authorization issued by the Minister.

(2) The Minister may issue an authorization referred to in subsection (1) where the operation of the aircraft is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

(3) The pilot-in-command of a VFR aircraft operating in Class B airspace in accordance with an air traffic control clearance shall, when it becomes evident that it will not be possible to operate the aircraft in VMC at the altitude or along the route specified in the air traffic control clearance,

(*a*) where the airspace is a control zone, request authorization to operate the aircraft in special VFR flight; and

(*b*) in any other case,

pace aérien contrôlé de classe F à statut spécial réglementé ou à statut spécial à service consultatif, à moins que l'aéronef ne soit utilisé conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou à une autorisation délivrée par le ministre.

(2) Le ministre peut délivrer l'autorisation visée au paragraphe (1) lorsque l'utilisation de l'aéronef est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

Vol VFR dans l'espace aérien de classe A

601.06 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef VFR dans l'espace aérien de classe A, à moins que l'aéronef ne soit utilisé conformément à une autorisation délivrée par le ministre.

(2) Le ministre peut délivrer l'autorisation visée au paragraphe (1) lorsque l'utilisation de l'aéronef est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

Vol VFR dans l'espace aérien de classe B

601.07 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef VFR dans l'espace aérien de classe B, à moins que l'aéronef ne soit utilisé conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou à une autorisation délivrée par le ministre.

(2) Le ministre peut délivrer l'autorisation visée au paragraphe (1) lorsque l'utilisation de l'aéronef est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef VFR utilisé dans l'espace aérien de classe B conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne doit, lorsqu'il devient évident que l'aéronef ne pourra être utilisé en VMC à l'altitude ou sur le trajet précisé dans l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne :

a) s'il s'agit d'une zone de contrôle, demander l'autorisation d'utiliser l'aéronef en vol VFR spécial;

b) dans tout autre cas :

(i) request an amended air traffic control clearance that will enable the aircraft to be operated in VMC to the destination specified in the flight plan or to an alternate aerodrome, or

(ii) request an air traffic control clearance to operate the aircraft in IFR flight.

(i) soit demander une modification de l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne afin que l'aéronef puisse être utilisé en VMC jusqu'à la destination prévue au plan de vol ou jusqu'à un aérodrome de dégagement,

(ii) soit demander une autorisation du contrôle de la circulation aérienne pour utiliser l'aéronef en vol IFR.

VFR Flight in Class C Airspace

601.08 (1) Subject to subsection (2), no person operating a VFR aircraft shall enter Class C airspace unless the person receives a clearance to enter from the appropriate air traffic control unit before entering the airspace.

(2) The pilot-in-command of a VFR aircraft that is not equipped with radiocommunication equipment capable of two-way communication with the appropriate air traffic control unit may, during daylight in VMC, enter Class C airspace if the pilot-in-command receives authorization to enter from the appropriate air traffic control unit before entering the airspace.

(3) Class C airspace becomes Class E airspace when the appropriate air traffic control unit is not in operation.

Vol VFR dans l'espace aérien de classe C

601.08 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à quiconque utilise un aéronef VFR d'entrer dans l'espace aérien de classe C, à moins d'en avoir reçu l'autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui n'est pas muni d'équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente peut, le jour en VMC, entrer dans l'espace aérien de classe C si, au préalable, il en a reçu l'autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

(3) L'espace aérien de classe C devient l'espace aérien de classe E lorsque l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente n'est pas en service.

VFR Flight in Class D Airspace

601.09 (1) Subject to subsection (2), no person operating a VFR aircraft shall enter Class D airspace unless the person establishes two-way radio contact with the appropriate air traffic control unit before entering the airspace.

(2) The pilot-in-command of a VFR aircraft that is not equipped with radiocommunication equipment capable of two-way communication with the appropriate air traffic control unit may, during daylight in VMC, enter Class D airspace if the pilot-in-command receives authorization to enter from the appropriate air traffic control unit before entering the airspace.

Vol VFR dans l'espace aérien de classe D

601.09 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à quiconque utilise un aéronef VFR d'entrer dans l'espace aérien de classe D, à moins d'avoir établi au préalable une communication bilatérale avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui n'est pas muni d'équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente peut, le jour en VMC, entrer dans l'espace aérien de classe D si, au préalable, il en a reçu l'autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

(3) Class D airspace becomes Class E airspace when the appropriate air traffic control unit is not in operation.

[**601.10** to **601.13** reserved]

Division II — Aircraft Operating Restrictions and Hazards to Aviation Safety

Interpretation

601.14 In this Division,

"directed bright light source" means any directed light source (coherent or non-coherent), including lasers, that may create a hazard to aviation safety or cause damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft; (*source lumineuse dirigée de forte intensité*)

"fire control authority" means an official of a government forestry service or other fire control agency that is responsible for the protection of persons and property against fire; (*responsable de la lutte contre l'incendie*)

"forest fire area" means an area on the surface of the earth on which standing timber, grass or any other vegetation or buildings are burning. (*région sinistrée*)

SOR/2002-182, s. 1.

Forest Fire Aircraft Operating Restrictions

601.15 No person shall operate an aircraft

(*a*) over a forest fire area, or over any area that is located within five nautical miles of a forest fire area, at an altitude of less than 3,000 feet AGL; or

(*b*) in any airspace that is described in a NOTAM issued pursuant to section 601.16.

(3) L'espace aérien de classe D devient l'espace aérien de classe E lorsque l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente n'est pas en service.

[**601.10** à **601.13** réservés]

Section II — Restrictions relatives à l'utilisation d'aéronefs et dangers pour la sécurité aérienne

Définitions

601.14 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« région sinistrée » Région de la surface terrestre dans laquelle du bois sur pied, de l'herbe ou toute autre végétation ou des bâtiments brûlent. (*forest fire area*)

« responsable de la lutte contre l'incendie » Représentant d'un service gouvernemental des forêts ou d'un autre organisme de lutte contre l'incendie responsable de la protection des personnes et des biens contre le feu. (*fire control authority*)

« source lumineuse dirigée de forte intensité » Source lumineuse dirigée, cohérente ou non, y compris un laser, laquelle peut constituer un danger pour la sécurité aérienne ou entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef. (*directed bright light source*)

DORS/2002-182, art. 1.

Restrictions relatives à l'utilisation d'aéronefs lors des feux de forêts

601.15 Il est interdit d'utiliser un aéronef dans les cas suivants :

a) à une altitude inférieure à 3 000 pieds AGL au-dessus d'une région sinistrée ou de la région située à moins de cinq milles marins de la région sinistrée;

b) dans tout espace aérien indiqué dans un NOTAM délivré en vertu de l'article 601.16.

Issuance of NOTAM for Forest Fire Aircraft Operating Restrictions

601.16 The Minister may issue a NOTAM that relates to restrictions on the operation of aircraft in the case of a forest fire and that describes

(*a*) the location and dimensions of the forest fire area; and

(*b*) the airspace in which forest fire control operations are being conducted.

Exceptions

601.17 Section 601.15 does not apply to

(*a*) persons who are operating an aircraft at the request of an appropriate fire control authority; and

(*b*) Department of Transport personnel who are operating an aircraft in the performance of duties related to surveillance and the enforcement of aviation legislation.

Orders Prohibiting or Restricting Aircraft Operation

601.18 The Minister may make orders prohibiting or restricting the operation of aircraft over such areas as are specified by the Minister, either absolutely or subject to such exceptions or conditions as may be specified by the Minister.

601.19 [Reserved, SOR/2011-285, s. 5]

Projection of Directed Bright Light Source at an Aircraft

601.20 Subject to section 601.21, no person shall project or cause to be projected a directed bright light source into navigable airspace in such a manner as to create a hazard to aviation safety or cause damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft.

SOR/2002-182, s. 2.

Délivrance d'un NOTAM visant des restrictions relatives à l'utilisation des aéronefs lors des feux de forêts

601.16 Le ministre peut délivrer un NOTAM qui vise des restrictions relatives à l'utilisation des aéronefs lors des feux de forêts et qui indique les renseignements suivants :

a) l'endroit et l'étendue d'une région sinistrée;

b) l'espace aérien où des opérations de lutte contre l'incendie sont en cours.

Exceptions

601.17 L'article 601.15 ne s'applique pas aux personnes suivantes :

a) les personnes qui utilisent un aéronef à la demande du responsable de la lutte contre l'incendie compétent;

b) les membres du personnel du ministère des Transports qui utilisent un aéronef dans l'exercice de leurs fonctions de surveillance et d'application de la législation aérienne.

Arrêté interdisant ou restreignant l'utilisation des aéronefs

601.18 Le ministre peut, par arrêté, interdire ou restreindre, soit de façon absolue, soit sous réserve des exceptions ou conditions qu'il établit, l'utilisation d'aéronefs au-dessus des zones déterminées par lui.

601.19 [Réservé, DORS/2011-285, art. 5]

Projection d'une source lumineuse dirigée de forte intensité vers un aéronef

601.20 Sous réserve de l'article 601.21, il est interdit de projeter ou de faire projeter, dans l'espace aérien navigable, une source lumineuse dirigée de forte intensité de manière à constituer un danger pour la sécurité aérienne ou à entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef.

DORS/2002-182, art. 2.

Requirement for Notification

601.21 (1) Any person planning to project or cause to be projected a directed bright light source into navigable airspace shall, before the projection,

(*a*) submit a written request to the Minister for an authorization to project the directed bright light source into navigable airspace; and

(*b*) obtain a written authorization from the Minister to do so.

(2) On receipt of the request for authorization, the Minister shall issue a written authorization if the projection is not likely to create a hazard to aviation safety or to cause damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft.

(3) The Minister may specify in the authorization any conditions necessary to ensure that the projection is not likely to create a hazard to aviation safety or to cause damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft.

SOR/2002-182, s. 2; SOR/2014-286, s. 3.

Exigence relative aux avis

601.21 (1) Toute personne qui prévoit de projeter ou de faire projeter dans l'espace aérien navigable une source lumineuse dirigée de forte intensité doit, avant la projection :

a) présenter par écrit au ministre une demande d'autorisation visant la projection dans l'espace aérien navigable d'une source lumineuse dirigée de forte intensité;

b) obtenir du ministre une autorisation écrite à cet effet.

(2) Sur réception de la demande d'autorisation, le ministre délivre une autorisation écrite si la projection n'est susceptible ni de constituer un danger pour la sécurité aérienne ni de causer des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à son bord.

(3) Il peut préciser, dans l'autorisation, les conditions nécessaires pour que la projection ne soit susceptible ni de constituer un danger pour la sécurité aérienne ni de causer des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à son bord.

DORS/2002-182, art. 2; DORS/2014-286, art. 3.

Requirement for Pilot-in-command

601.22 (1) No pilot-in-command shall intentionally operate an aircraft into a beam from a directed bright light source or into an area where a directed bright light source is projected, unless the aircraft is operated in accordance with an authorization issued by the Minister.

(2) The Minister may issue the authorization if the operation of the aircraft is not likely to create a hazard to aviation safety.

SOR/2002-182, s. 2.

Obligation du commandant de bord

601.22 (1) Il est interdit au commandant de bord de sciemment utiliser un aéronef de façon qu'il entre dans un faisceau d'une source lumineuse dirigée de forte intensité ou dans une région où des sources lumineuses dirigées de forte intensité sont projetées, à moins que l'aéronef ne soit utilisé conformément à une autorisation délivrée par le ministre.

(2) Le ministre peut délivrer l'autorisation si l'utilisation de l'aéronef ne risque pas de constituer un danger pour la sécurité aérienne.

DORS/2002-182, art. 2.

Division III — Marking and Lighting of Obstacles to Air Navigation

Obstacles to Air Navigation

601.23 (1) For the purposes of this Division, any building, structure or object, including any addition to it, constitutes an obstacle to air navigation if

(*a*) it penetrates an airport obstacle limitation surface as calculated in Chapter 4 of the Standard entitled *Aerodrome Standards and Recommended Practices*, TP 312E, published by the Department of Transport;

(*b*) it is higher than 90 m AGL and is located within 6 km of the geographical centre of an aerodrome;

(*c*) it is higher than 90 m AGL and is located within 3.7 km of the centreline of a recognized VFR route, including, but not limited to, a valley, a railway track, a transmission line, a pipeline, a river and a highway;

(*d*) it is higher than 150 m AGL; or

(*e*) in the case of any catenary wires crossing over a river, any portion of the wires or supporting structures is higher than 90 m AGL.

(2) For the purposes of subsection (1), an addition to a building, structure or object includes any vertical mast, pole, tower or other object erected on top of the building, structure or object and adding to its height.

SOR/2011-285, s. 6.

Marking and Lighting of Obstacles to Air Navigation

601.24 (1) Any person who plans to construct or modify a building, structure or object, or launch a tethered object shall notify the Minister of the proposed construction, modification or launch in accordance with the requirements of Standard 621 if the building, structure or

Section III — balisage et éclairage des obstacles à la navigation aérienne

Obstacles à la navigation aérienne

601.23 (1) Pour l'application de la présente section, constitue un obstacle à la navigation aérienne le bâtiment, l'ouvrage ou l'objet, y compris tout accessoire de ceux-ci :

a) qui pénètre une surface de limitation d'obstacles d'un aéroport qui est calculée en conformité avec le chapitre 4 du manuel intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées*, TP 312F, publié par le ministère des Transports;

b) qui excède en hauteur 90 m AGL et est situé dans un rayon de 6 km du centre géographique d'un aérodrome;

c) qui excède en hauteur 90 m AGL et est situé dans un rayon de 3,7 km de l'axe d'une route VFR reconnue comprenant, entre autres, une vallée, une ligne de chemin de fer, une ligne de transport d'énergie, un pipeline, une rivière, un fleuve ou une autoroute;

d) qui excède en hauteur 150 m AGL;

e) dans le cas de fils caténaires qui passent au-dessus d'une rivière ou d'un fleuve, qui comporte des fils ou des structures portantes qui excèdent en hauteur 90 m AGL.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'accessoire d'un bâtiment, d'un ouvrage ou d'un objet comprend tout mât, pylône, tour ou autre objet qui est érigé sur ceux-ci et qui les prolonge.

DORS/2011-285, art. 6.

Balisage et éclairage des obstacles à la navigation aérienne

601.24 (1) Quiconque se propose de construire ou de modifier un bâtiment, un ouvrage ou un objet, ou de lancer un objet amarré, en avise le ministre en conformité avec les exigences de la norme 621 si ce bâtiment, cet ouvrage ou cet objet, ou cet objet amarré, constituera un obstacle à la navigation aérienne.

object, or tethered object, will constitute an obstacle to air navigation.

(2) A person who has responsibility for or control over a building, structure or object that constitutes an obstacle to air navigation shall

(*a*) mark and light the building, structure or object in accordance with the requirements of Standard 621; or

(*b*) use the equivalent marking and lighting approved by the Minister under subsection 601.27(2).

SOR/2011-285, s. 6.

(2) Quiconque a la responsabilité ou la garde d'un bâtiment, d'un ouvrage ou d'un objet qui constitue un obstacle à la navigation aérienne prend l'une ou l'autre des mesures suivantes :

a) il le balise et l'éclaire en conformité avec les exigences de la norme 621;

b) il utilise un balisage et un éclairage équivalents qui sont approuvés par le ministre en vertu du paragraphe 601.27(2).

DORS/2011-285, art. 6.

Other Obstacles to Air Navigation

601.25 (1) If the Minister determines that a building, structure or object, other than a building, structure or object described in section 601.23, is hazardous to air navigation because of its height or location, the Minister shall require the person who has responsibility for or control over the building, structure or object to mark and light it in accordance with the requirements of Standard 621.

(2) A person who is required by the Minister to mark and light a building, structure or object under subsection (1) shall

(*a*) do so within six months; and

(*b*) cause to be received at the appropriate air traffic control unit or flight service station a notice identifying the nature, location and height of the building, structure or object.

SOR/2011-285, s. 6.

Autres obstacles à la navigation aérienne

601.25 (1) S'il conclut qu'un bâtiment, un ouvrage ou un objet, autre que l'un de ceux visés à l'article 601.23, constitue, du fait de sa hauteur et de son emplacement, un danger pour la navigation aérienne, le ministre enjoint à la personne qui en a la responsabilité ou la garde de le baliser et de l'éclairer en conformité avec les exigences de la norme 621.

(2) La personne à qui le ministre enjoint de baliser et d'éclairer un bâtiment, un ouvrage ou un objet en application du paragraphe (1) :

a) d'une part, a six mois pour le faire;

b) d'autre part, fait en sorte que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente soit avisée de son type, de son emplacement et de sa hauteur.

DORS/2011-285, art. 6.

Upgrading of Marking and Lighting

601.26 A person who has responsibility for or control over an obstacle to air navigation shall upgrade the markings and lights of the whole obstacle to the most recent requirements set out in Standard 621 if any change occurs in

(*a*) the location of the obstacle with respect to any other marked or lighted obstacle; or

Mise à niveau du balisage et de l'éclairage

601.26 La personne qui a la responsabilité ou la garde d'un obstacle à la navigation aérienne met à niveau les balises et les feux de la totalité de celui-ci en fonction des exigences les plus récentes prévues par la norme 621 dans le cas de tout changement visant :

a) soit son emplacement par rapport à un tout autre obstacle balisé ou éclairé;

(*b*) the surrounding conditions of the obstacle that can affect aviation safety.

SOR/2011-285, s. 6.

b) soit les conditions environnantes de celui-ci qui peuvent compromettre la sécurité aérienne.

DORS/2011-285, art. 6.

Equivalent Marking and Lighting

601.27 (1) A person who proposes to use equivalent marking and lighting on an obstacle to air navigation for which the person has responsibility or over which the person has control shall apply to the Minister for approval.

(2) The Minister shall approve the equivalent marking and lighting if the applicant

(*a*) submits a risk assessment that identifies the risks to air navigation associated with the obstacle and the methods for eliminating or reducing those risks; and

(*b*) demonstrates that the equivalent marking and lighting provides a level of safety at least equivalent to the level provided by the requirements of Standard 621.

(3) In determining whether the equivalent marking and lighting provides the level of safety required by paragraph (2)(*b*), the Minister shall consider the following factors:

(*a*) the location of the obstacle;

(*b*) the surrounding terrain, buildings, structures and objects;

(*c*) the VFR air traffic volume; and

(*d*) the proximity of the obstacle to an aerodrome.

SOR/2011-285, s. 6.

Balisage et éclairage équivalents

601.27 (1) La personne qui se propose de recourir à un balisage et un éclairage équivalents sur un obstacle à la navigation aérienne dont elle a la responsabilité ou la garde en demande l'approbation au ministre.

(2) Le ministre approuve le balisage et l'éclairage équivalents si le demandeur prend les mesures suivantes :

a) il présente une évaluation des risques qui indique les risques pour la navigation aérienne qui sont associés à l'obstacle et les méthodes pour les éliminer ou les réduire;

b) il démontre que le balisage et l'éclairage équivalents offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui offert par les exigences de la norme 621.

(3) Pour établir si le balisage et l'éclairage équivalents offrent le niveau de sécurité exigé à l'alinéa (2)*b*), le ministre tient compte des facteurs suivants :

a) l'emplacement de l'obstacle;

b) le relief, les bâtiments, les ouvrages ou les objets avoisinants;

c) le volume de la circulation aérienne en vols VFR;

d) la proximité de l'obstacle par rapport à un aérodrome.

DORS/2011-285, art. 6.

Notification of Deterioration, Failure or Malfunction

601.28 A person who has responsibility for or control over an obstacle to air navigation shall report immediately any deterioration of a marking or any failure or malfunction of a light required under this Division to the nearest flight service station.

SOR/2011-285, s. 6.

Avis de détérioration, de défaillance ou de mauvais fonctionnement

601.28 La personne qui a la responsabilité ou la garde d'un obstacle à la navigation aérienne signale immédiatement toute détérioration des balises ou toute défaillance ou tout mauvais fonctionnement des feux exigés par la présente section à la station d'information de vol la plus proche.

DORS/2011-285, art. 6.

Prohibition

601.29 No person shall deface, alter or otherwise damage a marking or a light required, under this Division, to be displayed on an obstacle to air navigation.

SOR/2011-285, s. 6.

Interdiction

601.29 Il est interdit de détériorer, de modifier ou d'endommager de quelque autre façon les balises ou les feux exigés, par la présente section, à l'égard d'un obstacle à la navigation aérienne.

DORS/2011-285, art. 6.

Subpart 2 — Operating and Flight Rules

Sous-partie 2 — Règles d'utilisation et de vol

Division I — General

Section I — Généralités

Reckless or Negligent Operation of Aircraft

602.01 No person shall operate an aircraft in such a reckless or negligent manner as to endanger or be likely to endanger the life or property of any person.

Utilisation imprudente ou négligente des aéronefs

602.01 Il est interdit d'utiliser un aéronef d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne.

Fitness of Flight Crew Members

602.02 No operator of an aircraft shall require any person to act as a flight crew member and no person shall act as a flight crew member, if either the person or the operator has any reason to believe, having regard to the circumstances of the particular flight to be undertaken, that the person

(*a*) is suffering or is likely to suffer from fatigue; or

(*b*) is otherwise unfit to perform properly the person's duties as a flight crew member.

État des membres d'équipage de conduite

602.02 Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef d'enjoindre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et à toute personne d'agir en cette qualité, si l'utilisateur ou la personne a des raisons de croire, compte tenu des circonstances du vol à entreprendre, que la personne est :

a) fatiguée ou sera probablement fatiguée;

b) de quelque autre manière inapte à exercer correctement ses fonctions de membre d'équipage de conduite.

Alcohol or Drugs — Crew Members

602.03 No person shall act as a crew member of an aircraft

(*a*) within eight hours after consuming an alcoholic beverage;

(*b*) while under the influence of alcohol; or

(*c*) while using any drug that impairs the person's faculties to the extent that the safety of the aircraft or of persons on board the aircraft is endangered in any way.

Alcool ou drogues — Membres d'équipage

602.03 Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage d'un aéronef dans les circonstances suivantes :

a) dans les huit heures qui suivent l'ingestion d'une boisson alcoolisée;

b) lorsqu'elle est sous l'effet de l'alcool;

c) lorsqu'elle fait usage d'une drogue qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité de l'aéronef ou celle des personnes à bord de l'aéronef est compromise de quelque façon.

Alcohol or Drugs — Passengers

602.04 (1) In this section, "intoxicating liquor" means a beverage that contains more than 2.5 per cent proof spirits.

(2) No person shall consume on board an aircraft an intoxicating liquor unless the intoxicating liquor

(*a*) has been served to that person by the operator of the aircraft; or

(*b*) where no flight attendant is on board, has been provided by the operator of the aircraft.

(3) No operator of an aircraft shall provide or serve any intoxicating liquor to a person on board the aircraft, where there are reasonable grounds to believe that the person's faculties are impaired by alcohol or a drug to an extent that may present a hazard to the aircraft or to persons on board the aircraft.

(4) Subject to subsection (5), no operator of an aircraft shall allow a person to board the aircraft, where there are reasonable grounds to believe that the person's faculties are impaired by alcohol or a drug to an extent that may present a hazard to the aircraft or to persons on board the aircraft.

(5) The operator of an aircraft may allow a person whose faculties are impaired by a drug to board an aircraft, where the drug was administered in accordance with a medical authorization and the person is under the supervision of an attendant.

Compliance with Instructions

602.05 (1) Every passenger on board an aircraft shall comply with instructions given by any crew member respecting the safety of the aircraft or of persons on board the aircraft.

(2) Every crew member on board an aircraft shall, during flight time, comply with the instructions of the pilot-in-command or of any person whom the pilot-in-

Alcool ou drogues — Passagers

602.04 (1) Pour l'application du présent article, « boissons enivrantes » s'entend des boissons ayant une teneur en alcool de plus de 2,5 pour cent.

(2) Il est interdit à toute personne de consommer des boissons enivrantes à bord d'un aéronef à moins :

a) qu'elles ne lui aient été servies par l'utilisateur de l'aéronef;

b) qu'elles ne lui aient été fournies par l'utilisateur de l'aéronef lorsqu'il n'y a pas d'agent de bord à bord.

(3) Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de fournir ou de servir des boissons enivrantes à une personne se trouvant à bord de l'aéronef, lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire que les facultés de cette dernière sont affaiblies par l'alcool ou une drogue à un point tel que cela peut présenter un danger pour l'aéronef ou pour les personnes à bord.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de laisser une personne monter à bord de l'aéronef, lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire que les facultés de cette dernière sont affaiblies par l'alcool ou une drogue à un point tel que cela peut présenter un danger pour l'aéronef ou pour les personnes à bord.

(5) L'utilisateur d'un aéronef peut laisser monter à bord de l'aéronef une personne dont les facultés sont affaiblies par une drogue, si celle-ci a été administrée selon une autorisation médicale et si la personne est sous la surveillance d'un accompagnateur.

Conformité aux instructions

602.05 (1) Tout passager à bord d'un aéronef doit se conformer aux instructions que donne tout membre d'équipage en ce qui concerne la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord de l'aéronef.

(2) Tout membre d'équipage à bord de l'aéronef doit, pendant le temps de vol, se conformer aux instructions du commandant de bord ou de toute personne que le commandant de bord a autorisée à agir en son nom.

command has authorized to act on behalf of the pilot-in-command.

Smoking

602.06 (1) No person shall smoke on board an aircraft during take-off or landing or when directed not to smoke by the pilot-in-command.

(2) No person shall smoke in an aircraft lavatory.

(3) No person shall tamper with or disable a smoke detector installed in an aircraft lavatory without permission from a crew member or the operator of the aircraft.

Aircraft Operating Limitations

602.07 No person shall operate an aircraft unless it is operated in accordance with the operating limitations

(*a*) set out in the aircraft flight manual, where an aircraft flight manual is required by the applicable standards of airworthiness;

(*b*) set out in a document other than the aircraft flight manual, where use of that document is authorized pursuant to Part VII;

(*c*) indicated by markings or placards required pursuant to section 605.05; or

(*d*) prescribed by the competent authority of the state of registry of the aircraft.

Portable Electronic Devices

602.08 (1) No operator of an aircraft shall permit the use of a portable electronic device on board an aircraft, where the device may impair the functioning of the aircraft's systems or equipment.

(2) No person shall use a portable electronic device on board an aircraft except with the permission of the operator of the aircraft.

Usage du tabac

602.06 (1) Il est interdit de fumer à bord d'un aéronef pendant le décollage ou l'atterrissage ou lorsque le commandant de bord ordonne de ne pas fumer.

(2) Il est interdit de fumer dans les toilettes de l'aéronef.

(3) Il est interdit de manipuler ou de mettre hors service un détecteur de fumée installé dans la toilette d'un aéronef sans la permission d'un membre d'équipage ou de l'utilisateur de l'aéronef.

Limites d'utilisation des aéronefs

602.07 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit utilisé conformément aux limites d'utilisation qui sont :

a) soit précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, dans le cas où celui-ci est exigé par les normes de navigabilité applicables;

b) soit précisées dans un document autre que le manuel de vol de l'aéronef, dans le cas où l'utilisation de ce document est autorisée en application de la partie VII;

c) soit indiquées au moyen d'inscriptions ou d'affiches exigées en application de l'article 605.05;

d) soit fixées par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation de l'aéronef.

Appareils électroniques portatifs

602.08 (1) Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de permettre l'utilisation d'un appareil électronique portatif à bord d'un aéronef lorsque cet appareil peut nuire au fonctionnement des systèmes ou à l'équipement de l'aéronef.

(2) Il est interdit à toute personne d'utiliser un appareil électronique portatif à bord d'un aéronef, à moins qu'elle n'y soit autorisée par l'utilisateur de l'aéronef.

Fuelling with Engines Running

602.09 No person operating an aircraft shall permit the fuelling of the aircraft while an engine used for the propulsion of the aircraft is running and passengers are on board the aircraft or are embarking or disembarking, unless subsection 604.84(1), 704.33(4) or 705.40(3), as applicable, is complied with.

SOR/2005-341, s. 4; SOR/2014-131, s. 12.

Starting and Ground Running of Aircraft Engines

602.10 (1) No person shall start an engine of an aircraft unless

(*a*) a pilot's seat is occupied by a person who is competent to control the aircraft;

(*b*) precautions have been taken to prevent the aircraft from moving; or

(*c*) in the case of a seaplane, the aircraft is in a location from which any movement of the aircraft will not endanger persons or property.

(2) No person shall leave an engine of an aircraft running unless

(*a*) a pilot's seat is occupied by a person who is competent to control the aircraft; or

(*b*) where no persons are on board the aircraft,

(i) precautions have been taken to prevent the aircraft from moving, and

(ii) the aircraft is not left unattended.

Aircraft Icing

602.11 (1) In this section, "critical surfaces" means the wings, control surfaces, rotors, propellers, horizontal stabilizers, vertical stabilizers or any other stabilizing surface of an aircraft and, in the case of an aircraft that has rear-mounted engines, includes the upper surface of its fuselage.

Avitaillement en carburant avec moteur en marche

602.09 Il est interdit à toute personne qui utilise un aéronef d'en permettre l'avitaillement en carburant pendant qu'un moteur propulseur de celui-ci est en marche et que des passagers sont à bord, y montent ou en descendent, à moins que les paragraphes 604.84(1), 704.33(4) ou 705.40(3), selon le cas, ne soient respectés.

DORS/2005-341, art. 4; DORS/2014-131, art. 12.

Démarrage des moteurs d'un aéronef et moteurs en marche d'un aéronef au sol

602.10 (1) Il est interdit de faire démarrer tout moteur d'un aéronef, à moins que, selon le cas :

a) un siège pilote ne soit occupé par une personne en mesure de maîtriser l'aéronef;

b) des mesures n'aient été prises pour empêcher l'aéronef de se déplacer;

c) dans le cas d'un hydravion, l'aéronef ne se trouve à un endroit où tout mouvement de l'aéronef ne puisse mettre en danger les personnes ou les biens.

(2) Il est interdit de laisser en marche tout moteur d'un aéronef, à moins que, selon le cas :

a) un siège pilote ne soit occupé par une personne en mesure de maîtriser l'aéronef;

b) lorsque personne ne se trouve à bord de l'aéronef, les conditions suivantes ne soient réunies :

(i) des mesures ont été prises pour empêcher l'aéronef de se déplacer,

(ii) l'aéronef n'est pas laissé sans surveillance.

Givrage d'un aéronef

602.11 (1) Pour l'application du présent article, «surfaces critiques» s'entend des ailes, gouvernes, rotors, hélices, stabilisateurs, plans fixes verticaux ou toute autre surface stabilisante de l'aéronef, ainsi que de la partie supérieure du fuselage dans le cas des aéronefs avec moteur monté à l'arrière.

(2) No person shall conduct or attempt to conduct a take-off in an aircraft that has frost, ice or snow adhering to any of its critical surfaces.

(3) Notwithstanding subsection (2), a person may conduct a take-off in an aircraft that has frost adhering to the underside of its wings that is caused by cold-soaked fuel, if the take-off is conducted in accordance with the aircraft manufacturer's instructions for take-off under those conditions.

(4) Where conditions are such that frost, ice or snow may reasonably be expected to adhere to the aircraft, no person shall conduct or attempt to conduct a take-off in an aircraft unless

(*a*) for aircraft that are not operated under Subpart 5 of Part VII,

(i) the aircraft has been inspected immediately prior to take-off to determine whether any frost, ice or snow is adhering to any of its critical surfaces, or

(ii) the operator has established an aircraft inspection program in accordance with the *Operating and Flight Rules Standards*, and the dispatch and take-off of the aircraft are in accordance with that program; and

(*b*) for aircraft that are operated under Subpart 5 of Part VII, the operator has established an aircraft inspection program in accordance with the *Operating and Flight Rules Standards*, and the dispatch and take-off of the aircraft are in accordance with that program.

(5) The inspection referred to in subparagraph (4)(*a*)(i) shall be performed by

(*a*) the pilot-in-command;

(*b*) a flight crew member of the aircraft who is designated by the pilot-in-command; or

(*c*) a person, other than a person referred to in paragraph (*a*) or (*b*), who

(2) Il est interdit d'effectuer ou de tenter d'effectuer le décollage d'un aéronef si du givre, de la glace ou de la neige adhèrent à toutes surfaces critiques.

(3) Malgré toute disposition contraire du paragraphe (2), il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef lorsque, à cause de carburant imprégné de froid, du givre adhère à l'intrados des ailes, à condition que le décollage soit effectué conformément aux instructions du constructeur pour le décollage dans de telles circonstances.

(4) Il est interdit d'effectuer ou de tenter d'effectuer le décollage d'un aéronef lorsque les conditions sont telles qu'il est raisonnable de prévoir que du givre, de la glace ou de la neige pourraient adhérer à l'aéronef, à moins que :

a) dans le cas d'un aéronef autre qu'un aéronef utilisé en application de la sous-partie 5 de la partie VII, l'une des conditions suivantes ne soit respectée :

(i) l'aéronef a été inspecté immédiatement avant le décollage pour déterminer si du givre, de la glace ou de la neige adhèrent à toutes surfaces critiques,

(ii) l'utilisateur a établi un programme d'inspection des aéronefs conforme aux *Normes relatives aux règles d'utilisation et de vol des aéronefs* et que la régulation ainsi que le décollage de l'aéronef ne respectent ce programme;

b) dans le cas d'un aéronef utilisé en application de la sous-partie 5 de la partie VII, l'utilisateur n'ait établi un programme d'inspection des aéronefs conforme aux *Normes relatives aux règles d'utilisation et de vol des aéronefs* et que la régulation ainsi que le décollage de l'aéronef ne respectent ce programme.

(5) L'inspection visée au sous-alinéa (4)*a*)(i) doit être effectuée par l'une des personnes suivantes :

a) le commandant de bord;

b) un membre d'équipage de conduite de l'aéronef désigné par le commandant de bord;

c) une personne, autre que celle visée aux alinéas *a*) ou *b*), qui à la fois :

(i) is designated by the operator of the aircraft, and

(ii) has successfully completed training relating to ground and airborne icing operations under Subpart 4 or relating to aircraft surface contamination under Part VII.

(6) Where, before commencing take-off, a crew member of an aircraft observes that there is frost, ice or snow adhering to the wings of the aircraft, the crew member shall immediately report that observation to the pilot-in-command, and the pilot-in-command or a flight crew member designated by the pilot-in-command shall inspect the wings of the aircraft before take-off.

(7) Before an aircraft is de-iced or anti-iced, the pilot-in-command of the aircraft shall ensure that the crew members and passengers are informed of the decision to do so.

SOR/2014-131, s. 13.

(i) a été désignée par l'utilisateur de l'aéronef,

(ii) a terminé avec succès la formation relative aux opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol en application de la sous-partie 4 ou à la contamination des surfaces des aéronefs en application de la partie VII.

(6) Le membre d'équipage d'un aéronef qui, avant de commencer le décollage, détecte du givre, de la glace ou de la neige adhérant aux ailes de l'aéronef doit immédiatement en faire rapport au commandant de bord, et ce dernier, ou un autre membre d'équipage de conduite désigné par lui, doit inspecter les ailes de l'aéronef avant le décollage.

(7) Avant que le dégivrage ou l'antigivrage de l'aéronef ne soit effectué, le commandant de bord doit s'assurer que les membres d'équipage et les passagers sont informés de toute décision prise à cet effet.

DORS/2014-131, art. 13.

Overflight of Built-up Areas or Open-air Assemblies of Persons during Take-offs, Approaches and Landings

602.12 (1) For the purposes of this section and sections 602.14 and 602.15, an aircraft shall be deemed to be operated over a built-up area or over an open-air assembly of persons if the built-up area or open-air assembly of persons is within a horizontal distance of

(*a*) 500 feet from a helicopter or balloon; or

(*b*) 2,000 feet from an aircraft other than a helicopter or balloon.

(2) Except at an airport, heliport or military aerodrome, no person shall conduct a take-off, approach or landing in an aircraft over a built-up area or over an open-air assembly of persons, in a manner that is likely to create a hazard to persons or property.

(3) Except at an airport, heliport or military aerodrome, no person shall conduct a take-off, approach or

Vol au-dessus de zones bâties ou d'un rassemblement de personnes en plein air pendant le décollage, l'approche et l'atterrissage

602.12 (1) Pour l'application du présent article et des articles 602.14 et 602.15, un aéronef est réputé être utilisé au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air si la zone bâtie ou le rassemblement de personnes en plein air est à une distance, mesurée horizontalement :

a) de 500 pieds ou moins d'un hélicoptère ou d'un ballon;

b) de 2 000 pieds ou moins d'un aéronef autre qu'un hélicoptère ou qu'un ballon.

(2) Il est interdit, sauf à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, d'une manière qui risque de constituer un danger pour les personnes ou les biens.

(3) Il est interdit, sauf à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, d'effectuer le décollage, l'ap-

landing in an aircraft over a built-up area or over an open-air assembly of persons unless that aircraft will be operated at an altitude from which, in the event of an engine failure or any other emergency necessitating an immediate landing, the aircraft can land without creating a hazard to persons or property.

SOR/2002-447, s. 1; SOR/2007-87, s. 9.

proche ou l'atterrissage d'un aéronef au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'une panne moteur ou toute autre urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens.

DORS/2002-447, art. 1; DORS/2007-87, art. 9.

Take-offs, Approaches and Landings within Built-up Areas of Cities and Towns

602.13 (1) Except if otherwise permitted under this section, section 603.66 or Part VII, no person shall conduct a take-off, approach or landing in an aircraft within a built-up area of a city or town, unless that take-off, approach or landing is conducted at an airport, heliport or a military aerodrome.

(2) A person may conduct a take-off or landing in an aircraft within a built-up area of a city or town at a place that is not located at an airport, heliport or a military aerodrome where

(*a*) the place is not set apart for the operation of aircraft;

(*b*) the flight is conducted without creating a hazard to persons or property on the surface; and

(*c*) the aircraft is operated

(i) for the purpose of a police operation that is conducted in the service of a police authority, or

(ii) for the purpose of saving human life.

(3) A person may conduct a take-off in a balloon within a built-up area of a city or town from a place that is not located at an airport, heliport or a military aerodrome, where

(*a*) permission to use the place as a launch site has been obtained from the land owner;

(*b*) a special aviation event is not being held at that place at the time of take-off;

Décollage, approche et atterrissage à l'intérieur de zones bâties d'une ville ou d'un village

602.13 (1) À moins d'indication contraire du présent article, de l'article 603.66 ou de la partie VII, il est interdit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village, à moins que le décollage, l'approche ou l'atterrissage ne soit effectué à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire.

(2) Il est permis d'effectuer un décollage ou un atterrissage à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) l'endroit n'est pas réservé pour l'utilisation d'aéronefs;

b) le vol est effectué sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface;

c) l'aéronef est utilisé aux fins suivantes :

(i) une opération policière effectuée pour les besoins d'un corps policier,

(ii) le sauvetage de vies humaines.

(3) Il est permis d'effectuer le décollage d'un ballon à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à partir d'un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la permission d'utiliser l'endroit comme site de lancement a été obtenue du propriétaire des biens-fonds;

(*c*) no written objection in respect of the use of the place as a launch site has been received by the Minister from a competent land use authority;

(*d*) the diameter of the launch site is no less than the greater of

(i) 100 feet, and

(ii) the greatest dimension of the balloon, be it the length, width or height, plus 25 per cent; and

(*e*) the take-off point within the launch site is upwind of the highest obstacle in the take-off path by a horizontal distance equal to the height of that obstacle, and the take-off is conducted

(i) using a positive rate of climb to a minimum altitude of 500 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of 500 feet from the balloon, or

(ii) where the flight path of the balloon is directly over residential or commercial buildings or over an open-air assembly of persons, using the maximum rate of climb possible, considering operational and passenger safety.

b) aucune manifestation aéronautique spéciale n'est tenue à cet endroit au moment du décollage;

c) le ministre n'a reçu aucune opposition écrite d'une autorité gouvernementale compétente des biens-fonds relativement à l'utilisation de l'endroit comme site de lancement;

d) le diamètre du site de lancement correspond au moins à la plus élevée des valeurs suivantes :

(i) 100 pieds,

(ii) la plus grande des dimensions du ballon entre la longueur, la largeur ou la hauteur, plus 25 pour cent;

e) le point de décollage du site de lancement est contre le vent par rapport à l'obstacle le plus élevé de la trajectoire de décollage, à une distance, mesurée horizontalement, égale à la hauteur de cet obstacle, et le décollage est effectué :

(i) à une vitesse ascensionnelle nette jusqu'à l'altitude minimale de 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins du ballon, mesurée horizontalement,

(ii) dans le cas où la trajectoire de vol amène le ballon directement au-dessus d'immeubles commerciaux ou résidentiels ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à la vitesse ascensionnelle maximale, compte tenu de la sécurité des passagers et des opérations.

(4) A person may conduct a landing in a balloon within a built-up area of a city or town at a place that is not located at an airport, heliport or military aerodrome, where

(*a*) the landing is necessary to avoid endangering the safety of the persons on board; and

(*b*) the pilot-in-command contacts the appropriate air traffic control unit or flight service station, either prior to landing or as soon as possible after landing, and provides

(4) Il est permis d'effectuer l'atterrissage d'un ballon à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) l'atterrissage est nécessaire pour ne pas compromettre la sécurité des personnes à bord;

b) le commandant de bord établit une communication avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétentes, avant l'atterrissage ou dès que possible après l'atterrissage et transmet les renseignements suivants :

(i) the balloon's nationality mark and registration mark,

(ii) the estimated or actual, as applicable, time and location of the landing, and

(iii) the reasons why it is believed that the safety of the persons on board is or was endangered.

SOR/2007-87, s. 10; SOR/2007-280, s. 1(F); SOR/2010-304, s. 2.

Minimum Altitudes and Distances

602.14 (1) [Repealed, SOR/2002-447, s. 2]

(2) Except where conducting a take-off, approach or landing or where permitted under section 602.15, no person shall operate an aircraft

(*a*) over a built-up area or over an open-air assembly of persons unless the aircraft is operated at an altitude from which, in the event of an emergency necessitating an immediate landing, it would be possible to land the aircraft without creating a hazard to persons or property on the surface, and, in any case, at an altitude that is not lower than

(i) for aeroplanes, 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of 2,000 feet from the aeroplane,

(ii) for balloons, 500 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of 500 feet from the balloon, or

(iii) for an aircraft other than an aeroplane or a balloon, 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of 500 feet from the aircraft; and

(*b*) in circumstances other than those referred to in paragraph (*a*), at a distance less than 500 feet from any person, vessel, vehicle or structure.

SOR/2002-447, s. 2.

Permissible Low Altitude Flight

602.15 (1) A person may operate an aircraft at altitudes and distances less than those specified in subsec-

(i) les marques de nationalité et d'immatriculation du ballon,

(ii) l'heure et le lieu de l'atterrissage prévus ou réels, selon le cas,

(iii) les motifs qui laissent croire que la sécurité des personnes à bord est ou était en danger.

DORS/2007-87, art. 10; DORS/2007-280, art. 1(F); DORS/2010-304, art. 2.

Altitudes et distances minimales

602.14 (1) [Abrogé, DORS/2002-447, art. 2]

(2) Sauf s'il s'agit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef ou lorsque la personne y est autorisée en application de l'article 602.15, il est interdit d'utiliser un aéronef :

a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, et, dans tous les cas, à une altitude d'au moins :

(i) dans le cas d'un avion, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 2 000 pieds ou moins de l'avion, mesurée horizontalement,

(ii) dans le cas d'un ballon, 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins du ballon, mesurée horizontalement,

(iii) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ou un ballon, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins de l'aéronef, mesurée horizontalement;

b) dans les cas autres que ceux visés à l'alinéa *a*), à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure.

DORS/2002-447, art. 2.

Vol à basse altitude — Autorisation

602.15 (1) Il est permis d'utiliser un aéronef à une altitude et une distance inférieures aux altitudes et aux

tion 602.14(2) where the aircraft is operated at altitudes and distances that are no less than necessary for the purposes of the operation in which the aircraft is engaged, the aircraft is operated without creating a hazard to persons or property on the surface and the aircraft is operated

(*a*) for the purpose of a police operation that is conducted in the service of a police authority;

(*b*) for the purpose of saving human life;

(*c*) for fire-fighting or air ambulance operations;

(*d*) for the purpose of the administration of the *Fisheries Act* or the *Coastal Fisheries Protection Act*;

(*e*) for the purpose of the administration of the national or provincial parks; or

(*f*) for the purpose of flight inspection.

(2) A person may operate an aircraft, to the extent necessary for the purpose of the operation in which the aircraft is engaged, at altitudes and distances less than those set out in

(*a*) paragraph 602.14(2)(*a*), where operation of the aircraft is authorized under Subpart 3 or section 702.22; or

(*b*) paragraph 602.14(2)(*b*), where the aircraft is operated without creating a hazard to persons or property on the surface and the aircraft is operated for the purpose of

(i) aerial application or aerial inspection,

(ii) aerial photography conducted by the holder of an air operator certificate,

(iii) helicopter external load operations, or

(iv) flight training conducted by or under the supervision of a qualified flight instructor.

distances visées au paragraphe 602.14(2), mais non inférieures à l'altitude et à la distance requises pour effectuer le vol aux fins suivantes, si l'aéronef est utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface :

a) une opération policière effectuée pour les besoins d'un corps policier;

b) le sauvetage de vies humaines;

c) les opérations de lutte contre l'incendie ou les services d'ambulance aérienne;

d) l'application de la *Loi sur les pêches* ou de la *Loi sur la protection des pêches côtières*;

e) l'administration des parcs nationaux ou provinciaux;

f) une inspection en vol.

(2) Il est permis d'utiliser un aéronef, dans la mesure nécessaire pour effectuer le vol aux fins suivantes, à une altitude et à une distance inférieures à celles visées :

a) à l'alinéa 602.14(2)*a*), si le vol est autorisé en application de la sous-partie 3 ou de l'article 702.22;

b) à l'alinéa 602.14(2)*b*), si l'aéronef est utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface :

(i) le traitement aérien ou l'inspection aérienne,

(ii) la photographie aérienne effectuée par le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne,

(iii) le transport d'une charge externe par hélicoptère,

(iv) l'entraînement en vol dispensé ou supervisé par un instructeur de vol qualifié.

Flights over Open-Air Assemblies of Persons or Built-up Areas — Helicopters with External Loads

602.16 (1) No person shall operate a helicopter that is carrying a Class B, C or D external load over an open-air assembly of persons.

(2) Except where authorized under section 603.66 or 702.22, no person shall operate a helicopter that is carrying a Class B, C or D external load over a built-up area.

Carriage of Persons during Low Altitude Flight

602.17 No person operating an aircraft shall conduct helicopter Class B, C or D external load operations or engage in aerial application or aerial inspection at altitudes less than 500 feet AGL while carrying on board any person other than a flight crew member, unless that person's presence on board is essential to the purposes of the flight.

Flights over Built-up Areas — Balloons

602.18 (1) No person shall operate a balloon over a built-up area without carrying on board sufficient fuel to permit the balloon to fly clear of the built-up area, taking into consideration the take-off weight of the balloon, the ambient temperature and actual and forecast winds, and possible variations of those factors.

(2) No person shall operate a balloon on a flight that is planned to enter Class C airspace while over a built-up area unless the clearance to enter that airspace that is required pursuant to section 601.08 has been obtained from the appropriate air traffic control unit prior to take-off.

Vols au-dessus de rassemblements de personnes en plein air ou de zones bâties — Hélicoptères avec charge externe

602.16 (1) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, lorsque l'hélicoptère transporte une charge externe de classe B, C ou D.

(2) Il est interdit à toute personne d'utiliser au-dessus d'une zone bâtie un hélicoptère qui transporte une charge externe de classe B, C ou D, sauf dans le cas où la personne y est autorisée en application des articles 603.66 ou 702.22.

Personnes à bord pendant un vol à basse altitude

602.17 Il est interdit d'utiliser un aéronef pour le transport d'une charge externe de classe B, C ou D par hélicoptère ou pour effectuer un traitement aérien ou une inspection aérienne à une altitude inférieure à 500 pieds AGL, lorsque se trouvent à bord des personnes autres que des membres d'équipage de conduite, à moins que la présence de ces personnes à bord ne soit essentielle au vol.

Vols au-dessus de zones bâties — Ballons

602.18 (1) Il est interdit d'utiliser un ballon au-dessus d'une zone bâtie sans transporter à bord une quantité suffisante de carburant pour permettre au ballon de s'éloigner de cette zone, compte tenu de la masse au décollage du ballon, de la température ambiante, des vents existants et prévus et des variations possibles de ces facteurs.

(2) Il est interdit d'utiliser un ballon pour effectuer un vol lorsqu'il est prévu que l'entrée dans l'espace aérien de classe C se fera pendant que le ballon est au-dessus d'une zone bâtie, à moins d'avoir obtenu avant le décollage l'autorisation d'entrer dans cet espace aérien, exigée en application de l'article 601.08, de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

Right of Way — General

602.19 (1) Notwithstanding any other provision of this section,

(*a*) the pilot-in-command of an aircraft that has the right of way shall, if there is any risk of collision, take such action as is necessary to avoid collision; and

(*b*) where the pilot-in-command of an aircraft is aware that another aircraft is in an emergency situation, the pilot-in-command shall give way to that other aircraft.

(2) When two aircraft are converging at approximately the same altitude, the pilot-in-command of the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:

(*a*) a power-driven, heavier-than-air aircraft shall give way to airships, gliders and balloons;

(*b*) an airship shall give way to gliders and balloons;

(*c*) a glider shall give way to balloons; and

(*d*) a power-driven aircraft shall give way to aircraft that are seen to be towing gliders or other objects or carrying a slung load.

(3) When two balloons operating at different altitudes are converging, the pilot-in-command of the balloon at the higher altitude shall give way to the balloon at the lower altitude.

(4) Where an aircraft is required to give way to another aircraft, the pilot-in-command of the first-mentioned aircraft shall not pass over or under, or cross ahead of, the other aircraft unless passing or crossing at such a distance as will not create a risk of collision.

(5) Where two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is a risk of collision, the pi-

Priorité de passage — Généralités

602.19 (1) Malgré toute disposition contraire du présent article :

a) le commandant de bord d'un aéronef qui a la priorité de passage doit, s'il existe un risque d'abordage, prendre les mesures nécessaires pour éviter l'abordage;

b) le commandant de bord d'un aéronef qui est au courant qu'un autre aéronef est en situation d'urgence doit lui céder le passage.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef dont la trajectoire converge avec celle d'un aéronef qui est à peu près à la même altitude et qui se trouve à sa droite doit céder le passage à cet autre aéronef, sauf dans les cas suivants :

a) le commandant de bord d'un aérodyne entraîné par moteur doit céder le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons;

b) le commandant de bord d'un dirigeable doit céder le passage aux planeurs et aux ballons;

c) le commandant de bord d'un planeur doit céder le passage aux ballons;

d) le commandant de bord d'un aéronef entraîné par moteur doit céder le passage aux aéronefs qui visiblement transportent une charge à l'élingue ou remorquent un planeur ou d'autres objets.

(3) Lorsque deux ballons, utilisés à des altitudes différentes, ont des trajectoires qui convergent, le commandant de bord du ballon à l'altitude la plus élevée doit céder le passage au ballon à l'altitude inférieure.

(4) Le commandant de bord d'un aéronef qui est tenu de céder le passage à un autre aéronef ne peut passer au-dessus ni au-dessous de ce dernier, ou croiser sa route, à moins qu'il ne le fasse à une distance qui ne pose aucun risque d'abordage.

(5) Lorsque deux aéronefs s'approchent de front ou presque de front et qu'il y a risque d'abordage, le com-

lot-in-command of each aircraft shall alter its heading to the right.

(6) An aircraft that is being overtaken has the right of way and the pilot-in-command of the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in level flight, shall give way to the other aircraft by altering the heading of the overtaking aircraft to the right, and no subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the pilot-in-command of the overtaking aircraft from this obligation until that aircraft has entirely passed and is clear of the other aircraft.

(7) Where an aircraft is in flight or manoeuvring on the surface, the pilot-in-command of the aircraft shall give way to an aircraft that is landing or about to land.

(8) The pilot-in-command of an aircraft that is approaching an aerodrome for the purpose of landing shall give way to any aircraft at a lower altitude that is also approaching the aerodrome for the purpose of landing.

(9) The pilot-in-command of an aircraft at a lower altitude, as described in subsection (8), shall not overtake or cut in front of an aircraft at a higher altitude that is in the final stages of an approach to land.

(10) No person shall conduct or attempt to conduct a take-off or landing in an aircraft until there is no apparent risk of collision with any aircraft, person, vessel, vehicle or structure in the take-off or landing path.

Right of Way — Aircraft Manoeuvring on Water

602.20 (1) Where an aircraft on the water has another aircraft or a vessel on its right, the pilot-in-command of the first-mentioned aircraft shall give way.

(2) Where an aircraft on the water is approaching another aircraft or a vessel head-on, or approximately so, the pilot-in-command of the first-mentioned aircraft shall alter its heading to the right.

mandant de bord de chaque aéronef doit modifier le cap de l'aéronef vers la droite.

(6) Le commandant de bord d'un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité de passage, et le commandant de bord de l'aéronef qui dépasse, en montée, en descente ou en palier, doit céder le passage à l'autre aéronef en modifiant le cap de l'aéronef vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense le commandant de bord de l'aéronef qui dépasse de l'obligation de modifier ainsi le cap de l'aéronef jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

(7) Le commandant de bord d'un aéronef en vol ou qui manoeuvre à la surface doit céder le passage à un aéronef qui atterrit ou qui est sur le point d'atterrir.

(8) Le commandant de bord d'un aéronef qui s'approche d'un aérodrome en vue d'y atterrir doit céder le passage à tout aéronef qui se trouve à une altitude inférieure et qui s'approche également de l'aérodrome pour y atterrir.

(9) Le commandant de bord de l'aéronef qui se trouve à l'altitude inférieure, tel qu'il est indiqué au paragraphe (8), ne peut ni manoeuvrer devant l'aéronef qui se trouve à l'altitude supérieure ni le dépasser s'il est en approche finale.

(10) Il est interdit d'effectuer ou de tenter d'effectuer le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef lorsqu'il existe un risque apparent d'abordage avec un autre aéronef, une personne, un navire, un véhicule ou une structure sur la trajectoire de décollage ou d'atterrissage.

Priorité de passage — Aéronefs manoeuvrant à la surface de l'eau

602.20 (1) Le commandant de bord d'un aéronef qui manoeuvre à la surface de l'eau doit céder le passage à un aéronef ou un navire qui se trouve à sa droite.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef qui manoeuvre à la surface de l'eau et qui approche de front ou presque de front un autre aéronef ou un navire doit modifier le cap de l'aéronef vers la droite.

(3) The pilot-in-command of an aircraft that is overtaking another aircraft or a vessel on the water shall alter its heading to keep well clear of the other aircraft or the vessel.

Avoidance of Collision

602.21 No person shall operate an aircraft in such proximity to another aircraft as to create a risk of collision.

Towing

602.22 No person shall operate an aeroplane that is towing an object unless the aeroplane is equipped with a tow hook and release control mechanism.

SOR/2006-77, s. 7.

Dropping of Objects

602.23 No person shall create a hazard to persons or property on the surface by dropping an object from an aircraft in flight.

Formation Flight

602.24 No person shall operate an aircraft in formation with other aircraft except by pre-arrangement between

(*a*) the pilots-in-command of the aircraft; or

(*b*) where the flight is conducted within a control zone, the pilots-in-command and the appropriate air traffic control unit.

Entering or Leaving an Aircraft in Flight

602.25 (1) No person shall enter or leave an aircraft in flight except with the permission of the pilot-in-command of the aircraft.

(2) No pilot-in-command of an aircraft shall permit a person to enter or leave the aircraft during flight unless

(*a*) the person leaves for the purpose of making a parachute descent;

(3) Le commandant de bord d'un aéronef qui dépasse un autre aéronef ou un navire manoeuvrant à la surface de l'eau doit modifier le cap de l'aéronef pour le distancer de l'autre aéronef ou navire.

Évitement d'abordage

602.21 Il est interdit d'utiliser un aéronef à proximité telle d'un autre aéronef que cela créerait un risque d'abordage.

Remorquage

602.22 Il est interdit d'utiliser un avion pour le remorquage d'un objet à moins qu'il ne soit muni d'un crochet de remorquage doté d'un mécanisme de libération de remorquage.

DORS/2006-77, art. 7.

Chute d'objets

602.23 Il est interdit de mettre en danger des personnes ou des biens à la surface en laissant tomber un objet d'un aéronef en vol.

Vol en formation

602.24 Il est interdit d'utiliser un aéronef en vol en formation, à moins qu'une entente préalable ne soit intervenue :

a) entre les commandants de bord des aéronefs en cause;

b) dans le cas d'un vol effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, entre les commandants de bord des aéronefs en cause et l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol

602.25 (1) Il est interdit de monter à bord d'un aéronef en vol ou de le quitter sans en avoir obtenu la permission du commandant de bord de l'aéronef.

(2) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef de permettre à quiconque de monter à bord d'un aéronef en vol ou de le quitter, sauf dans les cas suivants :

(*b*) the entering or leaving is permitted under section 702.19; or

(*c*) the flight is conducted in accordance with

(i) a special flight operations certificate-special aviation event issued under section 603.02, or

(ii) a special flight operations certificate issued under section 603.67.

SOR/2006-77, s. 8.

a) la personne quitte l'aéronef pour effectuer un saut en parachute;

b) la permission de monter à bord de l'aéronef ou de le quitter est accordée en vertu de l'article 702.19;

c) le vol est effectué selon :

(i) soit un certificat d'opérations aériennes spécialisées-manifestation aéronautique spéciale délivré en vertu de l'article 603.02,

(ii) soit un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en vertu de l'article 603.67.

DORS/2006-77, art. 8.

Parachute Descents

602.26 Except where permitted in accordance with section 603.37, no pilot-in-command of an aircraft shall permit, and no person shall conduct, a parachute descent from the aircraft

(*a*) in or into controlled airspace or an air route; or

(*b*) over or into a built-up area or an open-air assembly of persons.

Sauts en parachute

602.26 Sauf autorisation contraire prévue à l'article 603.37, il est interdit au commandant de bord d'un aéronef de permettre à une personne d'effectuer un saut en parachute de l'aéronef et à toute personne d'effectuer un tel saut :

a) dans l'espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne;

b) au-dessus ou à l'intérieur d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air.

Aerobatic Manoeuvres — Prohibited Areas and Flight Conditions

602.27 No person operating an aircraft shall conduct aerobatic manoeuvres

(*a*) over a built-up area or an open-air assembly of persons;

(*b*) in controlled airspace, except in accordance with a special flight operations certificate issued pursuant to section 603.67;

(*c*) when flight visibility is less than three miles; or

(*d*) below 2,000 feet AGL, except in accordance with a special flight operations certificate issued pursuant to section 603.02 or 603.67.

Acrobaties aériennes — Interdictions relatives aux endroits et aux conditions de vol

602.27 Il est interdit d'utiliser un aéronef pour effectuer une acrobatie aérienne :

a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air;

b) dans l'espace aérien contrôlé, sauf si l'aéronef est utilisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en application de l'article 603.67;

c) avec une visibilité en vol inférieure à trois milles;

d) à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL, sauf si l'aéronef est utilisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en application des articles 603.02 ou 603.67.

Aerobatic Manoeuvres with Passengers

602.28 No person operating an aircraft with a passenger on board shall conduct an aerobatic manoeuvre unless the pilot-in-command of the aircraft has engaged in

(*a*) at least 10 hours dual flight instruction in the conducting of aerobatic manoeuvres or 20 hours conducting aerobatic manoeuvres; and

(*b*) at least one hour of conducting aerobatic manoeuvres in the preceding six months.

Acrobaties aériennes avec passagers à bord

602.28 Il est interdit d'utiliser un aéronef avec un passager à bord pour effectuer une acrobatie aérienne, à moins que le commandant de bord de l'aéronef n'ait respecté les conditions suivantes :

a) il a reçu au moins 10 heures d'instruction en acrobaties aériennes en double commande ou effectué au moins 20 heures d'acrobaties aériennes;

b) il a effectué au moins une heure d'acrobaties aériennes au cours des six mois précédents.

Hang Glider and Ultra-light Aeroplane Operation

602.29 (1) No person shall operate a hang glider or an ultra-light aeroplane

(*a*) at night;

(*b*) in IFR flight;

(*c*) subject to subsections (2) and (3), in controlled airspace;

(*d*) unless the aircraft is equipped with

(i) a suitable means of restraint that is attached to the primary structure of the aircraft,

(ii) a radiocommunication system adequate to permit two-way communication on the appropriate frequency when the aircraft is operated within

(A) Class D airspace,

(B) the ADIZ, or

(C) an MF area, and

(iii) where the aircraft is an ultra-light aeroplane, a placard that is affixed to a surface in plain view of any occupant seated at the flight controls and that states, "THIS AEROPLANE IS OPERATING WITHOUT A CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS/CET AVION EST UTILISÉ SANS CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ";

(*e*) subject to subsections (4) and (5), while carrying another person on board; or

(*f*) unless each person on board

Ailes libres et avions ultra-légers

602.29 (1) Il est interdit d'utiliser une aile libre ou un avion ultra-léger :

a) la nuit;

b) en vol IFR;

c) sous réserve des paragraphes (2) et (3), dans l'espace aérien contrôlé;

d) à moins que l'aéronef ne soit muni de ce qui suit :

(i) un ensemble de retenue convenable qui est fixé à la structure principale de l'aéronef,

(ii) un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales sur la fréquence appropriée lorsque l'aéronef est utilisé :

(A) dans l'espace aérien de classe D,

(B) dans l'ADIZ,

(C) dans une zone MF,

(iii) dans le cas d'un avion ultra-léger, une affiche apposée à une surface qui est à la vue des personnes aux commandes de vol indiquant « CET AVION EST UTILISÉ SANS CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ/THIS AEROPLANE IS OPERATING WITHOUT A CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS »;

e) sous réserve des paragraphes (4) et (5), lorsqu'une autre personne est à bord de l'aéronef;

f) à moins que chaque personne à bord :

(i) is secured by a means of restraint referred to in subparagraph (*d*)(i), and

(ii) where the aircraft is not an advanced ultra-light aeroplane, is wearing a protective helmet.

(2) A person may operate a hang glider or an ultra-light aeroplane in controlled airspace

(*a*) within five nautical miles from the centre of an airport or heliport or within a control zone of an uncontrolled airport where the person has obtained permission from the airport or heliport operator;

(*b*) within a control zone of a controlled airport where the person has obtained an air traffic control clearance by two-way radio voice communication from the air traffic control unit of the airport; or

(*c*) where the aircraft is an advanced ultra-light aeroplane, if the aeroplane is equipped in accordance with section 605.14.

(3) A person may operate a hang glider in Class E airspace where

(*a*) the pilot

(i) is at least 16 years of age,

(ii) is in possession of a Category 1, 3 or 4 medical certificate, and

(iii) has obtained a grade of not less than 60 per cent on a Department of Transport written examination pertaining to the *Canadian Aviation Regulations*, air traffic procedures, flight instruments, navigation, flight operations and human factors respecting hang glider operations in Class E airspace;

(*b*) the hang glider is equipped with a magnetic compass and altimeter;

(*c*) the flight is a cross-country flight; and

(i) ne soit retenue au moyen de l'ensemble de retenue visé au sous-alinéa *d*)(i),

(ii) ne porte un casque protecteur, dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ultra-léger de type évolué.

(2) Il est permis d'utiliser une aile libre ou un avion ultra-léger dans l'espace aérien contrôlé dans les cas suivants :

a) à une distance de cinq milles marins ou moins du centre d'un aéroport ou d'un héliport ou dans une zone de contrôle d'un aéroport non contrôlé à condition d'avoir obtenu la permission de l'exploitant de l'aéroport ou de l'héliport;

b) dans une zone de contrôle d'un aéroport contrôlé, à condition d'avoir obtenu une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, au moyen de radiocommunications bilatérales en phonie, de l'unité de contrôle de la circulation aérienne de l'aéroport;

c) dans le cas d'un avion ultra-léger de type évolué, si l'avion est muni de l'équipement visé à l'article 605.14.

(3) Il est permis d'utiliser une aile libre dans l'espace aérien de classe E si les conditions suivantes sont réunies :

a) le pilote satisfait aux exigences suivantes :

(i) il a au moins 16 ans,

(ii) il est titulaire d'un certificat médical de catégorie 1, 3 ou 4,

(iii) il a obtenu au moins 60 pour cent à l'examen écrit du ministère des Transports portant sur le *Règlement de l'aviation canadien*, les procédures de la circulation aérienne, les instruments de vol, la navigation, les opérations aériennes et les facteurs humains relatifs à l'utilisation d'une aile libre dans l'espace aérien de classe E;

b) l'aile libre est munie d'un compas magnétique et d'un altimètre;

c) il s'agit d'un vol-voyage;

(*d*) the pilot informs the nearest flight service station of the time of departure and estimated duration of the flight in Class E airspace.

(4) A person may operate

(*a*) a hang glider with one other person on board if the flight is conducted for the purpose of providing dual flight instruction; or

(*b*) an ultra-light aeroplane with one other person on board if

(i) the flight is conducted for the purpose of providing dual flight instruction,

(ii) the pilot is a holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane endorsed with a passenger-carrying rating and the aeroplane has no restrictions against carrying another person, or

(iii) the other person is a holder of a pilot licence or permit, other than a student pilot permit, that allows them to act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane.

(5) A person may operate an advanced ultra-light aeroplane with another person on board where the pilot holds a permit or licence issued pursuant to Subpart 1 of Part IV that is appropriate to the functions or privileges being exercised.

SOR/2005-319, s. 7; SOR/2007-87, s. 11.

d) le pilote avise la station d'information de vol la plus près de l'heure du départ et de la durée du vol prévue dans l'espace aérien de classe E.

(4) Il est permis à toute personne d'utiliser :

a) une aile libre avec une seule autre personne à bord lorsque le vol est effectué en vue de dispenser de l'entraînement en double commande;

b) un avion ultra-léger avec une seule autre personne à bord, dans les cas suivants :

(i) le vol est effectué en vue de dispenser de l'entraînement en double commande,

(ii) le pilote est titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger annoté d'une qualification permettant le transport de passagers et l'avion ultra-léger ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne,

(iii) l'autre personne est titulaire d'une licence de pilote ou d'un permis de pilote, autre qu'un permis d'élève-pilote, lui permettant d'agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger.

(5) Il est permis d'utiliser un avion ultra-léger de type évolué avec une autre personne à bord lorsque le pilote est titulaire du permis ou de la licence propre aux fonctions ou aux avantages qu'il exerce et délivré en application de la sous-partie 1 de la partie IV.

DORS/2005-319, art. 7; DORS/2007-87, art. 11.

Fuel Dumping

602.30 No person shall jettison fuel from an aircraft in flight unless

(*a*) it is necessary to do so in order to ensure aviation safety; and

(*b*) all appropriate measures are taken to minimize danger to human life and damage to the environment, insofar as the circumstances permit.

Vidange de carburant

602.30 Il est interdit de vidanger du carburant d'un aéronef en vol à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) la vidange de carburant est nécessaire pour assurer la sécurité aérienne;

b) toutes les mesures appropriées sont prises pour réduire au minimum les risques d'atteinte à la vie humaine et à l'environnement, dans la mesure où les circonstances le permettent.

Compliance with Air Traffic Control Instructions and Clearances

602.31 (1) Subject to subsection (3), the pilot-in command of an aircraft shall

(*a*) comply with and acknowledge, to the appropriate air traffic control unit, all of the air traffic control instructions directed to and received by the pilot-in-command; and

(*b*) comply with all of the air traffic control clearances received and accepted by the pilot-in-command and

(i) subject to subsection (2), in the case of an IFR flight, read back to the appropriate air traffic control unit the text of any air traffic control clearance received, and

(ii) in the case of a VFR flight, read back to the appropriate air traffic control unit the text of any air traffic control clearance received, when so requested by the air traffic control unit.

(2) Except if requested to do so by an air traffic control unit, the pilot-in-command of an IFR aircraft is not required to read back the text of an air traffic control clearance pursuant to paragraph (1)(*b*)(i) where

(*a*) the air traffic control clearance is received on the ground by the pilot-in-command before departing from a controlled aerodrome in respect of which a standard instrument departure procedure is specified in the *Canada Air Pilot*; or

(*b*) the receipt of the air traffic control clearance is acknowledged by the pilot-in-command by electronic means.

(3) The pilot-in-command of an aircraft may deviate from an air traffic control clearance or an air traffic control instruction to the extent necessary to carry out a collision avoidance manoeuvre, if the manoeuvre is carried out

Conformité aux instructions et autorisations du contrôle de la circulation aérienne

602.31 (1) Sous réserve du paragraphe (3), le commandant de bord d'un aéronef doit :

a) se conformer à toutes les instructions du contrôle de la circulation aérienne qui lui sont destinées et qu'il reçoit et en accuser réception auprès de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente;

b) se conformer à toutes les autorisations du contrôle de la circulation aérienne qu'il reçoit et qu'il accepte, et :

(i) sous réserve du paragraphe (2), en vol IFR, relire à l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente le texte de toute autorisation du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue de celle-ci,

(ii) en vol VFR, relire à l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente, à la demande de celle-ci, le texte de toute autorisation du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue de celle-ci.

(2) Sauf à la demande de l'unité de contrôle de la circulation aérienne, le commandant de bord d'un aéronef IFR n'est pas tenu de lui relire le texte d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue en application du sous-alinéa (1)*b*)(i), dans les cas suivants :

a) l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne a été reçue au sol par le commandant de bord avant le décollage à partir d'un aérodrome contrôlé à l'égard duquel une procédure normalisée de départ aux instruments est précisée dans le *Canada Air Pilot*;

b) le commandant de bord accuse réception de l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne par des moyens électroniques.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef peut déroger à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou à une instruction du contrôle de la circulation aérienne dans la mesure nécessaire pour exécuter une manoeuvre d'évitement d'abordage lorsque celle-ci est exécutée, selon le cas :

(*a*) in accordance with a resolution advisory generated by an ACAS; or

(*b*) in response to an alert from a TAWS or a Ground Proximity Warning System (GPWS).

(4) The pilot-in-command of an aircraft shall

(*a*) as soon as possible after initiating the collision avoidance manoeuvre referred to in subsection (3), inform the appropriate air traffic control unit of the deviation; and

(*b*) immediately after completing the collision avoidance manoeuvre referred to in subsection (3), comply with the last air traffic control clearance received and accepted by, or the last air traffic control instruction received and acknowledged by, the pilot-in-command.

SOR/2012-136, s. 7.

a) en conformité avec un avis de résolution transmis par un ACAS;

b) en réponse à un avertissement provenant d'un TAWS ou d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).

(4) Le commandant de bord d'un aéronef doit :

a) dès que possible après avoir amorcé la manoeuvre d'évitement d'abordage visée au paragraphe (3), informer de la dérogation l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente;

b) immédiatement après avoir exécuté la manoeuvre d'évitement d'abordage visée au paragraphe (3), se conformer à la dernière autorisation du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue et acceptée ou à la dernière instruction du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue et dont il a accusé réception.

DORS/2012-136, art. 7.

Airspeed Limitations

602.32 (1) Subject to subsection (2), no person shall

(*a*) operate an aircraft at an indicated airspeed of more than 250 knots if the aircraft is below 10,000 feet ASL; or

(*b*) operate an aircraft at an indicated airspeed of more than 200 knots if the aircraft is below 3,000 feet AGL within 10 nautical miles of a controlled aerodrome unless authorized to do so in an air traffic control clearance.

(2) A person may operate an aircraft at an indicated airspeed greater than the airspeeds referred to in subsection (1) if the aircraft is being operated in accordance with a special flight operations certificate – special aviation event issued pursuant to section 603.02.

(3) If the minimum safe airspeed for the flight configuration of an aircraft is greater than the airspeed referred to in subsection (1), the aircraft shall be operated at the minimum safe airspeed.

SOR/2010-219, s. 2.

Limite de vitesse

602.32 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit :

a) d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée de plus de 250 noeuds lorsque celui-ci se trouve à une altitude inférieure à 10 000 pieds ASL;

b) d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée de plus de 200 noeuds lorsque celui-ci se trouve à une altitude inférieure à 3 000 pieds AGL et à une distance de 10 milles marins ou moins d'un aérodrome contrôlé, à moins d'y être autorisé par une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

(2) Il est permis d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée supérieure à celles visées au paragraphe (1) lorsque l'aéronef est utilisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale délivré en vertu de l'article 603.02.

(3) L'aéronef dont la vitesse minimale de sécurité, selon sa configuration de vol, est supérieure à la vitesse visée au paragraphe (1) doit être utilisé à sa vitesse minimale de sécurité.

DORS/2010-219, art. 2.

Supersonic Flight

602.33 No person shall operate an aircraft at a true Mach number of 1 or greater.

Cruising Altitudes and Cruising Flight Levels

602.34 (1) The appropriate cruising altitude or cruising flight level for an aircraft in level cruising flight is determined in accordance with

(*a*) the magnetic track, in the Southern Domestic Airspace; and

(*b*) the true track, in the Northern Domestic Airspace.

(2) Subject to subsection (3), the pilot-in-command of an aircraft shall ensure that the aircraft is operated at a cruising altitude or cruising flight level appropriate to the track, as set out in the table to this section, unless the pilot-in-command is assigned another altitude or flight level by an air traffic control unit and the aircraft is operated in level cruising flight

(*a*) at more than 3,000 feet AGL, in VFR flight; or

(*b*) in IFR flight.

(3) Subsection (2) does not apply where an aircraft is operated for the purpose of aerial survey or mapping and the following conditions are met:

(*a*) the pilot-in-command of the aircraft contacts the appropriate air traffic control unit as far in advance as possible of the proposed flight;

(*b*) the pilot-in-command of the aircraft provides, as far in advance as possible of the proposed take-off time of the aircraft, to any air traffic control unit that so requests, a topographical map at either a 1:500 000 or a 1:1 000 000 scale of the area to be surveyed or mapped, with proposed tracks and planned entry and exit points clearly delineated on the map;

(*c*) the pilot-in-command of the aircraft files a flight plan or flight itinerary with an air traffic control unit as far in advance as possible of the proposed take-off time of the aircraft;

Vol supersonique

602.33 Il est interdit d'utiliser un aéronef à une vitesse vraie de Mach 1 ou supérieure.

Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière

602.34 (1) L'altitude de croisière ou le niveau de vol de croisière appropriés d'un aéronef en vol de croisière en palier sont établis en fonction des routes suivantes :

a) la route magnétique, dans l'espace aérien intérieur du Sud;

b) la route vraie, dans l'espace aérien intérieur du Nord.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer que l'aéronef est utilisé à une altitude de croisière ou au niveau de vol de croisière appropriés à la route selon le tableau du présent article, à moins qu'une unité de contrôle de la circulation aérienne ne lui ait assigné une altitude ou un niveau de vol autre, lorsque l'aéronef est en vol de croisière en palier :

a) soit à plus de 3 000 pieds AGL, en vol VFR;

b) soit en vol IFR.

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas lorsque l'aéronef est utilisé pour l'aérophotogrammétrie ou la cartographie aérienne et que les conditions suivantes sont réunies :

a) le commandant de bord de l'aéronef établit une communication avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente dès que possible avant le vol prévu;

b) dès que possible avant l'heure de décollage prévue, le commandant de bord de l'aéronef remet à toute unité de contrôle de la circulation aérienne qui en fait la demande une carte topographique dressée à l'échelle 1/500 000 ou 1/1 000 000 du secteur faisant l'objet de l'aérophotogrammétrie ou de la cartographie aérienne, qui indique clairement les routes prévues de même que les points prévus d'entrée et de sortie du secteur;

(*d*) the flight plan or flight itinerary referred to in paragraph (*c*) specifies the area to be surveyed or mapped

(i) by reference to the relevant maps of the National Topographic System,

(ii) by reference to the geographic co-ordinates of the area, or

(iii) where required by an air traffic control unit, by reference to the air photograph block reference grid map provided by the air traffic control unit; and

(*e*) where the aircraft is operated in controlled airspace, it is operated in accordance with an air traffic control clearance.

c) le commandant de bord de l'aéronef dépose un plan de vol ou un itinéraire de vol auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne dès que possible avant l'heure de décollage prévue;

d) le plan de vol ou l'itinéraire de vol visé à l'alinéa *c*) indique le secteur faisant l'objet de l'aérophotogrammétrie ou de la cartographie aérienne :

(i) soit par renvoi aux cartes pertinentes du Système national de référence cartographique,

(ii) soit par indication des coordonnées géographiques du secteur,

(iii) soit par renvoi à la carte quadrillée de référence pour la photographie aérienne fournie par l'unité de contrôle de la circulation aérienne lorsque celle-ci l'exige;

e) lorsque l'aéronef est utilisé dans l'espace aérien contrôlé, son utilisation est conforme à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

TABLE

CRUISING ALTITUDES AND CRUISING FLIGHT LEVELS APPROPRIATE TO AIRCRAFT TRACK

TRACK 000° — 179°			TRACK 180° — 359°	
Column I	Column II		Column III	Column IV
IFR	VFR		IFR	VFR
1,000	-	Cruising Altitudes or Cruising Flight Levels — 18,000 feet and below	2,000	-
3,000	3,500		4,000	4,500
5,000	5,500		6,000	6,500
7,000	7,500		8,000	8,500
9,000	9,500		10,000	10,500
11,000	11,500		12,000	12,500
13,000	13,500		14,000	14,500
15,000	15,500		16,000	16,500
17,000	17,500			
All Flights			*All Flights*	
190		Cruising Flight Levels — 180 to 590	180	
210			200	
230			220	
250			240	
270			260	
290			280	
330			310	
370			350	
410			390	
450			430	
490			470	
530			510	
570			550	
			590	

TABLEAU

ALTITUDES DE CROISIÈRE ET NIVEAUX DE VOL DE CROISIÈRE APPROPRIÉS À LA ROUTE DE L'AÉRONEF

ROUTE 000° — 179°			ROUTE 180° — 359°	
Colonne I	Colonne II		Colonne III	Colonne IV
IFR	VFR		IFR	VFR
1 000	-	Altitudes de croisière ou niveaux de vol de croisière — 18 000 pieds ou moins	2 000	-
3 000	3 500		4 000	4 500
5 000	5 500		6 000	6 500
7 000	7 500		8 000	8 500
9 000	9 500		10 000	10 500
11 000	11 500		12 000	12 500
13 000	13 500		14 000	14 500
15 000	15 500		16 000	16 500
17 000	17 500			
Tous les vols			*Tous les vols*	
190		Niveaux de vol de croisière — 180 à 590	180	
210			200	
230			220	
250			240	
270			260	
290			280	
330			310	
370			350	
410			390	
450			430	
490			470	
530			510	
570			550	
			590	

Altimeter-setting and Operating Procedures in the Altimeter-setting Region

602.35 When an aircraft is operated in the altimeter-setting region, each flight crew member who occupies a flight crew member position that is equipped with an altimeter shall

Procédures de calage et d'utilisation des altimètres — Région de calage altimétrique

602.35 Lorsqu'un aéronef est utilisé dans la région de calage altimétrique, chaque membre d'équipage de conduite qui occupe un poste de membre d'équipage de conduite muni d'un altimètre doit :

(*a*) immediately before conducting a take-off from an aerodrome, set the altimeter to the altimeter setting of the aerodrome or, if that altimeter setting is not obtainable, to the elevation of the aerodrome;

(*b*) while in flight, set the altimeter to the altimeter setting of the nearest station along the route of flight or, where the nearest stations along the route of flight are separated by more than 150 nautical miles, to the altimeter setting of a station near the route of flight; and

(*c*) immediately before commencing a descent for the purpose of landing at an aerodrome, set the altimeter to the altimeter setting of the aerodrome, if that altimeter setting is obtainable.

a) immédiatement avant d'effectuer un décollage à partir d'un aérodrome, caler l'altimètre sur le calage altimétrique de l'aérodrome ou, si ce calage altimétrique ne peut être obtenu, sur l'altitude de l'aérodrome;

b) en vol, caler l'altimètre sur le calage altimétrique de la station la plus rapprochée sur le trajet du vol ou, dans le cas où la distance entre les stations les plus rapprochées sur ce trajet est supérieure à 150 milles marins, sur le calage altimétrique d'une station proche du trajet du vol;

c) immédiatement avant de commencer la descente en vue de l'atterrissage à un aérodrome, caler l'altimètre sur le calage altimétrique de l'aérodrome si ce calage altimétrique peut être obtenu.

Altimeter-setting and Operating Procedures in the Standard Pressure Region

602.36 (1) When an aircraft is operated in the standard pressure region, each flight crew member who occupies a flight crew member position that is equipped with an altimeter shall

(*a*) immediately before conducting a take-off from an aerodrome, set the altimeter to the altimeter setting of the aerodrome or, if that altimeter setting is not obtainable, to the elevation of the aerodrome;

(*b*) before reaching the flight level at which the flight is to be conducted, set the altimeter to 29.92 inches of mercury or 1,013.2 millibars; and

(*c*) immediately before commencing a descent for the purpose of landing at an aerodrome, set the altimeter to the altimeter setting of the aerodrome, if that altimeter setting is obtainable.

(2) Notwithstanding paragraph (1)(*c*), when a holding procedure is being conducted before landing at an aerodrome located in the standard pressure region, each flight crew member who occupies a flight crew member position that is equipped with an altimeter shall set the

Procédures de calage et d'utilisation des altimètres — Région d'utilisation de la pression standard

602.36 (1) Lorsqu'un aéronef est utilisé dans la région d'utilisation de la pression standard, chaque membre d'équipage de conduite qui occupe un poste de membre d'équipage de conduite muni d'un altimètre doit :

a) immédiatement avant d'effectuer un décollage à partir d'un aérodrome, caler l'altimètre sur le calage altimétrique de l'aérodrome ou, si ce calage altimétrique ne peut être obtenu, sur l'altitude de l'aérodrome;

b) avant d'atteindre le niveau de vol auquel le vol doit être effectué, caler l'altimètre à 29,92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars;

c) immédiatement avant de commencer la descente en vue de l'atterrissage à un aérodrome, caler l'altimètre sur le calage altimétrique de l'aérodrome si ce calage altimétrique peut être obtenu.

(2) Malgré toute disposition contraire de l'alinéa (1)*c*), lorsqu'un aéronef effectue une procédure d'attente avant d'atterrir à un aérodrome situé dans la région d'utilisation de la pression standard, chaque membre d'équipage de conduite qui occupe un poste de membre d'équi-

altimeter to the altimeter setting of the aerodrome immediately before descending below the lowest flight level at which the holding procedure is conducted.

Altimeter-setting and Operating Procedures in Transition between Regions

602.37 Except where otherwise authorized by an air traffic control unit, each flight crew member who occupies a flight crew member position that is equipped with an altimeter shall

(*a*) when flying from the altimeter-setting region into the standard pressure region, set the altimeter to 29.92 inches of mercury or 1,013.2 millibars immediately after the aircraft's entry into the standard pressure region; and

(*b*) when flying from the standard pressure region into the altimeter-setting region, set the altimeter to the altimeter setting of the nearest station along the route of flight or, where the nearest stations along the route of flight are separated by more than 150 nautical miles, the altimeter setting of a station near the route of flight immediately before the aircraft's entry into the altimeter-setting region.

Flight over the High Seas

602.38 The pilot-in-command of a Canadian aircraft that is in flight over the high seas shall comply with the applicable Rules of the Air set out in Annex 2 to the Convention and the applicable Regional Supplementary Procedures set out in Document 7030/4 of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Transoceanic Flight

602.39 No pilot-in-command of a single-engined aircraft, or of a multi-engined aircraft that would be unable to maintain flight in the event of the failure of any engine, shall commence a flight that will leave Canadian

page de conduite muni d'un altimètre doit caler l'altimètre sur le calage altimétrique de l'aérodrome immédiatement avant de descendre plus bas que le niveau de vol le plus bas auquel s'effectue la procédure d'attente.

Procédures de calage et d'utilisation des altimètres — Transition entre les régions

602.37 Sauf autorisation contraire d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, chaque membre d'équipage de conduite qui occupe un poste de membre d'équipage de conduite muni d'un altimètre doit :

a) lorsque l'aéronef passe de la région de calage altimétrique à la région d'utilisation de la pression standard, caler l'altimètre à 29,92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars immédiatement après l'entrée de l'aéronef dans la région d'utilisation de la pression standard;

b) lorsque l'aéronef passe de la région d'utilisation de la pression standard à la région de calage altimétrique, caler l'altimètre sur le calage altimétrique de la station la plus rapprochée sur le trajet du vol ou, dans le cas où la distance entre les stations les plus rapprochées sur ce trajet est supérieure à 150 milles marins, sur le calage altimétrique d'une station proche du trajet du vol immédiatement avant l'entrée de l'aéronef dans la région de calage altimétrique.

Vol au-dessus de la haute mer

602.38 Le commandant de bord d'un aéronef canadien utilisé au-dessus de la haute mer doit se conformer aux Règles de l'air applicables de l'Annexe 2 à la Convention et aux Procédures complémentaires régionales applicables précisées dans le document 7030/4 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Vols transocéaniques

602.39 Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef monomoteur ou d'un aéronef multimoteur qui ne pourrait poursuivre son vol s'il survenait une panne d'un moteur de commencer un vol dont l'itinéraire le fera

Domestic Airspace and enter airspace over the high seas unless

(*a*) the pilot-in-command holds a pilot licence endorsed with an instrument rating;

(*b*) the aircraft is equipped with

(i) the equipment referred to in section 605.18,

(ii) a high frequency radio capable of transmitting and receiving on a minimum of two appropriate international air-ground general purpose frequencies, and

(iii) hypothermia protection for each person on board; and

(*c*) the aircraft carries sufficient fuel to meet the requirements of section 602.88 and, in addition, carries contingency fuel equal to at least 10 per cent of the fuel required pursuant to section 602.88 to complete the flight to the aerodrome of destination.

quitter l'espace aérien intérieur canadien et entrer dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

a) le commandant de bord est titulaire d'une licence de pilote annotée d'une qualification de vol aux instruments;

b) l'aéronef est muni de l'équipement suivant :

(i) l'équipement visé à l'article 605.18,

(ii) une radio à haute fréquence permettant des communications bilatérales sur au moins deux fréquences internationales air-sol à usage général appropriées,

(iii) du matériel de protection contre l'hypothermie pour chaque personne à bord;

c) l'aéronef transporte une quantité de carburant suffisante exigée en application de l'article 602.88 en plus d'une réserve de carburant en cas d'imprévus égale à 10 pour cent ou plus de la quantité de carburant exigée en application de l'article 602.88 pour effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination.

Landing at or Take-off from an Aerodrome at Night

602.40 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a landing or a take-off in a heavier-than-air aircraft at night at an aerodrome unless the aerodrome is lighted in accordance with the aerodrome lighting requirements specified in Part III.

(2) A person may conduct a landing or a take-off in a heavier-than-air aircraft at night at an aerodrome that is not lighted in accordance with the requirements referred to in subsection (1) where

(*a*) the flight is conducted without creating a hazard to persons or property on the surface; and

(*b*) the aircraft is operated

(i) for the purpose of a police operation that is conducted in the service of a police authority, or

(ii) for the purpose of saving human life.

Décollage ou atterrissage à un aérodrome la nuit

602.40 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'effectuer l'atterrissage ou le décollage d'un aérodyne à un aérodrome la nuit, à moins que l'aérodrome ne soit balisé conformément aux exigences relatives au balisage lumineux des aérodromes précisées à la partie III.

(2) Il est permis d'effectuer l'atterrissage ou le décollage d'un aérodyne la nuit à un aérodrome qui n'est pas balisé conformément aux exigences visées au paragraphe (1), lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) le vol est effectué sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface;

b) l'aéronef est utilisé aux fins suivantes :

(i) une opération policière effectuée pour les besoins d'un corps policier,

(ii) le sauvetage de vies humaines.

Unmanned Air Vehicles

602.41 No person shall operate an unmanned air vehicle in flight except in accordance with a special flight operations certificate or an air operator certificate.

SOR/2003-271, s. 6.

Véhicule aérien non habité

602.41 Il est interdit d'utiliser un véhicule aérien non habité à moins que le vol ne soit effectué conformément à un certificat d'opérations aériennes spécialisées ou à un certificat d'exploitation aérienne.

DORS/2003-271, art. 6.

Large Unoccupied Free Balloons

602.42 No person shall release an unoccupied free balloon having a gas-carrying capacity of more than 115 cubic feet (3.256 m^3) except in accordance with an authorization issued by the Minister pursuant to section 602.44.

Gros ballons libres non habités

602.42 Il est interdit de lâcher un ballon libre non habité d'une capacité en gaz supérieure à 115 pieds cubes (3,256 m^3), à moins de se conformer à une autorisation délivrée par le ministre en application de l'article 602.44.

Rockets

602.43 No person shall launch a rocket, other than a model rocket or a rocket of a type used in a fireworks display, except in accordance with an authorization issued by the Minister pursuant to section 602.44.

Fusées

602.43 Il est interdit de lancer une fusée, autre qu'un modèle réduit de fusée ou une fusée d'un type utilisé pour les feux d'artifice, à moins de se conformer à une autorisation délivrée par le ministre en application de l'article 602.44.

Authorization by the Minister

602.44 The Minister may issue an authorization referred to in section 602.42 or 602.43 where the release of the balloon or the launch of the rocket is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

Autorisation du ministre

602.44 Le ministre peut délivrer l'autorisation visée aux articles 602.42 ou 602.43 lorsque lâcher le ballon ou lancer la fusée est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

Model Aircraft, Kites and Model Rockets

602.45 No person shall fly a model aircraft or a kite or launch a model rocket or a rocket of a type used in a fireworks display into cloud or in a manner that is or is likely to be hazardous to aviation safety.

Modèles réduits d'aéronefs, cerfs-volants et modèles réduits de fusées

602.45 Il est interdit de faire voler un modèle réduit d'aéronef ou un cerf-volant ou de lancer un modèle réduit de fusée ou une fusée d'un type utilisé pour les feux d'artifice dans un nuage ou d'une manière qui constitue ou qui est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aérienne.

Refusal to Transport

602.46 No air operator or private operator shall transport a person if at the time of check-in or at boarding the actions or statements of the person indicate that the per-

Refus de transporter

602.46 Il est interdit à l'exploitant aérien et à l'exploitant privé de transporter une personne dont les actes ou les déclarations, au moment de l'enregistrement ou de l'embarquement, indiquent qu'elle peut présenter un

son may present a risk to the safety of the aircraft, persons or property.

SOR/2009-90, s. 3.

[**602.47** to **602.56** reserved]

Division II — Operational and Emergency Equipment Requirements

Application

602.57 This Division applies to persons operating

(*a*) Canadian aircraft; and

(*b*) foreign aircraft in Canada where those persons are Canadian citizens, permanent residents or corporations incorporated by or under the laws of Canada or a province.

Prohibition

602.58 No person shall operate an aircraft referred to in section 602.57 unless the operational and emergency equipment required by these Regulations is carried on board.

Equipment Standards

602.59 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate an aircraft unless the operational and emergency equipment carried on board the aircraft

(*a*) meets the applicable standards specified in the *Airworthiness Manual*; and

(*b*) is functional.

(2) Paragraph (1)(*a*) does not apply in respect of the following operational and emergency equipment:

(*a*) survival equipment;

(*b*) a personal flotation device;

(*c*) a hand-held fire extinguisher, except if carried on board an aircraft operated under Subpart 4 or Part VII, where the extinguisher meets the applicable standards published by the Canadian Standards Association;

risque pour la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens.

DORS/2009-90, art. 3.

[**602.47** à **602.56** réservés]

Section II — Exigences relatives à l'équipement opérationnel et à l'équipement de secours

Application

602.57 La présente section s'applique :

a) aux personnes qui utilisent des aéronefs canadiens;

b) aux personnes qui utilisent des aéronefs étrangers au Canada, lorsque ces personnes sont des citoyens canadiens, des résidents permanents ou des personnes morales constituées sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale.

Interdiction

602.58 Il est interdit d'utiliser un aéronef visé à l'article 602.57 à moins que l'équipement opérationnel et l'équipement de secours exigés en application du présent règlement ne soient transportés à bord.

Normes relatives à l'équipement

602.59 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un aéronef, à moins que l'équipement opérationnel et l'équipement de secours ne soient à la fois :

a) conformes aux normes applicables précisées dans le *Manuel de navigabilité*;

b) en état de fonctionnement.

(2) L'alinéa (1)*a*) ne s'applique pas à l'équipement opérationnel et à l'équipement de secours suivants :

a) l'équipement de survie;

b) un vêtement de flottaison individuel;

c) un extincteur portatif, sauf lorsque celui-ci est transporté à bord d'un aéronef utilisé en application de la sous-partie 4 ou de la partie VII, à condition que l'extincteur portatif soit conforme aux normes appli-

(*d*) a first aid kit, except if carried on board an aircraft operated under Subpart 4 or Part VII;

(*e*) aeronautical charts and publications;

(*f*) a timepiece; and

(*g*) a flashlight.

Requirements for Power-driven Aircraft

602.60 (1) No person shall conduct a take-off in a power-driven aircraft, other than an ultra-light aeroplane, unless the following operational and emergency equipment is carried on board:

(*a*) a checklist or placards that enable the aircraft to be operated in accordance with limitations specified in the aircraft flight manual, aircraft operating manual, pilot operating handbook or any equivalent document provided by the manufacturer;

(*b*) all of the necessary current aeronautical charts and publications covering the route of the proposed flight and any probable diversionary route, if the aircraft is operated in VFR OTT, night VFR flight or IFR flight;

(*c*) a current database, if the aircraft is operated in IFR flight, in VFR OTT flight or in night VFR flight under Subpart 4 of Part VI or Subpart 2, 3, 4 or 5 of Part VII and database-dependent navigation equipment is used;

(*d*) current data covering the route of the proposed flight and any probable diversionary route, if the aircraft is operated in VFR OTT flight other than VFR OTT flight referred to in paragraph (*c*) and database-dependent navigation equipment is used;

(*e*) a hand-held fire extinguisher in the cockpit that

(i) is of a type suitable for extinguishing fires that are likely to occur,

(ii) is designed to minimize the hazard of toxic gas concentrations, and

cables publiées par l'Association canadienne de normalisation;

d) une trousse de premiers soins, sauf lorsque celle-ci est transportée à bord d'un aéronef utilisé en application de la sous-partie 4 ou de la partie VII;

e) les cartes et les publications aéronautiques;

f) une horloge;

g) une lampe de poche.

Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur

602.60 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef entraîné par moteur, autre qu'un avion ultra-léger, à moins que l'équipement opérationnel et l'équipement de secours suivants ne soient transportés à bord :

a) une liste de vérifications ou des affiches permettant l'utilisation de l'aéronef conformément aux limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou dans tout autre document équivalent fourni par le constructeur;

b) toutes les cartes et publications aéronautiques à jour nécessaires, propres à la route du vol prévu et à toute autre voie de déroutement probable, si l'aéronef est utilisé en vol VFR OTT, en vol VFR de nuit ou en vol IFR;

c) une base de données à jour, si l'aéronef est utilisé en vol IFR, en vol VFR OTT ou en vol VFR de nuit en application de la sous-partie 4 de la partie VI ou des sous-parties 2, 3, 4 ou 5 de la partie VII et qu'un équipement de navigation tributaire d'une base de données est utilisé;

d) des données à jour propres à la route du vol prévu et à toute autre voie de déroutement probable, si l'aéronef est utilisé en vol VFR OTT autre que celui visé à l'alinéa *c*) et qu'un équipement de navigation tributaire d'une base de données est utilisé;

e) un extincteur portatif dans le poste de pilotage qui, à la fois :

(iii) is readily available to each flight crew member;

(*f*) a timepiece that is readily available to each flight crew member;

(*g*) a flashlight that is readily available to each crew member, if the aircraft is operated at night; and

(*h*) a first aid kit.

(2) A checklist or placards referred to in paragraph (1)(*a*) shall enable the aircraft to be operated in normal, abnormal and emergency conditions and shall include

(*a*) a pre-start check;

(*b*) a pre-take-off check;

(*c*) a post-take-off check;

(*d*) a pre-landing check; and

(*e*) emergency procedures.

(3) Emergency procedures referred to in paragraph (2)(*e*) shall include

(*a*) emergency operation of fuel, hydraulic, electrical and mechanical systems, where applicable;

(*b*) emergency operation of instruments and controls, where applicable;

(*c*) engine inoperative procedures; and

(*d*) any other procedure that is necessary for aviation safety.

(4) Checks and emergency procedures referred to in subsections (2) and (3) shall be performed and followed where they are applicable.

SOR/2006-77, s. 9; SOR/2015-160, s. 27(F).

(i) est d'un type permettant d'éteindre les incendies susceptibles de survenir,

(ii) est conçu de façon à minimiser le danger de concentration de gaz toxiques,

(iii) se trouve à la portée de chaque membre d'équipage de conduite;

f) une horloge qui est à la portée de chaque membre d'équipage de conduite;

g) une lampe de poche qui est à la portée de chaque membre d'équipage, si l'aéronef est utilisé la nuit;

h) une trousse de premiers soins.

(2) La liste de vérifications ou les affiches visées à l'alinéa (1)*a*) doivent permettre l'utilisation de l'aéronef dans des conditions normales, anormales et d'urgence, et comprendre :

a) une vérification avant démarrage;

b) une vérification avant décollage;

c) une vérification après décollage;

d) une vérification avant atterrissage;

e) les procédures d'urgence.

(3) Les procédures d'urgence visées à l'alinéa (2)*e*) comprennent :

a) selon le cas, l'utilisation en situation d'urgence du circuit de carburant, du circuit hydraulique, du système électrique et des systèmes mécaniques;

b) selon le cas, l'utilisation en situation d'urgence des instruments et des commandes;

c) les procédures en cas de moteur inopérant;

d) toute autre procédure nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

(4) Le cas échéant, les vérifications et les procédures d'urgence visées aux paragraphes (2) et (3) doivent être effectuées et suivies.

DORS/2006-77, art. 9; DORS/2015-160, art. 27(F).

Survival Equipment — Flights over Land

602.61 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate an aircraft over land unless there is carried on board survival equipment, sufficient for the survival on the ground of each person on board, given the geographical area, the season of the year and anticipated seasonal climatic variations, that provides the means for

(*a*) starting a fire;

(*b*) providing shelter;

(*c*) providing or purifying water; and

(*d*) visually signalling distress.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of

(*a*) a balloon, a glider, a hang glider, a gyroplane or an ultra-light aeroplane;

(*b*) an aircraft that is operated within 25 nautical miles of the aerodrome of departure and that has the capability of radiocommunication with a surface-based radio station for the duration of the flight;

(*c*) a multi-engined aircraft that is operated south of 66° 30’ north latitude

(i) in IFR flight within controlled airspace, or

(ii) along designated air routes;

(*d*) an aircraft that is operated by an air operator, where the aircraft is equipped with equipment specified in the air operator’s company operations manual, but not with the equipment required by subsection (1); or

(*e*) an aircraft that is operated in a geographical area where and at a time of year when the survival of the persons on board is not jeopardized.

Life Preservers and Flotation Devices

602.62 (1) No person shall conduct a take-off or a landing on water in an aircraft or operate an aircraft over

Équipement de survie — Vols au-dessus de la surface de la terre

602.61 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d’utiliser un aéronef au-dessus de la surface de la terre, à moins que ne soit transporté à bord un équipement de survie adéquat pour assurer la survie au sol des personnes à bord, compte tenu de l’emplacement géographique, de la saison et des variations climatiques saisonnières prévues, lequel équipement de survie offre les moyens :

a) d’allumer un feu;

b) de fournir un abri;

c) de fournir de l’eau ou de purifier l’eau;

d) d’émettre des signaux de détresse visuels.

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas aux aéronefs suivants :

a) un ballon, un planeur, une aile libre, un autogire ou un avion ultra-léger;

b) un aéronef qui est utilisé à une distance de 25 milles marins ou moins de l’aérodrome de départ et qui peut établir des radiocommunications avec une station radio au sol durant le vol;

c) un aéronef multimoteur qui est utilisé au sud de la latitude 66°30′N :

(i) soit en vol IFR dans l’espace aérien contrôlé,

(ii) soit sur des routes aériennes désignées;

d) un aéronef qui est utilisé par un exploitant aérien et qui est muni de l’équipement précisé dans le manuel d’exploitation de la compagnie, mais n’est pas muni de l’équipement visé au paragraphe (1);

e) un aéronef qui est utilisé à un emplacement géographique et à une période de l’année où la survie des personnes à bord n’est pas compromise.

Gilets de sauvetage, dispositifs et vêtements de flottaison individuels

602.62 (1) Il est interdit d’effectuer un décollage à partir d’un plan d’eau ou un amerrissage sur celui-ci

water beyond a point where the aircraft could reach shore in the event of an engine failure, unless a life preserver, individual flotation device or personal flotation device is carried for each person on board.

(2) No person shall operate a land aeroplane, gyroplane, helicopter or airship at more than 50 nautical miles from shore unless a life preserver is carried for each person on board.

(3) No person shall operate a balloon at more than two nautical miles from shore unless a life preserver, individual flotation device or personal flotation device is carried for each person on board.

(4) For aircraft other than balloons, every life preserver, individual flotation device and personal flotation device referred to in this section shall be stowed in a position that is easily accessible to the person for whose use it is provided, when that person is seated.

dans un aéronef ou d'utiliser un aéronef au-dessus d'un plan d'eau au-delà d'un point où l'aéronef pourrait rejoindre le rivage dans l'éventualité d'une panne moteur, à moins que ne soit transporté à bord un gilet de sauvetage, un dispositif de flottaison individuel ou un vêtement de flottaison individuel pour chaque personne à bord.

(2) Il est interdit d'utiliser un avion terrestre, un autogire, un hélicoptère ou un dirigeable à une distance supérieure à 50 milles marins du rivage, à moins que ne soit transporté à bord un gilet de sauvetage pour chaque personne à bord.

(3) Il est interdit d'utiliser un ballon à une distance de plus de deux milles marins du rivage, à moins que ne soit transporté à bord un gilet de sauvetage, un dispositif de flottaison individuel ou un vêtement de flottaison individuel pour chaque personne à bord.

(4) Pour les aéronefs autres que les ballons, le gilet de sauvetage, le dispositif de flottaison individuel et le vêtement de flottaison individuel visés au présent article doivent être rangés de façon à être facilement accessibles à la personne pour qui ils sont fournis, lorsque celle-ci est en position assise.

Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water

602.63 (1) No person shall operate over water a single-engined aeroplane, or a multi-engined aeroplane that is unable to maintain flight with any engine failed, at more than 100 nautical miles, or the distance that can be covered in 30 minutes of flight at the cruising speed filed in the flight plan or flight itinerary, whichever distance is the lesser, from a suitable emergency landing site unless life rafts are carried on board and are sufficient in total rated capacity to accommodate all of the persons on board.

(2) Subject to subsection (3), no person shall operate over water a multi-engined aeroplane that is able to maintain flight with any engine failed at more than 200 nautical miles, or the distance that can be covered in 60

Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d'un plan d'eau

602.63 (1) Il est interdit d'utiliser, au-dessus d'un plan d'eau, un avion monomoteur ou un avion multimoteur ne pouvant se maintenir en vol en cas de panne d'un moteur au-delà de 100 milles marins ou d'une distance qui peut être parcourue en 30 minutes de vol, à la vitesse de croisière précisée dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'un site convenable pour un atterrissage d'urgence, selon la distance la plus courte, à moins que ne soient transportés à bord des radeaux de sauvetage d'une capacité nominale totale permettant de recevoir toutes les personnes à bord.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit d'utiliser, au-dessus d'un plan d'eau, un avion multimoteur pouvant se maintenir en vol en cas de panne d'un moteur au-delà de 200 milles marins ou d'une distance qui peut

minutes of flight at the cruising speed filed in the flight plan or flight itinerary, whichever distance is the lesser, from a suitable emergency landing site unless life rafts are carried on board and are sufficient in total rated capacity to accommodate all of the persons on board.

(3) A person may operate over water a transport category aircraft that is an aeroplane, at up to 400 nautical miles, or the distance that can be covered in 120 minutes of flight at the cruising speed filed in the flight plan or flight itinerary, whichever distance is the lesser, from a suitable emergency landing site without the life rafts referred to in subsection (2) being carried on board.

(4) No person shall operate over water a single-engined helicopter, or a multi-engined helicopter that is unable to maintain flight with any engine failed, at more than 25 nautical miles, or the distance that can be covered in 15 minutes of flight at the cruising speed filed in the flight plan or flight itinerary, whichever distance is the lesser, from a suitable emergency landing site unless life rafts are carried on board and are sufficient in total rated capacity to accommodate all of the persons on board.

(5) No person shall operate over water a multi-engined helicopter that is able to maintain flight with any engine failed at more than 50 nautical miles, or the distance that can be covered in 30 minutes of flight at the cruising speed filed in the flight plan or flight itinerary, whichever distance is the lesser, from a suitable emergency landing site unless life rafts are carried on board and are sufficient in total rated capacity to accommodate all of the persons on board.

(6) The life rafts referred to in this section shall be

(*a*) stowed so that they are easily accessible for use in the event of a ditching;

être parcourue en 60 minutes de vol, à la vitesse de croisière précisée dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'un site convenable pour un atterrissage d'urgence, selon la distance la plus courte, à moins que ne soient transportés à bord des radeaux de sauvetage d'une capacité nominale totale permettant de recevoir toutes les personnes à bord.

(3) Il est permis d'utiliser, au-dessus d'un plan d'eau, un aéronef de catégorie transport qui est un avion, jusqu'à 400 milles marins ou d'une distance qui peut être parcourue en 120 minutes de vol, à la vitesse de croisière précisée dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'un site convenable pour un atterrissage d'urgence, selon la distance la plus courte, sans que ne soient transportés à bord des radeaux de sauvetage visés au paragraphe (2).

(4) Il est interdit d'utiliser, au-dessus d'un plan d'eau, un hélicoptère monomoteur ou un hélicoptère multimoteur ne pouvant se maintenir en vol en cas de panne d'un moteur au-delà de 25 milles marins ou d'une distance qui peut être parcourue en 15 minutes de vol, à la vitesse de croisière précisée dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'un site convenable pour un atterrissage d'urgence, selon la distance la plus courte, à moins que ne soient transportés à bord des radeaux de sauvetage d'une capacité nominale totale permettant de recevoir toutes les personnes à bord.

(5) Il est interdit d'utiliser, au-dessus d'un plan d'eau, un hélicoptère multimoteur pouvant se maintenir en vol en cas de panne d'un moteur au-delà de 50 milles marins ou d'une distance qui peut être parcourue en 30 minutes de vol, à la vitesse de croisière précisée dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'un site convenable pour un atterrissage d'urgence, selon la distance la plus courte, à moins que ne soient transportés à bord des radeaux de sauvetage d'une capacité nominale totale permettant de recevoir toutes les personnes à bord.

(6) Les radeaux de sauvetage visés au présent article doivent :

a) être rangés de façon à être facilement accessibles en cas d'amerrissage forcé;

(*b*) installed in conspicuously marked locations near an exit; and

(*c*) equipped with an attached survival kit, sufficient for the survival on water of each person on board the aircraft, given the geographical area, the season of the year and anticipated seasonal climatic variations, that provides a means for

(i) providing shelter,

(ii) providing or purifying water, and

(iii) visually signalling distress.

(7) Where a helicopter is required to carry life rafts pursuant to subsection (4) or (5), no person shall operate the helicopter over water having a temperature of less than 10°C unless

(*a*) a helicopter passenger transportation suit system that conforms to paragraph 551.407(*c*) of the *Airworthiness Manual* is provided for each passenger on board;

(*b*) a helicopter crew member transportation suit system is provided for each crew member on board; and

(*c*) the pilot-in-command directs all persons on board to wear their helicopter transportation suit system.

(8) Every person who has been directed to wear a helicopter transportation suit system pursuant to paragraph (7)(*c*) shall wear that suit system.

SOR/2015-84, s. 3.

b) être installés à des endroits clairement indiqués, près d'une issue;

c) être munis d'une trousse de survie fixée au radeau de sauvetage et adéquate pour assurer la survie sur l'eau des personnes à bord de l'aéronef, compte tenu de l'emplacement géographique, de la saison et des variations climatiques saisonnières prévues, laquelle trousse de survie offre des moyens :

(i) de fournir un abri,

(ii) de fournir ou de purifier l'eau,

(iii) d'émettre des signaux de détresse visuels.

(7) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère au-dessus d'un plan d'eau dont la température est inférieure à 10 °C lorsque des radeaux de sauvetage doivent être transportés à bord en application des paragraphes (4) ou (5), à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) une combinaison pour passagers d'hélicoptère est fournie pour chaque passager à bord qui satisfait aux exigences de l'alinéa 551.407*c*) du *Manuel de navigabilité*;

b) une combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère est fournie pour chaque membre d'équipage à bord;

c) le commandant de bord donne l'ordre aux personnes à bord de porter leur combinaison d'hélicoptère.

(8) Toute personne qui a reçu l'ordre de porter une combinaison d'hélicoptère en application de l'alinéa (7)*c*) doit la porter.

DORS/2015-84, art. 3.

Offshore Operations Flight

602.64 (1) Subject to section 602.65, no person shall dispatch or conduct a take-off in a helicopter to conduct an offshore operations flight if, during the pre-flight check required under section 602.71 or the weather check required under section 602.72, the pilot-in-command or the air operator is aware that the sea state at any point along the planned route exceeds the sea state for

Vol d'exploitation extracôtière

602.64 (1) Sous réserve de l'article 602.65, il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière si, au cours de la vérification avant vol exigée par l'article 602.71 ou de la vérification météorologique exigée par l'article 602.72, le commandant de bord ou l'exploitant aérien est au courant que l'état de la mer en un point

which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching.

(2) An air operator who uses a helicopter to conduct an offshore operations flight shall notify the pilot-in-command if, at take-off or during the flight, the air operator is or becomes aware that the sea state at any point along the planned route between the position of the helicopter and the destination exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching.

(3) If the pilot-in-command of a helicopter who is conducting an offshore operations flight is or becomes aware that the sea state at any point along the planned route between the position of the helicopter and the destination exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching, the pilot-in-command shall, subject to section 602.65, proceed directly to a land base.

SOR/2015-84, s. 4.

quelconque sur le trajet prévu du vol excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé.

(2) L'exploitant aérien qui utilise un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière doit aviser le commandant de bord si, au décollage ou au cours du vol, il est au courant, ou est mis au courant, que l'état de la mer à tout point sur le trajet prévu du vol entre la position de l'hélicoptère et sa destination excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé.

(3) Le commandant de bord d'un hélicoptère qui effectue un vol d'exploitation extracôtière constate, ou est mis au courant, que l'état de la mer en un point quelconque sur le trajet prévu du vol entre la position de l'hélicoptère et sa destination excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé, doit, sous réserve de l'article 602.65, se diriger directement vers une base terrestre.

DORS/2015-84, art. 4.

Emergency Exception

602.65 Subsections 602.64(1) and (3) do not apply in respect of an offshore operations flight conducted for the purpose of responding to an emergency.

SOR/2015-84, s. 4.

Exception — urgences

602.65 Les paragraphes 602.64(1) et (3) ne s'appliquent pas à un vol d'exploitation extracôtière effectué en réponse à une urgence.

DORS/2015-84, art. 4.

Emergency Underwater Breathing Apparatus (EUBA)

602.66 (1) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters unless

(*a*) a EUBA is provided for each person on board;

(*b*) each EUBA

(i) is readily accessible for immediate use in the event of a ditching,

(ii) can be donned quickly,

(iii) provides a supplemental air supply that is effective to a depth of at least 3.6 m, and

Dispositif respiratoire submersible de secours (EUBA)

602.66 (1) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) un EUBA est fourni pour chaque personne à bord;

b) chaque EUBA est conforme aux exigences suivantes :

(i) il est facilement accessible pour usage immédiat en cas d'amerrissage forcé,

(ii) il est de type mise rapide,

(iv) is not likely to pose a snagging risk during an evacuation of the helicopter; and

(*c*) each person on board has, in the 36-month period preceding the flight, received EUBA training that

(i) is specific to the type of EUBA provided,

(ii) includes classroom theory training on the use of the EUBA and its limits and hazards, and

(iii) includes practical pool training that simulates the evacuation of a helicopter that has overturned or is sinking after a ditching.

(2) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters that have a temperature of 10°C or more unless the EUBA that is provided for a person under subsection (1) is attached to the life preserver, individual flotation device or personal flotation device that is carried on board the helicopter for that person.

(3) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters that have a temperature of less than 10°C unless the EUBA that is provided for a person under subsection (1)

(*a*) is in a pocket or pouch that is part of the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system;

(*b*) is in a pouch that is worn with the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system; or

(*c*) is attached to the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system.

SOR/2015-84, s. 4.

(iii) il fournit une alimentation en air d'appoint qui est efficace jusqu'à une profondeur d'au moins 3,6 m,

(iv) il est peu susceptible de s'accrocher lors de l'évacuation de l'hélicoptère;

c) chaque personne à bord a reçu, dans les trente-six mois précédant le vol, une formation sur l'EUBA qui :

(i) est spécifique au type d'EUBA qui est fourni,

(ii) comprend de la formation théorique en classe sur l'utilisation de l'EUBA et ses limites et ses dangers,

(iii) comprend de la formation pratique en piscine qui simule l'évacuation d'un hélicoptère qui s'est renversé ou qui sombre après un amerrissage forcé.

(2) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes dont la température est de 10 °C ou plus à moins que l'EUBA qui est fourni pour une personne en application du paragraphe (1) ne soit attaché au gilet de sauvetage, au dispositif de flottaison individuel ou au vêtement de flottaison individuel qui est transporté à bord de l'hélicoptère pour cette personne.

(3) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes dont la température est inférieure à 10 °C à moins que l'EUBA qui est fourni pour une personne en application du paragraphe (1) ne soit, selon le cas :

a) inséré dans une poche ou une pochette qui fait partie de la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou de la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne;

b) inséré dans une pochette qui est portée avec la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne;

(*c*) attached to the passenger helicopter suit or the crew helicopter suit of the person.

DORS/2015-84, art. 4.

[**602.67** to **602.69** reserved]

Division III — Flight Preparation, Flight Plans and Flight Itineraries

Interpretation

602.70 In this Division,

"overdue", in respect of an aircraft, means an aircraft for which an arrival report has not been filed

(*a*) where a flight plan has been filed in respect of the aircraft,

(i) if a search and rescue notification time is specified in the flight plan, immediately after the last reported such time, or

(ii) in all other cases, within one hour after the last reported estimated time of arrival, or

(*b*) where a flight itinerary has been filed in respect of the aircraft,

(i) if a search and rescue notification time is specified in the flight itinerary, immediately after the last reported such time, or

(ii) in all other cases, within 24 hours after the last reported estimated time of arrival; (*en retard*)

"responsible person" means an individual who has agreed with the person who has filed a flight itinerary to ensure that the following are notified in the manner prescribed in this Division, if the aircraft is overdue, namely,

(*a*) an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station, or

(*b*) a Rescue Co-ordination Centre. (*personne de confiance*)

[**602.67** à **602.69** réservés]

Section III — Préparation du vol, plans de vol et itinéraires de vol

Définitions

602.70 Pour l'application de la présente section :

«en retard» Se dit de l'aéronef pour lequel un compte rendu d'arrivée n'a pas été déposé :

a) soit, lorsqu'un plan de vol a été déposé :

(i) dans le cas où le plan de vol précise une heure à laquelle transmettre un avis en vue du déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage, immédiatement après la dernière heure de transmission communiquée,

(ii) dans tous les autres cas, dans l'heure suivant la dernière heure d'arrivée prévue communiquée;

b) soit, lorsqu'un itinéraire de vol a été déposé :

(i) dans le cas où l'itinéraire de vol précise une heure à laquelle transmettre un avis en vue du déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage, immédiatement après la dernière heure de transmission communiquée,

(ii) dans tous les autres cas, dans les 24 heures suivant la dernière heure d'arrivée prévue communiquée. (*overdue*)

«personne de confiance» S'entend d'une personne qui a convenu avec celle ayant déposé l'itinéraire de vol de voir à ce que les services suivants soient avisés de la manière exigée par la présente section, lorsque l'aéronef est en retard :

a) soit une unité de contrôle de la circulation aérienne, une station d'information de vol ou une station radio d'aérodrome communautaire;

(*b*) soit un centre de coordination de sauvetage. (*responsible person*)

Pre-flight Information

602.71 The pilot-in-command of an aircraft shall, before commencing a flight, be familiar with the available information that is appropriate to the intended flight.

Renseignements avant vol

602.71 Le commandant de bord d'un aéronef doit, avant le commencement d'un vol, bien connaître les renseignements pertinents au vol prévu qui sont à sa disposition.

Weather Information

602.72 The pilot-in-command of an aircraft shall, before commencing a flight, be familiar with the available weather information that is appropriate to the intended flight.

Renseignements météorologiques

602.72 Le commandant de bord d'un aéronef doit, avant le commencement d'un vol, bien connaître les renseignements météorologiques pertinents au vol prévu qui sont à sa disposition.

Requirement to File a Flight Plan or a Flight Itinerary

602.73 (1) Subject to subsection (3), no pilot-in-command shall operate an aircraft in IFR flight unless an IFR flight plan has been filed.

(2) No pilot-in-command shall operate an aircraft in VFR flight unless a VFR flight plan or a VFR flight itinerary has been filed, except where the flight is conducted within 25 nautical miles of the departure aerodrome.

(3) A pilot-in-command may file an IFR flight itinerary instead of an IFR flight plan where

(*a*) the flight is conducted in part or in whole outside controlled airspace; or

(*b*) facilities are inadequate to permit the communication of flight plan information to an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station.

(4) Notwithstanding anything in this Division, no pilot-in-command shall, unless a flight plan has been filed, operate an aircraft between Canada and a foreign state.

Exigences relatives au dépôt du plan de vol ou de l'itinéraire de vol

602.73 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef en vol IFR, à moins qu'un plan de vol IFR n'ait été déposé.

(2) Il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef en vol VFR à moins qu'un plan de vol VFR ou un itinéraire de vol VFR n'ait été déposé, sauf lorsque le vol est effectué à une distance de 25 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ.

(3) Le commandant de bord peut déposer au lieu du plan de vol IFR un itinéraire de vol IFR dans les cas suivants :

a) le vol est effectué en partie ou en totalité à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé;

b) les installations ne permettent pas de communiquer les renseignements contenus dans le plan de vol à une unité de contrôle de la circulation aérienne, à une station d'information de vol ou à une station radio d'aérodrome communautaire.

(4) Malgré toute disposition contraire de la présente section, il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef pour un vol entre le Canada et un État étranger à moins qu'un plan de vol n'ait été déposé.

Contents of a Flight Plan or a Flight Itinerary

602.74 A flight plan or flight itinerary shall contain such information as is specified by the Minister in the *Canada Flight Supplement*.

Filing of a Flight Plan or a Flight Itinerary

602.75 (1) A flight plan shall be filed with an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station.

(2) A flight itinerary shall be filed with a responsible person, an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station.

(3) A flight plan or flight itinerary shall be filed by

(*a*) sending, delivering or otherwise communicating the flight plan or flight itinerary or the information contained therein; and

(*b*) receiving acknowledgement that the flight plan or flight itinerary or the information contained therein has been received.

Changes in the Flight Plan

602.76 (1) The pilot-in-command of an aircraft for which an IFR flight plan or an IFR flight itinerary has been filed shall follow the procedure set out in subsection (2) where the pilot-in-command intends to make any change in the plan or itinerary in respect of

(*a*) the cruising altitude or cruising flight level;

(*b*) the route of flight;

(*c*) the destination aerodrome;

(*d*) in the case of a flight plan, the true airspeed at the cruising altitude or cruising flight level, where the change intended is five per cent or more of the true airspeed specified in the IFR flight plan; or

(*e*) the Mach number, where the change intended is .01 or more of the Mach number that has been included in the air traffic control clearance.

Contenu du plan de vol ou de l'itinéraire de vol

602.74 Le plan de vol ou l'itinéraire de vol doit contenir les renseignements précisés par le ministre dans le *Supplément de vol-Canada*.

Dépôt du plan de vol ou de l'itinéraire de vol

602.75 (1) Le plan de vol doit être déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire.

(2) L'itinéraire de vol doit être déposé auprès d'une personne de confiance, d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire.

(3) Le plan de vol ou l'itinéraire de vol doit être déposé de la façon suivante :

a) en envoyant, en remettant ou en communiquant de toute autre façon le plan de vol ou l'itinéraire de vol, ou les renseignements qu'il contient;

b) en obtenant un accusé de réception du plan de vol ou de l'itinéraire de vol, ou des renseignements qu'il contient.

Modifications du plan de vol

602.76 (1) Le commandant de bord d'un aéronef pour lequel un plan de vol IFR ou un itinéraire de vol IFR a été déposé doit suivre la procédure visée au paragraphe (2) lorsqu'il prévoit apporter toute modification au plan de vol ou à l'itinéraire de vol en ce qui concerne les renseignements suivants :

a) l'altitude de croisière ou le niveau de vol de croisière;

b) le trajet du vol;

c) l'aérodrome de destination;

d) dans le cas d'un plan de vol, la vitesse vraie à l'altitude de croisière ou au niveau de vol de croisière, lorsque la modification prévue correspond à cinq pour cent ou plus de la vitesse vraie indiquée dans le plan de vol IFR;

(2) A pilot-in-command of an aircraft who intends to make any of the changes in the IFR flight plan or the IFR flight itinerary that are referred to in subsection (1) shall

(*a*) notify as soon as practicable an air traffic control unit or the responsible person, as the case may be, of the intended change; and

(*b*) where the flight is being conducted in controlled airspace, receive an air traffic control clearance before making the intended change.

(3) The pilot-in-command of an aircraft for which a VFR flight plan or a VFR flight itinerary has been filed shall follow the procedure set out in subsection (4) where the pilot-in-command intends to make a change in the plan or itinerary in respect of

(*a*) the route of flight;

(*b*) the duration of the flight; or

(*c*) the destination aerodrome.

(4) A pilot-in-command of an aircraft who intends to make any of the changes in the VFR flight plan or the VFR flight itinerary that are referred to in subsection (3) shall notify as soon as practicable an air traffic control unit, a flight service station, a community aerodrome radio station or the responsible person, of the intended change.

Requirement to File an Arrival Report

602.77 (1) Subject to subsections (3) and (4), a pilot-in-command of an aircraft who terminates a flight in respect of which a flight plan has been filed under subsection 602.75(1) shall ensure that an arrival report is filed with an air traffic control unit, a flight service station or

e) le nombre de Mach, lorsque la modification prévue correspond à ,01 ou plus du nombre de Mach inclus dans l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef qui prévoit apporter toute modification au plan de vol IFR ou à l'itinéraire de vol IFR visée au paragraphe (1) doit :

a) dès que possible, aviser une unité de contrôle de la circulation aérienne ou la personne de confiance, selon le cas, de la modification prévue;

b) lorsque le vol est effectué dans l'espace aérien contrôlé, obtenir une autorisation du contrôle de la circulation aérienne avant d'effectuer la modification prévue.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef pour lequel un plan de vol VFR ou un itinéraire de vol VFR a été déposé doit suivre la procédure visée au paragraphe (4) lorsqu'il prévoit apporter toute modification au plan de vol ou à l'itinéraire de vol en ce qui concerne les renseignements suivants :

a) le trajet du vol;

b) la durée du vol;

c) l'aérodrome de destination.

(4) Le commandant de bord d'un aéronef qui prévoit apporter toute modification au plan de vol VFR ou à l'itinéraire de vol VFR visée au paragraphe (3) doit, dès que possible, aviser une unité de contrôle de la circulation aérienne, une station d'information de vol, une station radio d'aérodrome communautaire ou la personne de confiance de la modification prévue.

Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée

602.77 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le commandant de bord d'un aéronef qui termine un vol pour lequel un plan de vol a été déposé en vertu du paragraphe 602.75(1) doit veiller à ce qu'un compte rendu d'arrivée soit déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol

a community aerodrome radio station as soon as practicable after landing but not later than

(*a*) the search and rescue action initiation time specified in the flight plan; or

(*b*) where no search and rescue action initiation time is specified in the flight plan, one hour after the last reported estimated time of arrival.

(2) Subject to subsection (4), a pilot-in-command of an aircraft who terminates a flight in respect of which a flight itinerary has been filed under subsection 602.75(2) shall ensure that an arrival report is filed with an air traffic control unit, a flight service station, a community aerodrome radio station or, if the flight itinerary was filed with a responsible person, the responsible person, as soon as practicable after landing but not later than

(*a*) the search and rescue action initiation time specified in the flight itinerary; or

(*b*) where no search and rescue action initiation time is specified in the flight itinerary, 24 hours after the last reported estimated time of arrival.

(3) A pilot-in-command who terminates an IFR flight at an aerodrome where there is an operating air traffic control unit or flight service station is not required to file an arrival report unless requested to do so by the appropriate air traffic control unit.

(4) A pilot-in-command of an aircraft who conducts a flight in respect of which a flight plan or flight itinerary has been filed with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station may file an arrival report by closing the flight plan or flight itinerary with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station prior to landing.

SOR/2006-77, s. 10.

ou d'une station radio d'aérodrome communautaire dès que possible après l'atterrissage mais :

a) avant l'heure de déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage précisée dans le plan de vol;

b) si aucune heure de déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage n'est précisée dans le plan de vol, dans l'heure suivant la dernière heure d'arrivée prévue communiquée.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), le commandant de bord d'un aéronef qui termine un vol pour lequel un itinéraire de vol a été déposé en vertu du paragraphe 602.75(2) doit veiller à ce qu'un compte rendu d'arrivée soit déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol, d'une station radio d'aérodrome communautaire ou, s'il y a lieu, auprès de la personne de confiance, dès que possible après l'atterrissage mais :

a) avant l'heure de déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage précisée dans l'itinéraire de vol;

b) si aucune heure de déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage n'est précisée dans l'itinéraire de vol, dans les 24 heures suivant la dernière heure d'arrivée prévue communiquée.

(3) Le commandant de bord qui termine un vol IFR à un aérodrome où une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol est en service n'est pas tenu de déposer un compte rendu d'arrivée, à moins que l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ne lui en fasse la demande.

(4) Le commandant de bord d'un aéronef qui effectue un vol pour lequel un plan de vol ou un itinéraire de vol a été déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire peut déposer un compte rendu d'arrivée en clôturant le plan de vol ou l'itinéraire de vol auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de

Contents of an Arrival Report

602.78 An arrival report shall contain such information as is specified by the Minister in the *Canada Flight Supplement.*

Overdue Aircraft Report

602.79 Any person who assumes responsibilities with respect to an aircraft and who has reason to believe that the aircraft is overdue, or any other person who has been directed by that person to do so, shall immediately, by the quickest means available,

(*a*) notify an air traffic control unit, a flight service station, a community aerodrome radio station or a Rescue Co-ordination Centre; and

(*b*) provide, to the best of the person's knowledge, all of the available information concerning the overdue aircraft that may be requested by the air traffic control unit, the flight service station, the community aerodrome radio station or the Rescue Co-ordination Centre.

[**602.80** to **602.85** reserved]

Division IV — Pre-Flight and Fuel Requirements

Carry-on Baggage, Equipment and Cargo

602.86 (1) No person shall operate an aircraft with carry-on baggage, equipment or cargo on board, unless the carry-on baggage, equipment and cargo are

(*a*) stowed in a bin, compartment, rack or other location that is certified in accordance with the aircraft type certificate in respect of the stowage of carry-on baggage, equipment or cargo; or

vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire avant l'atterrissage.

DORS/2006-77, art. 10.

Contenu du compte rendu d'arrivée

602.78 Le compte rendu d'arrivée doit contenir les renseignements précisés par le ministre dans le *Supplément de vol-Canada*.

Rapports sur les aéronefs en retard

602.79 Toute personne qui assume des responsabilités relatives à un aéronef et qui a des motifs de croire que cet aéronef est en retard, ou toute autre personne ayant reçu d'une telle personne l'ordre de le faire, doit immédiatement, par le moyen le plus expéditif à sa disposition, satisfaire aux exigences suivantes :

a) en aviser une unité de contrôle de la circulation aérienne, une station d'information de vol, une station radio d'aérodrome communautaire ou un centre de coordination de sauvetage;

b) fournir, autant qu'elle sache, tous les renseignements dont elle dispose concernant l'aéronef en retard que peut demander l'unité de contrôle de la circulation aérienne, la station d'information de vol, la station radio d'aérodrome communautaire ou le centre de coordination de sauvetage.

[**602.80** à **602.85** réservés]

Section IV — Exigences avant vol et exigences relatives au carburant

Bagages de cabine, équipement et fret

602.86 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef ayant des bagages de cabine, de l'équipement ou du fret à bord, à moins que ces bagages de cabine, cet équipement et ce fret ne soient :

a) soit rangés dans un bac, un compartiment ou un espace certifié pour le rangement des bagages de cabine, de l'équipement ou du fret aux termes du certificat de type de l'aéronef;

(*b*) restrained so as to prevent them from shifting during movement of the aircraft on the surface and during take-off, landing and in-flight turbulence.

(2) No person shall operate an aircraft with carry-on baggage, equipment or cargo on board unless

(*a*) the safety equipment, the normal and emergency exits that are accessible to passengers and the aisles between the flight deck and a passenger compartment are not wholly or partially blocked by carry-on baggage, equipment or cargo;

(*b*) all of the equipment and cargo that are stowed in a passenger compartment are packaged or covered to avoid possible injury to persons on board;

(*c*) where the aircraft is type-certificated to carry 10 or more passengers and passengers are carried on board,

(i) no passenger's view of any "seat belt" sign, "no smoking" sign or exit sign is obscured by carry-on baggage, equipment or cargo except if an auxiliary sign is visible to the passenger or another means of notification of the passenger is available,

(ii) all of the passenger service carts and trolleys are securely restrained during movement of the aircraft on the surface, take-off and landing, and during in-flight turbulence where the pilot-in-command or in-charge flight attendant has directed that the cabin be secured pursuant to subsection 605.25(3) or (4), and

(iii) all of the video monitors that are suspended from the ceiling of the aircraft and extend into an aisle are stowed and securely restrained during take-off and landing; and

(*d*) all of the cargo that is stowed in a compartment to which crew members have access is stowed in such a manner as to allow a crew member to effectively reach all parts of the compartment with a hand-held fire extinguisher.

SOR/2002-353, s. 1(F).

b) soit retenus de façon à prévenir leur déplacement pendant le mouvement de l'aéronef à la surface, le décollage, l'atterrissage et la turbulence en vol.

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef ayant des bagages de cabine, de l'équipement ou du fret à bord, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) les bagages de cabine, l'équipement ou le fret n'obstruent pas complètement ou partiellement l'équipement de sécurité, les issues et les issues de secours accessibles aux passagers, ainsi que les allées entre le poste de pilotage et une cabine passagers;

b) l'équipement et le fret rangés dans une cabine passagers sont emballés ou recouverts afin d'éviter que les personnes à bord ne soient blessées;

c) lorsque le certificat de type de l'aéronef autorise le transport de 10 passagers ou plus et que des passagers sont transportés à bord :

(i) les bagages de cabine, l'équipement ou le fret ne masquent pas les consignes lumineuses « ceinture » et « ne pas fumer », ou les enseignes indicatrices d'issues, sauf si une enseigne auxiliaire est visible aux passagers ou un autre moyen de communication avec les passagers est disponible,

(ii) les chariots de service aux passagers et les chariots-repas sont retenus d'une manière sécuritaire pendant le mouvement de l'aéronef à la surface, le décollage et l'atterrissage, de même que pendant la turbulence en vol lorsque le commandant de bord ou le chef de cabine a donné l'ordre d'assurer la sécurité dans la cabine en application des paragraphes 605.25(3) ou (4),

(iii) tous les moniteurs vidéo qui sont suspendus au plafond de l'aéronef et qui surplombent une allée sont rangés et retenus d'une manière sécuritaire pendant le décollage et l'atterrissage;

d) le fret qui est rangé dans un compartiment auquel ont accès les membres d'équipage est rangé de façon à permettre à un membre d'équipage de rejoindre effica-

cement toutes les parties du compartiment avec un extincteur portatif.

DORS/2002-353, art. 1(F).

Crew Member Instructions

602.87 The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that each crew member, before acting as a crew member on board the aircraft, has been instructed with respect to

(*a*) the duties that the crew member is to perform; and

(*b*) the location and use of all of the normal and emergency exits and of all of the emergency equipment that is carried on board the aircraft.

Instructions aux membres d'équipage

602.87 Le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer que chaque membre d'équipage, avant d'agir en cette qualité à bord de l'aéronef, reçoit des instructions sur :

a) les fonctions qu'il doit exercer;

b) l'emplacement et le mode d'utilisation des issues et issues de secours ainsi que de l'équipement de secours dont est muni l'aéronef.

Fuel Requirements

602.88 (1) This section does not apply in respect of any glider, balloon or ultra-light aeroplane.

(2) No pilot-in-command of an aircraft shall commence a flight or, during flight, change the destination aerodrome set out in the flight plan or flight itinerary, unless the aircraft carries sufficient fuel to ensure compliance with subsections (3) to (5).

(3) An aircraft operated in VFR flight shall carry an amount of fuel that is sufficient to allow the aircraft

(*a*) in the case of an aircraft other than a helicopter,

(i) when operated during the day, to fly to the destination aerodrome and then to fly for a period of 30 minutes at normal cruising speed, or

(ii) when operated at night, to fly to the destination aerodrome and then to fly for a period of 45 minutes at normal cruising speed; or

(*b*) in the case of a helicopter, to fly to the destination aerodrome and then to fly for a period of 20 minutes at normal cruising speed.

(4) An aircraft operated in IFR flight shall carry an amount of fuel that is sufficient to allow the aircraft

(*a*) in the case of a propeller-driven aeroplane,

Exigences relatives au carburant

602.88 (1) Le présent article ne s'applique pas aux planeurs, aux ballons ou aux avions ultra-légers.

(2) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef de commencer un vol ou de changer, en vol, l'aérodrome de destination indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, à moins que l'aéronef ne transporte une quantité de carburant suffisante pour assurer la conformité avec les paragraphes (3) à (5).

(3) Un aéronef en vol VFR doit transporter une quantité de carburant suffisante pour permettre :

a) dans le cas d'un aéronef autre qu'un hélicoptère :

(i) le jour, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, et de poursuivre le vol pendant 30 minutes à la vitesse de croisière normale,

(ii) la nuit, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, et de poursuivre le vol pendant 45 minutes à la vitesse de croisière normale;

b) dans le cas d'un hélicoptère, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, et de poursuivre le vol pendant 20 minutes à la vitesse de croisière normale.

(4) Un aéronef en vol IFR doit transporter une quantité de carburant suffisante pour permettre :

a) dans le cas d'un avion à hélice :

(i) where an alternate aerodrome is specified in the flight plan or flight itinerary, to fly to and execute an approach and a missed approach at the destination aerodrome, to fly to and land at the alternate aerodrome and then to fly for a period of 45 minutes, or

(ii) where an alternate aerodrome is not specified in the flight plan or flight itinerary, to fly to and execute an approach and a missed approach at the destination aerodrome and then to fly for a period of 45 minutes; or

(*b*) in the case of a turbo-jet-powered aeroplane or a helicopter,

(i) where an alternate aerodrome is specified in the flight plan or flight itinerary, to fly to and execute an approach and a missed approach at the destination aerodrome, to fly to and land at the alternate aerodrome and then to fly for a period of 30 minutes, or

(ii) where an alternate aerodrome is not specified in the flight plan or flight itinerary, to fly to and execute an approach and a missed approach at the destination aerodrome and then to fly for a period of 30 minutes.

(5) Every aircraft shall carry an amount of fuel that is sufficient to provide for

(*a*) taxiing and foreseeable delays prior to take-off;

(*b*) meteorological conditions;

(*c*) foreseeable air traffic routings and traffic delays;

(*d*) landing at a suitable aerodrome in the event of loss of cabin pressurization or, in the case of a multi-engined aircraft, failure of any engine, at the most critical point during the flight; and

(*e*) any other foreseeable conditions that could delay the landing of the aircraft.

(i) lorsqu'un aérodrome de dégagement est indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, de poursuivre le vol jusqu'à l'aérodrome de dégagement et d'y atterrir, et de poursuivre le vol pendant 45 minutes,

(ii) lorsqu'un aérodrome de dégagement n'est pas indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et de poursuivre le vol pendant 45 minutes;

b) dans le cas d'un avion à turboréacteurs ou d'un hélicoptère :

(i) lorsqu'un aérodrome de dégagement est indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, de poursuivre le vol jusqu'à l'aérodrome de dégagement et d'y atterrir, et de poursuivre le vol pendant 30 minutes,

(ii) lorsqu'un aérodrome de dégagement n'est pas indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et de poursuivre le vol pendant 30 minutes.

(5) Tout aéronef doit transporter une quantité de carburant suffisante compte tenu :

a) de la circulation au sol et des retards de décollage prévisibles;

b) des conditions météorologiques;

c) des acheminements prévisibles de la circulation aérienne et des retards de circulation prévisibles;

d) de l'atterrissage à un aérodrome convenable en cas d'une perte de pression cabine ou, dans le cas d'un aéronef multimoteur, d'une panne d'un moteur, au point le plus critique du vol;

Passenger Briefings

602.89 (1) The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that all of the passengers on board the aircraft are briefed before take-off with respect to the following, where applicable:

(*a*) the location and means of operation of emergency and normal exits;

(*b*) the location and means of operation of safety belts, shoulder harnesses and restraint devices;

(*c*) the positioning of seats and the securing of seat backs and chair tables;

(*d*) the stowage of carry-on baggage;

(*e*) where the aircraft is unpressurized and it is possible that the flight will require the use of oxygen by the passengers, the location and means of operation of oxygen equipment; and

(*f*) any prohibition against smoking.

(2) The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that all of the passengers on board the aircraft are briefed

(*a*) in the case of an over-water flight where the carriage of life preservers, individual flotation devices or personal flotation devices is required pursuant to section 602.62, before commencement of the over-water portion of the flight, with respect to the location and use of those items; and

(*b*) in the case of a pressurized aircraft that is to be operated at an altitude above FL 250, before the aircraft reaches FL 250, with respect to the location and means of operation of oxygen equipment.

(3) The pilot-in-command of an aircraft shall, before take-off, ensure that all of the passengers on board the aircraft are provided with information respecting the location and use of

(*a*) first aid kits and survival equipment;

e) de toute autre condition prévisible qui pourrait retarder l'atterrissage.

Exposé donné aux passagers

602.89 (1) Le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer que les passagers à bord reçoivent, avant le décollage, des instructions concernant, selon le cas :

a) l'emplacement et le mode d'utilisation des issues;

b) l'emplacement et le mode d'utilisation des ceintures de sécurité, des ceintures-baudriers et des ensembles de retenue;

c) la position des sièges et le redressement du dossier des sièges et des tablettes;

d) le rangement des bagages de cabine;

e) l'emplacement et le mode d'utilisation de l'équipement d'oxygène, lorsque l'aéronef n'est pas pressurisé et qu'il est possible qu'au cours du vol les passagers auront à faire usage d'oxygène;

f) l'interdiction de fumer.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer que les passagers à bord reçoivent :

a) dans le cas d'un vol au-dessus d'un plan d'eau, où le transport des gilets de sauvetage, des dispositifs de flottaison personnels et des vêtements de flottaison individuels est exigé en application de l'article 602.62 avant le commencement de la partie du vol au-dessus du plan d'eau, des instructions sur l'emplacement et le mode d'utilisation de ces articles;

b) dans le cas d'un aéronef pressurisé qui sera utilisé à une altitude supérieure à FL 250, avant que l'aéronef atteigne FL 250, des instructions sur l'emplacement et le mode d'utilisation de l'équipement d'oxygène.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer que les passagers à bord reçoivent, avant le décollage, des renseignements concernant l'emplacement et l'utilisation :

(*b*) where the aircraft is a helicopter or a small aircraft that is an aeroplane, any ELT that is required to be carried on board pursuant to section 605.38; and

(*c*) any life raft that is required to be carried on board pursuant to section 602.63.

a) des trousses de premiers soins et de l'équipement de survie;

b) de toute ELT dont doit être munie l'aéronef en application de l'article 605.38, s'il s'agit d'un hélicoptère ou d'un petit aéronef qui est un avion;

c) de tout radeau de sauvetage dont doit être muni l'aéronef en application de l'article 602.63.

[**602.90** to **602.95** reserved]

[**602.90** à **602.95** réservés]

Division V — Operations at or in the Vicinity of an Aerodrome

Section V — Utilisation d'un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage

General

Généralités

602.96 (1) This section applies to persons operating VFR or IFR aircraft at or in the vicinity of an uncontrolled or controlled aerodrome.

602.96 (1) Le présent article s'applique à la personne qui utilise un aéronef VFR ou IFR à un aérodrome non contrôlé ou à un aérodrome contrôlé ou dans le voisinage de ceux-ci.

(2) Before taking off from, landing at or otherwise operating an aircraft at an aerodrome, the pilot-in-command of the aircraft shall be satisfied that

(*a*) there is no likelihood of collision with another aircraft or a vehicle; and

(*b*) the aerodrome is suitable for the intended operation.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef doit, avant d'effectuer un décollage, un atterrissage ou toute autre manoeuvre à un aérodrome, s'assurer que les conditions suivantes sont réunies :

a) il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou un véhicule;

b) l'aérodrome convient à la manoeuvre prévue.

(3) The pilot-in-command of an aircraft operating at or in the vicinity of an aerodrome shall

(*a*) observe aerodrome traffic for the purpose of avoiding a collision;

(*b*) conform to or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation;

(*c*) make all turns to the left when operating within the aerodrome traffic circuit, except where right turns are specified by the Minister in the *Canada Flight Supplement* or where otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit;

(*d*) where the aerodrome is an airport, comply with any airport operating restrictions specified by the Minister in the *Canada Flight Supplement*;

(3) Le commandant de bord qui utilise un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage doit :

a) surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions;

b) adopter le circuit de circulation suivi par les autres aéronefs ou s'en tenir à l'écart;

c) exécuter tous les virages à gauche quand l'aéronef est utilisé à l'intérieur du circuit d'aérodrome, sauf lorsque les virages à droite sont précisés par le ministre dans le *Supplément de vol-Canada* ou sauf autorisation contraire de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente;

(*e*) where practicable, land and take off into the wind unless otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit;

(*f*) maintain a continuous listening watch on the appropriate frequency for aerodrome control communications or, if this is not possible and an air traffic control unit is in operation at the aerodrome, keep a watch for such instructions as may be issued by visual means by the air traffic control unit; and

(*g*) where the aerodrome is a controlled aerodrome, obtain from the appropriate air traffic control unit, either by radio communication or by visual signal, clearance to taxi, take off from or land at the aerodrome.

d) si l'aérodrome est un aéroport, se conformer aux restrictions d'exploitation de l'aéroport précisées par le ministre dans le *Supplément de vol-Canada*;

e) lorsqu'il est pratique de le faire, effectuer l'atterrissage et le décollage face au vent, sauf autorisation contraire de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente;

f) maintenir l'écoute permanente sur la fréquence appropriée pour les communications du contrôle d'aérodrome ou, si cela est impossible et si une unité de contrôle de la circulation aérienne est en service à l'aérodrome, se tenir prêt à recevoir les instructions qui peuvent être communiquées par des moyens visuels par l'unité de contrôle de la circulation aérienne;

g) si l'aérodrome est un aérodrome contrôlé, obtenir de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente, par radiocommunications ou par signal visuel, une autorisation de circuler au sol ou d'effectuer un décollage ou un atterrissage à cet aérodrome.

(4) Unless otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit, no pilot-in-command shall operate an aircraft at an altitude of less than 2,000 feet over an aerodrome except for the purpose of landing or taking off or if the aircraft is operated pursuant to subsection (5).

(4) Sauf autorisation contraire de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente, il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef à moins de 2 000 pieds au-dessus d'un aérodrome sauf pour effectuer un décollage ou un atterrissage ou lorsque l'aéronef est utilisé en application du paragraphe (5).

(5) Where it is necessary for the purposes of the operation in which the aircraft is engaged, a pilot-in-command may operate an aircraft at an altitude of less than 2,000 feet over an aerodrome, where it is being operated

(*a*) in the service of a police authority;

(*b*) for the purpose of saving human life;

(*c*) for fire-fighting or air ambulance operations;

(*d*) for the purpose of the administration of the *Fisheries Act* or the *Coastal Fisheries Protection Act*;

(*e*) for the purpose of the administration of the national or provincial parks;

(*f*) for the purpose of flight inspection;

(5) Le commandant de bord peut utiliser un aéronef à une altitude inférieure à 2 000 pieds au-dessus d'un aérodrome lorsque cette altitude est nécessaire pour effectuer le vol aux fins suivantes :

a) une opération policière effectuée pour les besoins d'un corps policier;

b) le sauvetage de vies humaines;

c) les opérations de lutte contre l'incendie ou les services d'ambulance aérienne;

d) l'application de la *Loi sur les pêches* ou de la *Loi sur la protection des pêches côtières*;

e) l'administration des parcs nationaux ou provinciaux;

(*g*) for the purpose of aerial application or aerial inspection;

(*h*) for the purpose of highway or city traffic patrol;

(*i*) for the purpose of aerial photography conducted by the holder of an air operator certificate;

(*j*) for the purpose of helicopter external load operations; or

(*k*) for the purpose of flight training conducted by the holder of a flight training unit operator certificate.

(6) No person shall conduct a take-off or landing at a designated airport without an aircraft fire-fighting service in an aeroplane in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers if the aeroplane is operated under

(*a*) Part VI, Subpart 4; or

(*b*) Part VII, Subpart 1 or 5.

(7) Subsection (6) does not apply in respect of

(*a*) a cargo flight without passengers;

(*b*) a ferry flight;

(*c*) a positioning flight;

(*d*) a training flight if no fare-paying passengers are on board;

(*e*) the arrival of an aeroplane when the airport is being used for a diversion or as an alternate aerodrome; or

(*f*) the subsequent departure of an aeroplane referred to in paragraph (*e*) if

(i) the air operator or private operator has notified the operator of the designated airport of the intended time of departure,

(ii) the operator of the designated airport has advised the air operator or private operator that aircraft fire-fighting services cannot be made available within one hour after the later of the time that noti-

f) une inspection en vol;

g) le traitement aérien ou l'inspection aérienne;

h) la surveillance de la circulation routière ou urbaine;

i) la photographie aérienne effectuée par le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne;

j) le transport d'une charge externe par hélicoptère;

k) l'entraînement en vol dispensé par le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage.

(6) Il est interdit, à un aéroport désigné qui n'a pas de service de lutte contre les incendies d'aéronefs, d'effectuer le décollage ou l'atterrissage d'un avion à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus et qui est utilisé en application, selon le cas :

a) de la sous-partie 4 de la partie VI;

b) des sous-parties 1 ou 5 de la partie VII.

(7) Le paragraphe (6) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) un vol de fret sans passagers;

b) un vol de convoyage;

c) un vol de mise en place;

d) un vol d'entraînement sans passagers payants à bord;

e) l'arrivée d'un avion lorsque l'aéroport est utilisé pour le déroutement du vol ou comme aérodrome de dégagement;

f) le départ subséquent de l'avion visé à l'alinéa *e*) lorsque les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant aérien ou l'exploitant privé a avisé l'exploitant de l'aéroport désigné de l'heure prévue du départ de l'avion,

(ii) l'exploitant de l'aéroport désigné a avisé l'exploitant aérien ou l'exploitant privé que les services de lutte contre les incendies d'aéronefs ne peuvent

fication was given under subparagraph (i) and the time of landing, and

(iii) the pilot-in-command and the operations manager of the air operator or private operator have agreed that the aeroplane will depart without aircraft fire-fighting services being available.

SOR/2003-59, s. 1.

être disponibles dans l'heure qui suit le moment de l'atterrissage ou celui où l'avis est donné en application du sous-alinéa (i), selon l'heure la plus tardive,

(iii) le commandant de bord et le gestionnaire des opérations de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé ont accepté que l'avion décolle sans que des services de lutte contre les incendies d'aéronefs soient disponibles.

DORS/2003-59, art. 1.

VFR and IFR Aircraft Operations at Uncontrolled Aerodromes within an MF Area

602.97 (1) Subject to subsection (3), no pilot-in-command shall operate a VFR or IFR aircraft within an MF area unless the aircraft is equipped with radiocommunication equipment pursuant to Subpart 5.

(2) The pilot-in-command of a VFR or IFR aircraft operating within an MF area shall maintain a listening watch on the mandatory frequency specified for use in the MF area.

(3) The pilot-in-command of a VFR aircraft that is not equipped with the radiocommunication equipment referred to in subsection (1) may operate the aircraft to or from an uncontrolled aerodrome that lies within an MF area if

(*a*) a ground station is in operation at the aerodrome;

(*b*) prior notice of the pilot-in-command's intention to operate the aircraft at the aerodrome has been given to the ground station;

(*c*) when conducting a take-off, the pilot-in-command ascertains by visual observation that there is no likelihood of collision with another aircraft or a vehicle during take-off; and

(*d*) when approaching for a landing, the aircraft enters the aerodrome traffic circuit from a position that will require it to complete two sides of a rectangular circuit before turning onto the final approach path.

Utilisation des aéronefs VFR et des aéronefs IFR aux aérodromes non contrôlés à l'intérieur d'une zone MF

602.97 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef VFR ou IFR à l'intérieur d'une zone MF à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement de radiocommunications exigé en application de la sous-partie 5.

(2) Le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR ou IFR à l'intérieur d'une zone MF doit maintenir l'écoute permanente sur la fréquence obligatoire précisée pour cette zone.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui n'est pas muni de l'équipement de radiocommunications visé au paragraphe (1) peut utiliser l'aéronef en direction ou en partance d'un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF si les conditions suivantes sont réunies :

a) une station au sol est en service à cet aérodrome;

b) le commandant de bord donne à la station au sol un préavis de son intention d'utiliser l'aéronef à cet aérodrome;

c) le commandant de bord s'assure par observation visuelle, au cours du décollage, qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule pendant le décollage;

d) l'aéronef entre, au cours d'une approche en vue d'un atterrissage, dans le circuit d'aérodrome à une position qui exige que l'aéronef effectue deux étapes

d'un circuit rectangulaire avant de s'aligner sur la trajectoire d'approche finale.

General MF Reporting Requirements

602.98 (1) Every report made pursuant to this Division shall be made on the mandatory frequency that has been specified for use in the applicable MF area.

(2) Every report referred to in subsection (1) shall be

(*a*) directed to the ground station associated with the MF area, if a ground station exists and is in operation; or

(*b*) broadcast, if a ground station does not exist or is not in operation.

Exigences générales pour les comptes rendus MF

602.98 (1) Tout compte rendu fait en application de la présente section doit l'être à la fréquence obligatoire précisée pour la zone MF applicable.

(2) Tout compte rendu visé au paragraphe (1) doit être :

a) soit transmis à la station au sol associée à la zone MF, dans le cas où une station au sol existe et est en service;

b) soit diffusé, si la station au sol n'est pas en service ou est inexistante.

MF Reporting Procedures before Entering Manoeuvring Area

602.99 The pilot-in-command of a VFR or IFR aircraft that is operated at an uncontrolled aerodrome that lies within an MF area shall report the pilot-in-command's intentions before entering the manoeuvring area of the aerodrome.

Procédures de compte rendu MF avant de circuler sur l'aire de manoeuvre

602.99 Le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR ou IFR à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler ses intentions avant de circuler sur l'aire de manoeuvre de cet aérodrome.

MF Reporting Procedures on Departure

602.100 The pilot-in-command of a VFR or IFR aircraft that is departing from an uncontrolled aerodrome that lies within an MF area shall

(*a*) before moving onto the take-off surface, report the pilot-in-command's departure procedure intentions;

(*b*) before take-off, ascertain by radiocommunication and by visual observation that there is no likelihood of collision with another aircraft or a vehicle during take-off; and

(*c*) after take-off, report departing from the aerodrome traffic circuit.

Procédures de compte rendu MF au départ

602.100 Le commandant de bord d'un aéronef VFR ou IFR en partance d'un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit :

a) avant de s'engager sur la surface de décollage, signaler ses intentions concernant la procédure de départ;

b) avant le décollage, s'assurer, par radiocommunications et par observation visuelle, qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule au moment du décollage;

c) après le décollage, signaler la sortie du circuit d'aérodrome.

MF Reporting Procedures on Arrival

602.101 The pilot-in-command of a VFR aircraft arriving at an uncontrolled aerodrome that lies within an MF area shall report

(*a*) before entering the MF area and, where circumstances permit, shall do so at least five minutes before entering the area, giving the aircraft's position, altitude and estimated time of landing and the pilot-in-command's arrival procedure intentions;

(*b*) when joining the aerodrome traffic circuit, giving the aircraft's position in the circuit;

(*c*) when on the downwind leg, if applicable;

(*d*) when on final approach; and

(*e*) when clear of the surface on which the aircraft has landed.

MF Reporting Procedures When Flying Continuous Circuits

602.102 The pilot-in-command of a VFR aircraft carrying out continuous circuits at an uncontrolled aerodrome that lies within an MF area shall report

(*a*) when joining the downwind leg of the circuit;

(*b*) when on final approach, stating the pilot-in-command's intentions; and

(*c*) when clear of the surface on which the aircraft has landed.

Reporting Procedures When Flying through an MF Area

602.103 The pilot-in-command of an aircraft flying through an MF area shall report

(*a*) before entering the MF area and, where circumstances permit, shall do so at least five minutes before entering the area, giving the aircraft's position and altitude and the pilot-in-command's intentions; and

(*b*) when clear of the MF area.

Procédures de compte rendu MF à l'arrivée

602.101 Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui arrive à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler :

a) avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude, l'heure d'atterrissage prévue et ses intentions concernant la procédure d'arrivée;

b) au moment de l'entrée dans le circuit d'aérodrome, la position de l'aéronef dans le circuit;

c) l'entrée dans l'étape vent arrière, s'il y a lieu;

d) l'approche finale;

e) la sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.

Procédures de compte rendu MF au cours des circuits continus

602.102 Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui effectue des circuits continus à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler :

a) l'entrée dans l'étape vent arrière du circuit;

b) l'approche finale et ses intentions;

c) la sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.

Procédures de compte rendu en traversant une zone MF

602.103 Le commandant de bord d'un aéronef qui traverse une zone MF doit signaler :

a) avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude et ses intentions;

b) la sortie de la zone MF.

Reporting Procedures for IFR Aircraft When Approaching or Landing at an Uncontrolled Aerodrome

602.104 (1) This section applies to persons operating IFR aircraft when approaching or landing at an uncontrolled aerodrome, whether or not the aerodrome lies within an MF area.

(2) The pilot-in-command of an IFR aircraft who intends to conduct an approach to or a landing at an uncontrolled aerodrome shall report

(*a*) the pilot-in-command's intentions regarding the operation of the aircraft

(i) five minutes before the estimated time of commencing the approach procedure, stating the estimated time of landing,

(ii) when commencing a circling manoeuvre, and

(iii) as soon as practicable after initiating a missed approach procedure; and

(*b*) the aircraft's position

(i) when passing the fix outbound, where the pilot-in-command intends to conduct a procedure turn or, if no procedure turn is intended, when the aircraft first intercepts the final approach course,

(ii) when passing the final approach fix or three minutes before the estimated time of landing where no final approach fix exists, and

(iii) on final approach.

Noise Operating Criteria

602.105 No person shall operate an aircraft at or in the vicinity of an aerodrome except in accordance with the applicable noise abatement procedures and noise control requirements specified by the Minister in the *Canada Air Pilot* or *Canada Flight Supplement*, including the procedures and requirements relating to

(*a*) preferential runways;

(*b*) minimum noise routes;

Procédures de comptes rendus d'un aéronef IFR avant d'effectuer une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé

602.104 (1) Le présent article s'applique à la personne qui utilise un aéronef IFR et qui effectue une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé, que l'aéronef se trouve à l'intérieur d'une zone MF ou non.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef IFR qui prévoit effectuer une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé doit signaler :

a) ses intentions concernant l'utilisation de l'aéronef :

(i) cinq minutes avant l'heure prévue du commencement de la procédure d'approche, en précisant l'heure d'atterrissage prévue,

(ii) lorsqu'il commence la manoeuvre d'approche indirecte,

(iii) dès que possible après avoir commencé la procédure d'approche interrompue;

b) la position de l'aéronef :

(i) au passage du repère en éloignement, lorsqu'il a l'intention d'effectuer un virage conventionnel ou, si ce n'est pas son intention, à la première interception de la trajectoire d'approche finale,

(ii) au passage du repère d'approche finale ou trois minutes avant l'heure d'atterrissage prévue s'il n'existe aucun repère d'approche finale,

(iii) en approche finale.

Critères acoustiques d'utilisation

602.105 Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage à moins de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de contrôle de bruit applicables, précisées par le ministre dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada*, notamment en ce qui concerne :

a) les pistes préférentielles;

b) les routes à bruit minimum;

(*c*) hours when aircraft operations are prohibited or restricted;

(*d*) arrival procedures;

(*e*) departure procedures;

(*f*) duration of flights;

(*g*) the prohibition or restriction of training flights;

(*h*) VFR or visual approaches;

(*i*) simulated approach procedures; and

(*j*) the minimum altitude for the operation of aircraft in the vicinity of the aerodrome.

c) les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite;

d) les procédures d'arrivée;

e) les procédures de départ;

f) la durée des vols;

g) les interdictions ou restrictions visant les vols d'entraînement;

h) les approches VFR ou à vue;

i) les procédures d'approche simulée;

j) l'altitude minimale à laquelle les aéronefs peuvent être utilisés dans le voisinage de l'aérodrome.

Noise-restricted Runways

602.106 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate a subsonic turbo-jet aeroplane that has a maximum certificated take-off weight of more than 34 000 kg (74,956 pounds) on take-off at a noise-restricted runway set out in column II of an item of the table to this section at an aerodrome set out in column I of that item, unless there is on board

(*a*) a certificate of airworthiness indicating that the aeroplane meets the applicable noise emission standards;

(*b*) a certificate of noise compliance issued in respect of the aeroplane; or

(*c*) where the aeroplane is not a Canadian aircraft, a document issued by the state of registry that specifies that the aeroplane meets the applicable noise emission requirements of that state.

(2) Subsection (1) does not apply

(*a*) to the extent that it is inconsistent with any obligation assumed by Canada in respect of a foreign state in a treaty, convention or agreement;

(*b*) where the pilot-in-command of an aircraft has declared an emergency; or

(*c*) where an aircraft is operated on

(i) an air evacuation operation,

Pistes soumises aux critères acoustiques

602.106 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un avion subsonique à turboréacteurs dont la masse maximale homologuée au décollage est supérieure à 34 000 kg (74 956 livres) à un aérodrome visé à la colonne I du tableau du présent article pour décoller d'une piste soumise aux critères acoustiques visée à la colonne II, à moins qu'il n'y ait à bord l'un des documents suivants :

a) un certificat de navigabilité portant que l'avion est conforme aux normes d'émission de bruit applicables;

b) un certificat de conformité acoustique délivré pour cet avion;

c) lorsque l'avion n'est pas un aéronef canadien, le document délivré par l'État d'immatriculation portant que cet avion est conforme aux exigences applicables relatives à l'émission de bruit de cet État.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) dans la mesure où il est incompatible avec un engagement pris par le Canada envers un État étranger dans le cadre d'un traité, d'une convention ou d'un accord;

b) lorsque le commandant de bord d'un aéronef déclare une urgence;

(ii) any other emergency air operation , or

(iii) a departure from an aerodrome at which it was required to land because of an emergency.

c) lorsque l'aéronef est utilisé :

(i) pour une évacuation par air,

(ii) pour toute autre opération aérienne d'urgence,

(iii) pour le départ d'un aérodrome où il avait dû atterrir en raison d'une urgence.

TABLE

Item	Column I Aerodrome*	Column II Noise-restricted Runways for Take-off*
1.	Vancouver International Airport	08L, 08R, 12, 26R
2.	Calgary International Airport	07, 10, 16, 25, 28
3.	Edmonton City Centre (Blatchford Field) Airport	All runways
4.	Edmonton International Airport	12
5.	Winnipeg / James Armstrong Richardson International Airport	13, 18
6.	Hamilton Airport	06
7.	Toronto/Lester B. Pearson International Airport	05, 06L, 06R, 15L, 15R
8.	Ottawa/Macdonald-Cartier International Airport	32
9.	Montréal/Pierre Elliott Trudeau International Airport	All runways

* Information taken from the aeronautical information publication of the Department of Transport entitled *Canada Flight Supplement*

TABLEAU

Article	Colonne I Aérodromes*	Colonne II Pistes soumises aux critères acoustiques pour le décollage*
1.	Aéroport international de Vancouver	08L, 08R, 12, 26R
2.	Aéroport international de Calgary	07, 10, 16, 25, 28
3.	Aéroport du centre ville d'Edmonton (Blatchford Field)	Toutes les pistes
4.	Aéroport international d'Edmonton	12
5.	Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg	13, 18
6.	Aéroport de Hamilton	06
7.	Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto	05, 06L, 06R, 15L, 15R
8.	Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa	32
9.	Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal	Toutes les pistes

* Données tirées de la publication d'information aéronautique du ministère des Transports intitulée *Supplément de vol-Canada*

SOR/99-470, s. 1; SOR/2004-29, s. 5; SOR/2005-169, s. 1; SOR/2009-167, s. 5.

DORS/99-470, art. 1; DORS/2004-29, art. 5; DORS/2005-169, art. 1; DORS/2009-167, art. 5.

[**602.107** to **602.113** reserved]

Division VI — Visual Flight Rules

Minimum Visual Meteorological Conditions for VFR Flight in Controlled Airspace

602.114 No person shall operate an aircraft in VFR flight within controlled airspace unless

(*a*) the aircraft is operated with visual reference to the surface;

(*b*) flight visibility is not less than three miles;

(*c*) the distance of the aircraft from cloud is not less than 500 feet vertically and one mile horizontally; and

(*d*) where the aircraft is operated within a control zone,

(i) when reported, ground visibility is not less than three miles, and

(ii) except when taking off or landing, the distance of the aircraft from the surface is not less than 500 feet.

Minimum Visual Meteorological Conditions for VFR Flight in Uncontrolled Airspace

602.115 No person shall operate an aircraft in VFR flight within uncontrolled airspace unless

(*a*) the aircraft is operated with visual reference to the surface;

(*b*) where the aircraft is operated at or above 1,000 feet AGL

(i) during the day, flight visibility is not less than one mile,

(ii) during the night, flight visibility is not less than three miles, and

(iii) in either case, the distance of the aircraft from cloud is not less than 500 feet vertically and 2,000 feet horizontally;

[**602.107** à **602.113** réservés]

Section VI — Règles de vol à vue

Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR dans l'espace aérien contrôlé

602.114 Il est interdit à quiconque d'utiliser un aéronef en vol VFR dans l'espace aérien contrôlé, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est utilisé avec des repères visuels à la surface;

b) la visibilité en vol est d'au moins trois milles;

c) la distance de l'aéronef par rapport aux nuages est d'au moins 500 pieds, mesurée verticalement, et d'au moins un mille, mesurée horizontalement;

d) à l'intérieur d'une zone de contrôle :

(i) lorsque la visibilité au sol est signalée, elle est d'au moins trois milles,

(ii) sauf au décollage ou à l'atterrissage, la distance de l'aéronef par rapport à la surface est d'au moins 500 pieds.

Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR dans l'espace aérien non contrôlé

602.115 Il est interdit à quiconque d'utiliser un aéronef en vol VFR dans l'espace aérien non contrôlé, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est utilisé avec des repères visuels à la surface;

b) lorsque l'aéronef est utilisé à 1 000 pieds AGL ou plus :

(i) la visibilité en vol est d'au moins un mille le jour,

(ii) la visibilité en vol est d'au moins trois milles la nuit,

(iii) dans les deux cas, la distance de l'aéronef par rapport aux nuages est d'au moins 500 pieds, mesurée verticalement, et d'au moins 2 000 pieds, mesurée horizontalement;

(*c*) where the aircraft is not a helicopter and is operated at less than 1,000 feet AGL

(i) during the day, flight visibility is not less than two miles, except if otherwise authorized in an air operator certificate,

(ii) during the night, flight visibility is not less than three miles, and

(iii) in either case, the aircraft is operated clear of cloud; and

(*d*) where the aircraft is a helicopter and is operated at less than 1,000 feet AGL

(i) during the day, flight visibility is not less than one mile, except if otherwise authorized in an air operator certificate or a flight training unit operator certificate — helicopter,

(ii) during the night, flight visibility is not less than three miles, and

(iii) in either case, the aircraft is operated clear of cloud.

SOR/2014-131, s. 14.

c) dans le cas d'un aéronef autre qu'un hélicoptère, l'aéronef est utilisé à moins de 1 000 pieds AGL :

(i) sauf autorisation contraire aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne, la visibilité en vol est d'au moins deux milles le jour,

(ii) la visibilité en vol est d'au moins trois milles la nuit,

(iii) dans les deux cas, l'aéronef est utilisé hors des nuages;

d) dans le cas d'un hélicoptère, l'aéronef est utilisé à moins de 1 000 pieds AGL :

(i) sauf autorisation contraire aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne ou d'un certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage — hélicoptère, la visibilité en vol est d'au moins un mille le jour,

(ii) la visibilité en vol est d'au moins trois milles la nuit,

(iii) dans les deux cas, l'aéronef est utilisé hors des nuages.

DORS/2014-131, art. 14.

VFR Over-the-Top

602.116 Notwithstanding paragraphs 602.114(*a*) and 602.115(*a*), an aircraft may be operated in VFR OTT flight during the cruise portion of the flight during the day if

(*a*) the aircraft is operated at a vertical distance from cloud of at least 1,000 feet;

(*b*) where the aircraft is operated between two cloud layers, the vertical distance between the layers is at least 5,000 feet;

(*c*) flight visibility at the cruising altitude of the aircraft is at least five miles; and

(*d*) the weather at the aerodrome of destination is forecast to have a sky condition of scattered cloud or clear and a ground visibility of five miles or greater with no forecast of precipitation, fog, thunderstorms

Vol VFR OTT

602.116 Malgré toute disposition contraire des alinéas 602.114*a*) et 602.115*a*), un aéronef peut être utilisé en vol VFR OTT au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière le jour, si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'aéronef est utilisé à une distance par rapport aux nuages d'au moins 1 000 pieds, mesurée verticalement;

b) lorsque l'aéronef est utilisé entre deux couches de nuages, la distance entre les couches est d'au moins 5 000 pieds, mesurée verticalement;

c) la visibilité en vol à l'altitude de croisière de l'aéronef est d'au moins cinq milles;

d) selon les prévisions météorologiques à l'aérodrome de destination, l'état du ciel sera clair ou avec

or blowing snow, and those conditions are forecast to exist

(i) where the forecast is an aerodrome forecast (TAF), for the period from one hour before to two hours after the estimated time of arrival; and

(ii) where an aerodrome forecast (TAF) is not available and the forecast is an area forecast (FA), for the period from one hour before to three hours after the estimated time of arrival.

des nuages épars et la visibilité au sol sera de cinq milles ou plus, sans précipitation, brouillard, orages ou rafales de neige, et ces prévisions couvrent les périodes suivantes :

(i) dans le cas d'une prévision d'aérodrome (TAF), la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant deux heures après celle-ci,

(ii) dans le cas d'une prévision régionale (FA), lorsqu'une prévision d'aérodrome (TAF) ne peut être obtenue, la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant trois heures après celle-ci.

Special VFR Flight

602.117 (1) Notwithstanding paragraph 602.114(*b*), an aircraft may be operated in special VFR flight within a control zone if

(*a*) weather conditions preclude compliance with paragraph 602.114(*b*);

(*b*) flight visibility is not less than

(i) one mile, where the aircraft is not a helicopter, or

(ii) one-half mile, where the aircraft is a helicopter;

(*c*) the aircraft is operated clear of cloud and with visual reference to the surface at all times; and

(*d*) authorization to do so has been requested and obtained from the appropriate air traffic control unit.

(2) Where aerodrome traffic permits, an air traffic control unit shall authorize a pilot-in-command to operate an aircraft in special VFR flight within a control zone if

(*a*) the pilot-in-command requests authorization to operate the aircraft in special VFR flight;

(*b*) when reported, ground visibility within the control zone is not less than

Vol VFR spécial

602.117 (1) Malgré toute disposition contraire de l'alinéa 602.114*b*), un aéronef peut être utilisé en vol VFR spécial à l'intérieur d'une zone de contrôle si les conditions suivantes sont réunies :

a) les conditions météorologiques rendent impossible le respect de l'alinéa 602.114*b*);

b) la visibilité en vol est d'au moins :

(i) un mille, dans le cas d'un aéronef autre qu'un hélicoptère,

(ii) un demi-mille, dans le cas d'un hélicoptère;

c) l'aéronef est utilisé hors des nuages et avec des repères visuels à la surface en tout temps;

d) l'autorisation a été demandée à l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente et a été reçue.

(2) Une unité de contrôle de la circulation aérienne doit autoriser un commandant de bord à utiliser un aéronef en vol VFR spécial à l'intérieur d'une zone de contrôle, lorsque la circulation à l'aérodrome le permet, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le commandant de bord demande l'autorisation d'utiliser l'aéronef en vol VFR spécial;

(i) one mile, where the aircraft is not a helicopter, or

(ii) one-half mile, where the aircraft is a helicopter;

(*c*) the aircraft is equipped with radiocommunication equipment capable of maintaining communication with the appropriate air traffic control unit; and

(*d*) the aircraft is not a helicopter and is operated during the night, and the authorization is for the purpose of allowing the aircraft to land at the destination aerodrome.

SOR/2006-77, s. 11.

b) la visibilité au sol à l'intérieur de la zone de contrôle, lorsque cette visibilité est signalée, est d'au moins :

(i) un mille, dans le cas d'un aéronef autre qu'un hélicoptère,

(ii) un demi-mille, dans le cas d'un hélicoptère;

c) l'aéronef est muni d'un équipement de radiocommunications permettant des communications avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente;

d) l'aéronef n'est pas un hélicoptère et est utilisé la nuit, et l'autorisation vise à permettre à l'aéronef d'atterrir à l'aérodrome de destination.

DORS/2006-77, art. 11.

[**602.118** to **602.120** reserved]

[**602.118** à **602.120** réservés]

Division VII — Instrument Flight Rules

Section VII — Règles de vol aux instruments

General Requirements

Exigences générales

602.121 (1) No pilot-in-command shall operate an aircraft in IMC in any class of airspace, except in accordance with IFR.

(2) No pilot-in-command of an aircraft shall conduct an IFR flight within controlled airspace unless the aircraft is operated in accordance with an air traffic control clearance pursuant to section 602.31.

602.121 (1) Il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef en IMC dans toute classe d'espace aérien, sauf en conformité avec les IFR.

(2) Il est interdit au commandant de bord d'effectuer un vol IFR dans l'espace aérien contrôlé à moins que l'aéronef ne soit utilisé conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne en application de l'article 602.31.

Alternate Aerodrome Requirements

Exigences relatives aux aérodromes de dégagement

602.122 Except as otherwise authorized by the Minister in an air operator certificate or in a special authorization issued under subsection 604.05(2), no pilot-in-command shall operate an aircraft in IFR flight unless the IFR flight plan or IFR flight itinerary that has been filed for the flight under section 602.73 includes an alternate aerodrome having a landing area suitable for use by that aircraft.

SOR/2014-131, s. 15.

602.122 Sauf autorisation contraire du ministre aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne ou d'une autorisation spéciale délivrée en vertu du paragraphe 604.05(2), il est interdit au commandant de bord d'un aéronef d'effectuer un vol IFR à moins que le plan de vol IFR ou l'itinéraire de vol IFR déposés pour ce vol en application de l'article 602.73 n'indiquent un aérodrome de dégagement comprenant une aire d'atterrissage convenable à l'aéronef.

DORS/2014-131, art. 15.

Alternate Aerodrome Weather Minima

602.123 No pilot-in-command of an aircraft shall include an alternate aerodrome in an IFR flight plan or IFR flight itinerary unless available weather information indicates that the ceiling and visibility at the alternate aerodrome will, at the expected time of arrival, be at or above the alternate aerodrome weather minima specified in the *Canada Air Pilot*.

Minimum Altitudes to Ensure Obstacle Clearance

602.124 (1) Subject to subsections (2) and (3), the pilot-in-command of an IFR aircraft shall, except when taking off or landing, or when being radar-vectored by an air traffic control unit, ensure that the aircraft is operated at or above

(*a*) the MOCA, when the aircraft is on an airway or air route; and

(*b*) the minimum altitude established by the Minister to ensure obstacle clearance and specified on an IFR chart, when the aircraft is within airspace in respect of which such a minimum altitude has been established.

(2) When an aircraft referred to in subsection (1) is not being operated on an airway or air route or within airspace in respect of which a minimum altitude referred to in paragraph (1)(*b*) has been established, the pilot-in-command shall ensure that the aircraft is operated at or above

(*a*) an altitude of 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of five nautical miles from the estimated position of the aircraft in flight;

(*b*) in a region designated as a mountainous region in the *Designated Airspace Handbook* and identified therein as area 1 or 5, an altitude of 2,000 feet above the highest obstacle within a horizontal distance of

Minimums météorologiques à l'aérodrome de dégagement

602.123 Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef d'indiquer dans un plan de vol IFR ou un itinéraire de vol IFR un aérodrome de dégagement à moins que les renseignements météorologiques à sa disposition n'indiquent que le plafond et la visibilité à cet aérodrome de dégagement seront, à l'heure d'arrivée prévue, égaux ou supérieurs aux minimums météorologiques à l'aérodrome de dégagement précisés dans le *Canada Air Pilot*.

Altitudes minimales à respecter pour le franchissement d'obstacles

602.124 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le commandant de bord d'un aéronef IFR doit s'assurer, sauf au décollage ou à l'atterrissage ou lorsque l'aéronef est guidé par vecteurs radars par une unité de contrôle de la circulation aérienne, que l'aéronef est utilisé :

a) à une altitude égale ou supérieure à la MOCA, lorsque l'aéronef est sur une voie aérienne ou une route aérienne;

b) à une altitude égale ou supérieure à l'altitude minimale établie par le ministre pour assurer le franchissement d'obstacles et qui est précisée sur une carte IFR, lorsque l'aéronef est dans un espace aérien pour lequel une telle altitude minimale a été établie.

(2) Lorsque l'aéronef visé au paragraphe (1) n'est pas utilisé sur une voie aérienne ou sur une route aérienne, ou dans un espace aérien pour lequel l'altitude minimale visée à l'alinéa (1)*b*) n'a pas été établie, le commandant de bord doit s'assurer que l'aéronef est utilisé à une altitude égale ou supérieure aux altitudes minimales suivantes :

a) une altitude de 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de cinq milles marins ou moins, mesurée horizontalement, de la position approximative de l'aéronef en vol;

b) dans les régions désignées montagneuses dans le *Manuel des espaces aériens désignés* et portant les numéros 1 ou 5, une altitude de 2 000 pieds au-dessus de

five nautical miles from the estimated position of the aircraft in flight; and

(*c*) in a region designated as a mountainous region in the *Designated Airspace Handbook* and identified therein as area 2, 3 or 4, an altitude of 1,500 feet above the highest obstacle within a horizontal distance of five nautical miles from the estimated position of the aircraft in flight.

(3) If aviation safety would be at risk as a result of the presence of obstacles to air navigation, the Minister may issue a NOTAM that establishes a higher minimum altitude requirement than that referred to in subsection (1) or (2).

Enroute IFR Position Reports

602.125 (1) The pilot-in-command of an IFR aircraft shall transmit position reports over compulsory reporting points specified on an IFR chart unless advised by the appropriate air traffic control unit that the aircraft is radar-identified.

(2) A position report transmitted pursuant to subsection (1) shall contain the information specified by the Minister in the *Canada Flight Supplement*.

SOR/2006-77, s. 12.

Take-off Minima

602.126 (1) No pilot-in-command of an aircraft shall conduct a take-off if the take-off visibility, as determined in accordance with subsection (2), is below the minimum take-off visibility specified in

(*a*) the air operator certificate where the aircraft is operated in accordance with Part VII;

(*b*) a special authorization issued under subsection 604.05(2); or

(*c*) the *Canada Air Pilot* in any case other than a case described in paragraph (*a*) or (*b*).

l'obstacle le plus élevé à une distance de cinq milles marins ou moins, mesurée horizontalement, de la position approximative de l'aéronef en vol;

c) dans les régions désignées montagneuses dans le *Manuel des espaces aériens désignés* et portant les numéros 2, 3 ou 4, une altitude de 1 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé à une distance de cinq milles marins ou moins, mesurée horizontalement, de la position approximative de l'aéronef en vol.

(3) Lorsque la sécurité aérienne risque d'être compromise à cause de la présence d'obstacles à la navigation aérienne, le ministre peut émettre un NOTAM qui établit une altitude minimale supérieure à celle prévue aux paragraphes (1) ou (2).

Compte rendu de position IFR en route

602.125 (1) Le commandant de bord d'un aéronef IFR doit transmettre des comptes rendus de position au-dessus des points de compte rendu obligatoires précisés sur une carte IFR, à moins qu'il ne soit informé par l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente que l'aéronef est identifié au radar.

(2) Le compte rendu de position transmis en application du paragraphe (1) doit contenir les renseignements précisés par le ministre dans le *Supplément de vol-Canada*.

DORS/2006-77, art. 12.

Minimums de décollage

602.126 (1) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef d'effectuer un décollage lorsque la visibilité au décollage, déterminée conformément au paragraphe (2), est inférieure à la visibilité au décollage minimale précisée :

a) soit dans le certificat d'exploitation aérienne lorsque l'aéronef est utilisé en application de la partie VII;

b) soit dans une autorisation spéciale délivrée en vertu du paragraphe 604.05(2);

(2) For the purposes of subsection (1), the take-off visibility is

(*a*) the RVR of the runway, if the RVR is reported to be at or above the minimum take-off visibility specified in a document or the manual referred to in subsection (1);

(*b*) the ground visibility of the aerodrome for the runway, if the RVR

(i) is reported to be less than the minimum take-off visibility specified in a document or the manual referred to in subsection (1),

(ii) is reported to vary between distances less than and greater than the minimum take-off visibility specified in the *Canada Air Pilot* or a certificate referred to in subsection (1), or

(iii) is not reported; or

(*c*) the runway visibility as observed by the pilot-in-command, if

(i) the RVR is not reported, and

(ii) the ground visibility of the aerodrome is not reported.

SOR/2006-199, s. 11; SOR/2014-131, s. 16.

c) soit dans le *Canada Air Pilot*, si les alinéas *a*) ou *b*) ne s'appliquent pas.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la visibilité au décollage est :

a) soit la RVR de la piste, si la RVR communiquée est égale ou supérieure à la visibilité au décollage minimale précisée dans un des documents ou dans le manuel visés au paragraphe (1);

b) soit la visibilité au sol de l'aérodrome pour la piste si :

(i) la RVR communiquée est inférieure à la visibilité au décollage minimale précisée dans un des documents ou dans le manuel visés au paragraphe (1),

(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures à la visibilité au décollage minimale et des distances supérieures à celle-ci, laquelle est précisée dans le *Canada Air Pilot* ou l'un des certificats visés au paragraphe (1),

(iii) la RVR n'est pas communiquée;

c) soit la visibilité sur la piste telle qu'elle est observée par le commandant de bord si, à la fois :

(i) la RVR n'est pas communiquée,

(ii) la visibilité au sol de l'aérodrome n'est pas communiquée.

DORS/2006-199, art. 11; DORS/2014-131, art. 16.

Instrument Approaches

602.127 (1) Unless otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit, the pilot-in-command of an IFR aircraft shall, when conducting an approach to an aerodrome or a runway, ensure that the approach is made in accordance with the instrument approach procedure.

(2) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall commence an instrument approach procedure unless the aircraft altimeter is set to an altimeter setting that is usable at the aerodrome where the approach is to be conducted.

Approche aux instruments

602.127 (1) Sauf autorisation contraire de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente, le commandant de bord d'un aéronef IFR doit, lorsqu'il effectue une approche à un aérodrome ou à une piste, s'assurer qu'elle est effectuée conformément à la procédure d'approche aux instruments.

(2) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR de commencer une procédure d'approche aux instruments à moins de caler l'altimètre de l'aéronef sur un calage altimétrique utilisable à l'aérodrome où l'approche est prévue.

Landing Minima

602.128 (1) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall conduct an instrument approach procedure except in accordance with the minima specified in the *Canada Air Pilot* or the *Restricted Canada Air Pilot*.

(2) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall, unless the required visual reference necessary to continue the approach to land has been established,

(*a*) in the case of a CAT I or CAT II precision approach, continue the final approach descent below the decision height; or

(*b*) in the case of a non-precision approach, descend below the minimum descent altitude.

(3) Where the pilot-in-command of an IFR aircraft conducting an instrument approach does not establish the required visual reference referred to in subsection (2), the pilot-in-command shall initiate a missed approach procedure

(*a*) in the case of a CAT I or CAT II precision approach, at decision height; and

(*b*) in the case of a non-precision approach, at the missed approach point.

(4) Notwithstanding anything in this Division, no pilot-in-command of an IFR aircraft shall conduct a precision approach to CAT II or CAT III minima unless

(*a*) the flight crew has received the training specified in the *Manual of All Weather Operations (Categories II and III)*; and

(*b*) the aircraft is operated in accordance with the procedures, the equipment requirements and the limitations specified in the manual referred to in paragraph (*a*).

SOR/2006-199, s. 12; SOR/2014-131, s. 17.

Minimums d'atterrissage

602.128 (1) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR d'effectuer une approche aux instruments, à moins que celle-ci ne soit effectuée conformément aux minimums précisés dans le *Canada Air Pilot* ou le *Canada Air Pilot restreint*.

(2) À moins que la référence visuelle requise qui est nécessaire pour poursuivre l'approche en vue d'un atterrissage n'ait été établie, il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR :

a) dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II, de poursuivre la descente en approche finale au-dessous de la hauteur de décision;

b) dans le cas d'une approche de non-précision, de descendre au-dessous de l'altitude minimale de descente.

(3) Lorsque le commandant de bord d'un aéronef IFR qui effectue une approche aux instruments n'établit pas la référence visuelle requise visée au paragraphe (2), il doit amorcer une procédure d'approche interrompue :

a) dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II, à la hauteur de décision;

b) dans le cas d'une approche de non-précision, au point d'approche interrompue.

(4) Malgré toute disposition contraire de la présente section, il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR d'effectuer une approche de précision aux minimums CAT II ou CAT III, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'équipage de conduite a reçu la formation précisée dans le *Manuel d'exploitation tous temps (catégories II et III)*;

b) l'aéronef est utilisé conformément aux procédures, aux exigences relatives à l'équipement et aux limites précisées dans le manuel visé à l'alinéa *a*).

DORS/2006-199, art. 12; DORS/2014-131, art. 17.

Approach Ban — General

602.129 (1) This section does not apply in respect of aircraft operated under Part VII.

(2) For the purposes of subsection (4), the RVR with respect to an aeroplane is less than the minimum RVR if

(*a*) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 1,200 feet or the RVR measured by RVR "B" for the runway of intended approach is less than 600 feet; or

(*b*) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 1,200 feet.

(3) For the purposes of subsection (4), the RVR with respect to a helicopter is less than the minimum RVR if

(*a*) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the surface of intended approach is less than 1,200 feet; or

(*b*) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the surface of intended approach is less than 1,200 feet.

(4) Where the RVR is reported to be less than the minimum RVR set out in subsection (2) or (3), as applicable, no person shall continue an instrument approach in an IFR aircraft unless

(*a*) at the time the RVR report is received, the aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted;

(*b*) the aircraft is on a training flight where a landing is not intended and the appropriate air traffic control unit is informed that a missed approach procedure will be initiated at or above the decision height or minimum descent altitude, as appropriate;

Interdiction d'approche — Généralités

602.129 (1) Le présent article ne s'applique pas aux aéronefs exploités en application de la partie VII.

(2) Pour l'application du paragraphe (4), la RVR à l'égard d'un avion est inférieure à la RVR minimale si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds ou la RVR mesurée au moyen du RVR « B » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 600 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B » , la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds.

(3) Pour l'application du paragraphe (4), la RVR à l'égard d'un hélicoptère est inférieure à la RVR minimale si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B » , la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B » , la RVR pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds.

(4) Lorsque la RVR communiquée est inférieure à la RVR minimale prévue aux paragraphes (2) ou (3), selon le cas, il est interdit de poursuivre une approche aux instruments à bord d'un aéronef IFR, sauf dans les cas suivants :

a) au moment de la réception du rapport de la RVR, l'aéronef a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée;

b) l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement sans qu'un atterrissage ne soit prévu et l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu'une procédure d'approche interrompue sera amor-

(*c*) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR;

(*d*) the RVR is less than the minimum RVR, and the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is reported to be at least one quarter of a mile; or

(*e*) the pilot-in-command of the aircraft is conducting a precision approach to CAT III minima.

(5) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall commence a non-precision approach, an APV or a CAT I or CAT II precision approach to an airport where low-visibility procedures are in effect.

SOR/2006-199, s. 13.

cée à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci ou à l'altitude de descente minimale ou à une altitude supérieure à celle-ci, selon le cas;

c) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale et des distances supérieures à celle-ci;

d) la RVR est inférieure à la RVR minimale et la visibilité au sol qui est communiquée pour l'aérodrome où se trouve la piste est d'au moins un quart de mille;

e) le commandant de bord de l'aéronef effectue une approche de précision aux minimums CAT III.

(5) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR d'amorcer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I ou CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

DORS/2006-199, art. 13.

Approach Ban — CAT III Precision

602.130 (1) This section does not apply in respect of aircraft operated under Part VII.

(2) No person shall continue a CAT III precision approach in an IFR aircraft beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted, unless the RVR reported is equal to or greater than the minimum RVR specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway or surface of intended approach for the instrument approach procedure conducted.

SOR/2006-199, s. 13.

Interdiction d'approche — précision CAT III

602.130 (1) Le présent article ne s'applique pas aux aéronefs exploités en application de la partie VII.

(2) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT III à bord d'un aéronef IFR au-delà du FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée, à moins que la RVR communiquée ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste ou la surface prévue pour l'approche selon la procédure d'approche aux instruments effectuée.

DORS/2006-199, art. 13.

Runway Visibility

602.131 (1) When no reading from RVR "A" or RVR "B" for the runway of intended approach is available, runway visibility is assessed

(*a*) by a pilot holding an instrument rating and in the manner set out in section 622.131 of Standard 622 — *Pilot Assessment of Runway Visibility Standards* of the *General Operating and Flight Rules Standards*; or

Visibilité sur la piste

602.131 (1) Lorsqu'aucun relevé du RVR « A » ou du RVR « B » n'est disponible pour la piste prévue pour l'approche, la visibilité sur la piste est évaluée, selon le cas :

a) par un pilote qui possède une annotation de vol aux instruments et de la manière prévue à l'article 622.131 de la norme 622 — *Normes relatives à l'évaluation de la visibilité sur la piste faite par le pilote*

(*b*) by a person qualified in accordance with section 804.26 and in the manner set out in section 804.25.

(2) The assessment of runway visibility is valid only for a period of 20 minutes after it is established.

SOR/2006-199, s. 14; SOR/2015-160, s. 28(F).

[**602.132** reserved]

Division VIII — Radiocommunications

Language Used in Aeronautical Radiocommunications

602.133 English and French are the languages of aeronautical radiocommunication in Canada.

Locations Where Services Are Available in English and French

602.134 (1) Any person operating an aircraft who wishes to receive the services referred to in this section in one of either English or French shall so indicate to the appropriate air traffic control unit or flight service station by means of an initial radiocommunication in English or French, as appropriate.

(2) Every flight service station set out in Table 1 to this section and every air traffic control unit set out in Table 3 to this section shall provide advisory services in English and French.

(3) Every air traffic control unit set out in Table 3 to this section shall provide air traffic services in English and French.

(4) Every temporary air traffic control unit located in the province of Quebec shall provide air traffic services in English and French.

(5) Every flight service station set out in Table 2 to this section shall provide, between any person operating

des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*;

b) par une personne qualifiée conformément à l'article 804.26 et de la manière prévue à l'article 804.25.

(2) L'évaluation de la visibilité sur la piste n'est valide que pour une période de 20 minutes après qu'elle est établie.

DORS/2006-199, art. 14; DORS/2015-160, art. 28(F).

[**602.132** réservé]

Section VIII — Radiocommunications

Langues utilisées dans les radiocommunications aéronautiques

602.133 Les langues des radiocommunications aéronautiques au Canada sont le français et l'anglais.

Endroits qui offrent les services en français et en anglais

602.134 (1) La personne qui utilise un aéronef et qui veut obtenir, en français ou en anglais, les services visés au présent article doit le préciser à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes, au cours d'une première radiocommunication effectuée en français ou en anglais, selon le cas.

(2) Les stations d'information de vol visées au tableau 1 du présent article et les unités de contrôle de la circulation aérienne visées au tableau 3 du présent article doivent offrir des services consultatifs en français et en anglais.

(3) Les unités de contrôle de la circulation aérienne visées au tableau 3 du présent article doivent offrir des services de la circulation aérienne en français et en anglais.

(4) Les unités de contrôle de la circulation aérienne temporaires situées dans la province de Québec doivent offrir des services de la circulation aérienne en français et en anglais.

(5) Les stations d'information de vol visées au tableau 2 du présent article doivent offrir un service de re-

an aircraft and any air traffic control unit set out in Table 3 to this section, a relay service of IFR air traffic control messages in English or French, as indicated by that person.

TABLE 1

FLIGHT SERVICE STATIONS WHERE ADVISORY SERVICES ARE AVAILABLE IN ENGLISH AND FRENCH

1. Charlo
2. Gaspé
3. Gatineau
4. Îles-de-la-Madeleine
5. Kuujjuaq
6. Kuujjuarapik
7. La Grande Rivière
8. Mont-Joli
9. Montréal
10. Québec
11. Roberval
12. Rouyn
13. Sept-Îles
14. Squaw Lake (seasonal station)
15. Val-d'Or

TABLE 2

FLIGHT SERVICE STATIONS WHERE RELAY SERVICES OF IFR AIR TRAFFIC CONTROL MESSAGES ARE AVAILABLE IN ENGLISH AND FRENCH

1. Gaspé
2. Gatineau
3. Îles-de-la-Madeleine
4. Kuujjuaq
5. Kuujjuarapik
6. La Grande Rivière
7. Mont-Joli
8. Montréal
9. Québec

lais des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne en français ou en anglais, entre la personne qui utilise un aéronef et une unité de contrôle de la circulation aérienne visée au tableau 3, tel que l'a précisé cette personne.

TABLEAU 1

STATIONS D'INFORMATION DE VOL QUI OFFRENT LES SERVICES CONSULTATIFS EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS

1. Charlo
2. Gaspé
3. Gatineau
4. Îles-de-la-Madeleine
5. Kuujjuaq
6. Kuujjuarapik
7. La Grande Rivière
8. Mont-Joli
9. Montréal
10. Québec
11. Roberval
12. Rouyn
13. Sept-Îles
14. Squaw Lake (station saisonnière)
15. Val-d'Or

TABLEAU 2

STATIONS D'INFORMATION DE VOL QUI OFFRENT LE SERVICE DE RELAIS DES MESSAGES IFR DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS

1. Gaspé
2. Gatineau
3. Îles-de-la-Madeleine
4. Kuujjuaq
5. Kuujjuarapik
6. La Grande Rivière
7. Mont-Joli
8. Montréal
9. Québec

10. Roberval
11. Rouyn
12. Sept-Îles
13. Squaw Lake (seasonal station)
14. Val-d'Or

TABLE 3

AIR TRAFFIC CONTROL UNITS WHERE ADVISORY SERVICES AND AIR TRAFFIC CONTROL SERVICES ARE AVAILABLE IN ENGLISH AND FRENCH

Area Control Centre

1. Montréal

Terminal Control Units

2. Bagotville
3. Montréal
4. Ottawa
5. Québec

Air Traffic Control Towers

6. Bagotville
7. Montréal International (Pierre Elliott Trudeau)
8. Montréal International (Mirabel)
9. Ottawa International (Macdonald-Cartier)
10. Québec International (Jean Lesage)
11. St-Honoré
12. St-Hubert
13. St-Jean (Province of Québec)
14. Sept-Îles

SOR/2004-29, s. 6.

Locations Where Services Are Available in English

602.135 All air traffic control units and flight service stations shall provide aeronautical radiocommunication services in English.

Continuous Listening Watch

602.136 Subject to sections 602.137 and 602.138, where an aircraft is equipped with radiocommunication equipment, the pilot-in-command shall ensure that

10. Roberval
11. Rouyn
12. Sept-Îles
13. Squaw Lake (station saisonnière)
14. Val-d'Or

TABLEAU 3

UNITÉS DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE QUI OFFRENT LES SERVICES CONSULTATIFS ET LES SERVICES DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS

Centre de contrôle régional

1. Montréal

Unités de contrôle terminal

2. Bagotville
3. Montréal
4. Ottawa
5. Québec

Tours de contrôle de la circulation aérienne

6. Bagotville
7. Montréal international (Pierre-Elliott-Trudeau)
8. Montréal international (Mirabel)
9. Ottawa international (Macdonald-Cartier)
10. Québec international (Jean Lesage)
11. St-Honoré
12. St-Hubert
13. St-Jean (Province de Québec)
14. Sept-Îles

DORS/2004-29, art. 6.

Endroits qui offrent les services en anglais

602.135 Les unités de contrôle de la circulation aérienne et les stations d'information de vol doivent offrir des services de radiocommunications aéronautiques en anglais.

Écoute permanente

602.136 Sous réserve des articles 602.137 et 602.138, lorsqu'un aéronef est muni d'un équipement de radiocommunications, le commandant de bord doit s'assurer à la fois que :

(*a*) a listening watch is maintained on the appropriate frequency; and

(*b*) where communications are required, communication is established with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station, as applicable, on that appropriate frequency.

Two-way Radiocommunication Failure in IFR Flight

602.137 (1) Where there is a two-way radiocommunication failure between the controlling air traffic control unit and an IFR aircraft that is in or has received a clearance to enter controlled airspace, the pilot-in-command shall

(*a*) maintain a listening watch on the appropriate frequency for control messages or further clearance and acknowledge receipt of any such messages, if possible, by any means available;

(*b*) set the transponder to code 7600; and

(*c*) attempt to establish communications with any air traffic services facility or other aircraft, inform the facility or aircraft of the difficulty and request it to relay the information to the last air traffic control unit with which communications had been established.

(2) Where communications cannot be established with any air traffic services facility, either directly or by relay through an intermediary, the pilot-in-command shall, except where specific instructions to cover an anticipated communications failure have been received from an air traffic control unit, comply with the procedures specified by the Minister in the *Canada Air Pilot* and the *Canada Flight Supplement*.

Two-way Radiocommunication Failure in VFR Flight

602.138 Where there is a two-way radiocommunication failure between the controlling air traffic control unit and a VFR aircraft while operating in Class B, Class C or Class D airspace, the pilot-in-command shall

(*a*) leave the airspace

a) l'écoute est maintenue sur la fréquence appropriée;

b) lorsque des communications sont nécessaires, la communication est établie avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne, la station d'information de vol ou la station radio d'aérodrome communautaire, selon le cas, sur la fréquence appropriée.

Panne de radiocommunications bilatérales en vol IFR

602.137 (1) Lorsqu'il survient une panne de radiocommunications bilatérales entre l'unité de contrôle de la circulation aérienne concernée et un aéronef IFR qui se trouve ou est autorisé à entrer dans l'espace aérien contrôlé, le commandant de bord doit :

a) maintenir l'écoute sur la fréquence appropriée afin de recevoir l'autorisation nécessaire ou d'autres messages du service de contrôle, et en accuser réception par tout moyen possible;

b) afficher le code 7600 sur le transpondeur;

c) essayer de communiquer avec une installation des services de la circulation aérienne ou avec un autre aéronef pour l'informer de la situation et lui demander de transmettre le message à la dernière unité de contrôle de la circulation aérienne avec laquelle le commandant de bord est entré en communication.

(2) S'il est impossible d'entrer en communication avec une installation des services de la circulation aérienne, directement ou avec l'aide d'un intermédiaire, le commandant de bord doit suivre la procédure établie par le ministre dans le *Canada Air Pilot* et le *Supplément de vol-Canada*, sauf si des instructions appropriées ont été reçues d'une unité de contrôle de la circulation aérienne en prévision d'une telle éventualité.

Panne de radiocommunications bilatérales en vol VFR

602.138 Lorsqu'il survient une panne de radiocommunications bilatérales entre l'unité de contrôle de la circulation aérienne et un aéronef VFR qui se trouve dans un espace aérien de classe B, C ou D, le commandant de bord doit :

a) quitter l'espace aérien :

(i) where the airspace is a control zone, by landing at the aerodrome for which the control zone is established, and

(ii) in any other case, by the shortest route;

(*b*) where the aircraft is equipped with a transponder, set the transponder to code 7600; and

(*c*) inform an air traffic control unit as soon as possible of the actions taken pursuant to paragraph (*a*).

[**602.139** to **602.142** reserved]

Division IX — Emergency Communications and Security

Emergency Radio Frequency Capability

602.143 No person shall operate an aircraft equipped with two-way VHF radiocommunication equipment unless the equipment is capable of providing communication on VHF frequency 121.5 MHz.

Interception Signals, Interception of Aircraft and Instructions to Land

602.144 (1) No person shall give an interception signal or an instruction to land except

(*a*) a peace officer, an officer of a police authority or an officer of the Canadian Forces acting within the scope of their duties; or

(*b*) a person authorized to do so by the Minister pursuant to subsection (2).

(2) The Minister may authorize a person to give an interception signal or an instruction to land if such authorization is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

(3) The pilot-in-command of an aircraft who receives an instruction to land from a person referred to in subsection (1) shall, subject to any direction received from an air traffic control unit, comply with the instruction.

(i) dans le cas où l'espace aérien est une zone de contrôle, en effectuant un atterrissage à l'aérodrome pour lequel la zone de contrôle a été établie,

(ii) dans tous les autres cas, par le trajet le plus court;

b) dans le cas où l'aéronef est muni d'un transpondeur, afficher le code 7600 sur le transpondeur;

c) informer une unité de contrôle de la circulation aérienne dès que possible des mesures prises en application de l'alinéa *a*).

[**602.139** à **602.142** réservés]

Section IX — Communications d'urgence et sûreté

Capacité de la radiofréquence de secours

602.143 Il est interdit d'utiliser un aéronef muni d'équipement de radiocommunications bilatérales VHF, à moins que celui-ci ne permette la transmission d'une communication sur la fréquence VHF de 121,5 MHz.

Signaux d'interception, interception d'aéronefs et instructions d'atterrir

602.144 (1) Il est interdit à quiconque de donner un signal d'interception ou une instruction d'atterrir, à l'exception des personnes suivantes :

a) un agent de la paix, un officier d'un corps policier ou un officier des Forces canadiennes, dans l'exercice de ses fonctions;

b) une personne qui en a reçu l'autorisation du ministre en application du paragraphe (2).

(2) Le ministre peut autoriser une personne à donner un signal d'interception ou une instruction d'atterrir si une telle autorisation est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef qui reçoit une instruction d'atterrir d'une personne visée au paragraphe (1) doit, sous réserve des directives reçues d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, se conformer à cette instruction.

(4) The pilot-in-command of an intercepting aircraft and the pilot-in-command of an intercepted aircraft shall comply with the rules of interception set out in the *Canada Flight Supplement*.

ADIZ

602.145 (1) This section applies in respect of aircraft before entering into and while operating within the ADIZ, the dimensions of which are specified in the *Designated Airspace Handbook*.

(2) Every flight plan or flight itinerary required to be filed pursuant to this section shall be filed with an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station.

(3) The pilot-in-command of an aircraft whose point of departure within the ADIZ or last point of departure before entering the ADIZ has facilities for the transmission of flight plan or flight itinerary information shall

(*a*) before take-off, file a flight plan or flight itinerary;

(*b*) in the case of a VFR aircraft where the point of departure is outside the ADIZ,

(i) indicate in the flight plan or flight itinerary the estimated time and point of ADIZ entry, and

(ii) as soon as possible after take-off, communicate by radio to an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station a position report of the aircraft's location, altitude, aerodrome of departure and estimated time and point of ADIZ entry; and

(*c*) in the case of a VFR aircraft where the point of departure is within the ADIZ, as soon as possible after take-off, communicate by radio to an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station a position report of the aircraft's location, altitude and aerodrome of departure.

(4) Le commandant de bord d'un aéronef intercepteur et le commandant de bord d'un aéronef intercepté doivent se conformer aux règles d'interception précisées dans le *Supplément de vol-Canada*.

ADIZ

602.145 (1) Le présent article s'applique aux aéronefs avant leur entrée et pendant leur utilisation dans l'ADIZ, dont les dimensions sont précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(2) Le plan de vol ou l'itinéraire de vol visé au présent article doit être déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef dont le point de départ situé dans l'ADIZ ou le dernier point de départ avant d'entrer dans l'ADIZ est doté d'installations pour la transmission des renseignements du plan de vol ou de l'itinéraire de vol doit :

a) déposer, avant le décollage, un plan de vol ou un itinéraire de vol;

b) dans le cas d'un aéronef VFR, lorsque le point de départ est situé à l'extérieur de l'ADIZ :

(i) indiquer dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol l'heure et le point d'entrée prévus dans l'ADIZ,

(ii) aussitôt que possible après le décollage, communiquer par radiocommunications à une unité de contrôle de la circulation aérienne, une station d'information de vol ou une station radio d'aérodrome communautaire un compte rendu de position comprenant l'emplacement de l'aéronef, l'altitude et l'aérodrome de départ, ainsi que l'heure et le point d'entrée prévus dans l'ADIZ;

c) dans le cas d'un aéronef VFR, lorsque le point de départ est situé dans l'ADIZ, aussitôt que possible après le décollage, communiquer par radiocommunications à une unité de contrôle de la circulation aérienne, une station d'information de vol ou une station radio d'aérodrome communautaire un compte rendu

(4) The pilot-in-command of an aircraft whose point of departure within the ADIZ or last point of departure before entering the ADIZ does not have facilities for the transmission of flight plan or flight itinerary information shall

(*a*) as soon as possible after take-off, file by radiocommunication a flight plan or flight itinerary; and

(*b*) in the case of a VFR aircraft, indicate in the flight plan or flight itinerary the estimated time and point of ADIZ entry, if applicable.

(5) The pilot-in-command of a VFR aircraft shall revise the estimated time and point of ADIZ entry and inform an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station, when the aircraft is not expected to arrive

(*a*) within plus or minus five minutes of the estimated time at

(i) a reporting point,

(ii) the point of ADIZ entry, or

(iii) the point of destination within the ADIZ; or

(*b*) within 20 nautical miles of

(i) the estimated point of ADIZ entry, or

(ii) the centre line of the route of flight indicated in the flight plan or flight itinerary.

de position comprenant l'emplacement de l'aéronef, l'altitude et l'aérodrome de départ.

(4) Le commandant de bord d'un aéronef dont le point de départ situé dans l'ADIZ ou le dernier point de départ avant d'entrer dans l'ADIZ n'est pas doté d'installations pour la transmission des renseignements du plan de vol ou de l'itinéraire de vol doit :

a) aussitôt que possible après le décollage, déposer un plan de vol ou un itinéraire de vol par radiocommunications;

b) dans le cas d'un aéronef VFR, indiquer dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol l'heure et le point d'entrée prévus dans l'ADIZ, s'il y a lieu.

(5) Le commandant de bord d'un aéronef VFR doit réviser l'heure et le point d'entrée prévus dans l'ADIZ en informant une unité de contrôle de la circulation aérienne, une station d'information de vol ou une station radio d'aérodrome communautaire, lorsqu'il a des raisons de croire que l'aéronef n'atteindra pas :

a) à l'heure prévue, à cinq minutes près d'avance ou de retard :

(i) soit un point de compte rendu,

(ii) soit le point d'entrée dans l'ADIZ,

(iii) soit le point de destination dans l'ADIZ;

b) à 20 milles marins ou moins :

(i) soit le point d'entrée prévu dans l'ADIZ,

(ii) soit l'axe du trajet du vol indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol.

ESCAT Plan

[SOR/2002-352, s. 2]

602.146 (1) This section applies in respect of aircraft before entering into and while operating within Canadian domestic airspace or the ADIZ.

(2) The pilot-in-command of an aircraft referred to in subsection (1) who is notified by an air traffic control unit of the implementation of the ESCAT Plan shall

Plan ESCAT

[DORS/2002-352, art. 2]

602.146 (1) Le présent article s'applique aux aéronefs avant leur entrée et pendant leur utilisation dans l'espace aérien intérieur canadien ou dans l'ADIZ.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef visé au paragraphe (1) qui est avisé par une unité de contrôle de la circulation aérienne de la mise en application du plan ESCAT doit prendre les mesures suivantes :

(*a*) before take-off, obtain approval for the flight from the appropriate air traffic control unit or flight service station;

(*b*) comply with any instruction to land or to change course or altitude that is received from the appropriate air traffic control unit or flight service station; and

(*c*) provide the appropriate air traffic control unit or flight service station with position reports

(i) when operating within controlled airspace, as required pursuant to section 602.125, and

(ii) when operating outside controlled airspace, at least every 30 minutes.

SOR/2002-352, s. 3.

a) avant le décollage, obtenir la permission d'effectuer le vol de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol compétentes;

b) se conformer aux instructions d'atterrir ou de changer de route ou d'altitude reçues de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol compétentes;

c) fournir un compte rendu de position à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes :

(i) conformément à l'article 602.125, lorsque l'aéronef est utilisé à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé,

(ii) au moins toutes les 30 minutes, lorsque l'aéronef est utilisé à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé.

DORS/2002-352, art. 3.

[**602.147** to **602.149** reserved]

[**602.147** à **602.149** réservés]

Division X — Noise Emission Levels for Subsonic Turbo-Jet Aeroplanes

Section X — Niveaux d'émission de bruit des avions subsoniques à turboréacteurs

Requirements

Exigences

602.150 (1) No person shall operate a subsonic turbo-jet aeroplane that has a maximum certificated take-off weight of 34 000 kg (74,956 pounds) or more to or from an aerodrome other than Gander International Airport unless the aeroplane meets the noise emission standards set out in Chapter 3 or 4 of Volume I, *Aircraft Noise*, of Annex 16 to the Convention.

602.150 (1) Il est interdit d'utiliser un avion subsonique à turboréacteurs dont la masse maximale homologuée au décollage est de 34 000 kg (74 956 livres) ou plus en partance ou à destination d'un aérodrome, autre que l'aéroport international de Gander, à moins que celui-ci ne soit conforme aux normes d'émission de bruit prévues aux chapitres 3 ou 4 du volume I, *Bruit des aéronefs*, de l'annexe 16 de la Convention.

(2) For the purpose of subsection (1), the following expressions, used in Annex 16 to the Convention, have the following meanings:

(*a*) "aeroplane" has the same meaning as in subsection 101.01(1);

(2) Pour l'application du paragraphe (1), s'entendent au sens ci-après les expressions suivantes utilisées à l'annexe 16 de la Convention :

a) « avion » s'entend au sens du paragraphe 101.01(1);

(*b*) "maximum certificated take-off mass" has the same meaning as "maximum certificated take-off weight" in subsection 101.01(1); and

(*c*) "subsonic jet" has the same meaning as "subsonic turbo-jet aeroplane" in subsection (1).

SOR/2008-277, s. 1; SOR/2010-304, s. 3.

602.151 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.152 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.153 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.154 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.155 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.156 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.157 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.158 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.159 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.160 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.161 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

602.162 [Repealed, SOR/2008-277, s. 1]

Subpart 3 — Special Flight Operations

Division I — Special Aviation Events

Certification Requirements for Special Aviation Events

603.01 No person shall conduct a special aviation event unless the person complies with the provisions of a special flight operations certificate — special aviation event issued by the Minister pursuant to section 603.02.

Issuance of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event

603.02 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by and within the time limits specified in the *Special Flight Operations Standards*, is-

b) « masse maximale au décollage certifiée » s'entend au sens de « masse maximale homologuée au décollage » au paragraphe 101.01(1);

c) « avion à réaction subsonique » s'entend au sens de « avion subsonique à turboréacteurs » au paragraphe (1).

DORS/2008-277, art. 1; DORS/2010-304, art. 3.

602.151 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.152 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.153 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.154 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.155 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.156 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.157 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.158 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.159 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.160 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.161 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

602.162 [Abrogé, DORS/2008-277, art. 1]

Sous-partie 3 — Opérations aériennes spécialisées

Section I — Manifestations aéronautiques spéciales

Exigences d'agrément pour les manifestations aéronautiques spéciales

603.01 Il est interdit de tenir une manifestation aéronautique spéciale à moins de se conformer aux dispositions du certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale délivré par le ministre en application de l'article 603.02.

Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale

603.02 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat d'opérations aériennes spécialisées-manifestation aéronautique spéciale si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la

sue a special flight operations certificate-special aviation event to an applicant who demonstrates to the Minister the ability to conduct a special aviation event in accordance with the *Special Flight Operations Standards*.

SOR/2006-77, s. 13.

manière exigées par les *Normes d'opérations aériennes spécialisées* et dans les délais prévus par celles-ci lui démontre qu'il est en mesure de tenir une manifestation aéronautique spéciale conformément aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

DORS/2006-77, art. 13.

Contents of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event

603.03 A special flight operations certificate — special aviation event shall contain the following information:

(*a*) the name and address of the certificate holder;

(*b*) the number of the certificate;

(*c*) the date of issue of the certificate;

(*d*) the validity period of the certificate;

(*e*) the general conditions identified in section 603.04; and

(*f*) specific conditions with respect to

(i) the types of aircraft authorized to operate at the special aviation event and, if applicable, their registration,

(ii) the names and, if applicable, the qualifications of the flight crew members authorized to participate in the special aviation event, and

(iii) any other condition pertaining to the special aviation event that the Minister deems necessary for aviation safety.

Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale

603.03 Le certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale contient ce qui suit :

a) le nom et l'adresse du titulaire du certificat;

b) le numéro du certificat;

c) la date de délivrance du certificat;

d) la période de validité du certificat;

e) les conditions générales visées à l'article 603.04;

f) les conditions particulières concernant :

(i) les types d'aéronefs dont l'utilisation est autorisée lors de la manifestation aéronautique spéciale et, s'il y a lieu, leur immatriculation,

(ii) les noms et, s'il y a lieu, les qualifications des membres d'équipage de conduite autorisés à prendre part à la manifestation aéronautique spéciale,

(iii) toute autre condition relative à la manifestation aéronautique spéciale que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

General Conditions of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event

603.04 A special flight operations certificate — special aviation event shall contain the following general conditions:

(*a*) the certificate holder shall maintain an adequate management organization;

Conditions générales relatives au certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale

603.04 Le certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale contient les conditions générales suivantes :

a) le titulaire du certificat maintient une structure de gestion convenable;

(*b*) the certificate holder shall ensure that participants are

(i) qualified for the type of demonstration to be flown, and

(ii) provided with a briefing that meets the *Special Flight Operations Standards*; and

(*c*) the certificate holder shall conduct the special aviation event in a safe manner.

Event Management

603.05 No person shall conduct a special aviation event unless the person has a management organization that

(*a*) is capable of exercising supervision and operational control over

(i) persons attending the special aviation event,

(ii) any flight that is to be operated at the special aviation event; and

(iii) personnel involved in the conduct of the special aviation event whose duties and responsibilities are specified in the *Special Flight Operations Standards*; and

(*b*) meets the *Special Flight Operations Standards*.

SOR/2006-77, s. 14.

Participant and Aircraft Eligibility

603.06 No person shall operate an aircraft or permit an aircraft to be operated in a special aviation event unless the person operating the aircraft and the aircraft

(*a*) meet the eligibility requirements specified in section 623.06 of the *Special Flight Operations Standards*; and

(*b*) are authorized to do so in a special flight operations certificate-special aviation event.

SOR/2006-77, s. 15.

b) le titulaire du certificat s'assure que les participants :

(i) sont qualifiés pour le type de démonstration à effectuer,

(ii) ont reçu un exposé conforme aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*;

c) le titulaire du certificat tient la manifestation aéronautique spéciale en toute sécurité.

Gestion des manifestations

603.05 Il est interdit de tenir une manifestation aéronautique spéciale à moins que ne soit établie une structure de gestion :

a) qui permet d'exercer la surveillance et le contrôle d'exploitation :

(i) des personnes qui assistent à la manifestation aéronautique spéciale,

(ii) de tout vol devant être effectué au cours de la manifestation aéronautique spéciale,

(iii) du personnel participant à la tenue de la manifestation aéronautique spéciale dont les tâches et responsabilités sont précisées dans les *Normes d'opérations aériennes spécialisées*;

b) qui est conforme aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

DORS/2006-77, art. 14.

Admissibilité des participants et des aéronefs

603.06 Il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef ou de permettre à toute personne d'utiliser un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale à moins que la personne utilisant l'aéronef et l'aéronef, à la fois :

a) ne satisfassent aux conditions d'admissibilité précisées à l'article 623.06 des *Normes d'opérations aériennes spécialisées*;

b) n'y soient autorisés aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées-manifestation aéronautique spéciale.

DORS/2006-77, art. 15.

Minimum Safety Distances and Altitudes

603.07 No person shall operate an aircraft in a special aviation event at a distance from, or at an altitude above, a spectator area, a built-up area or an occupied building if that distance or altitude is less than the minimum specified in section 623.07 of the *Special Flight Operations Standards*.

SOR/2006-77, s. 15.

Distances et altitudes de sécurité minimales

603.07 Il est interdit d'utiliser un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale à une distance d'une zone de spectateurs, d'une zone bâtie, d'un immeuble occupé, ou à une altitude au-dessus de celles-ci, qui est inférieure aux minimums précisés à l'article 623.07 des *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

DORS/2006-77, art. 15.

Weather Conditions

603.08 No person shall operate an aircraft in a special aviation event in weather conditions that are below the minimum conditions specified in the *Special Flight Operations Standards*.

Conditions météorologiques

603.08 Il est interdit d'utiliser un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions minimales précisées dans les *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

Participant Briefing

603.09 No person shall operate an aircraft in a special aviation event unless the person has received a participant briefing that meets the *Special Flight Operations Standards*.

Exposé aux participants

603.09 Il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale à moins qu'elle n'ait reçu un exposé aux participants conforme aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

[**603.10** to **603.15** reserved]

[**603.10** à **603.15** réservés]

Division II — Balloons with Fare-paying Passengers

Section II — Ballons avec passagers payants

Application

603.16 This Division applies in respect of the operation of a balloon where fare-paying passengers are carried on board.

Application

603.16 La présente section s'applique à l'utilisation et à l'exploitation de ballons lorsque des passagers payants sont transportés à bord.

Certification Requirements for Balloon Operations

603.17 No person shall operate a balloon under this Division unless the person complies with the provisions of a special flight operations certificate — balloons issued by the Minister pursuant to section 603.18.

Exigences d'agrément pour l'utilisation de ballons

603.17 Il est interdit à toute personne d'utiliser un ballon en application de la présente section à moins qu'elle ne se conforme aux dispositions du certificat d'opérations aériennes spécialisées — ballons délivré par le ministre en application de l'article 603.18.

Issuance of Special Flight Operations Certificate — Balloons

603.18 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by the *Special Flight Operations Standards*, issue a special flight operations certificate — balloons to an applicant who demonstrates to the Minister the ability to conduct the flight operation in accordance with the *Special Flight Operations Standards*.

Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Ballons

603.18 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat d'opérations aériennes spécialisées — ballons si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes d'opérations aériennes spécialisées* lui démontre qu'il est en mesure d'effectuer l'opération aérienne conformément aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

Contents of Special Flight Operations Certificate — Balloons

603.19 A special flight operations certificate — balloons shall contain the following information:

(*a*) the name and address of the balloon operator;

(*b*) the number of the certificate;

(*c*) the date of issue of the certificate;

(*d*) the general conditions identified in section 603.20; and

(*e*) specific conditions with respect to

(i) the types and AX class of balloons authorized and, where the balloon is of a special shape or is a foreign-registered balloon, its registration,

(ii) the external carriage of passengers, and

(iii) any other condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Ballons

603.19 Le certificat d'opérations aériennes spécialisées — ballons contient ce qui suit :

a) le nom et l'adresse de l'exploitant de ballons;

b) le numéro du certificat;

c) la date de délivrance du certificat;

d) les conditions générales visées à l'article 603.20;

e) les conditions particulières concernant :

(i) les types et la classe AX de ballons autorisés et, lorsque le ballon est d'une forme particulière ou est immatriculé à l'étranger, l'immatriculation,

(ii) le transport externe de passagers,

(iii) toute autre condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

General Conditions of Special Flight Operations Certificate — Balloons

603.20 A special flight operations certificate — balloons shall contain the following general conditions:

(*a*) the balloon operator shall maintain balloons that are properly equipped for the area of operation and the type of operation;

(*b*) the balloon operator shall maintain its balloons in accordance with the requirements of Subpart 5;

Conditions générales relatives au certificat d'opérations aériennes spécialisées — Ballons

603.20 Le certificat d'opérations aériennes spécialisées — ballons contient les conditions générales suivantes :

a) l'exploitant de ballons dispose de ballons qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation;

(*c*) the balloon operator shall employ flight crew members who meet the *Special Flight Operations Standards*; and

(*d*) the balloon operator shall conduct a safe operation.

b) l'exploitant de ballons effectue la maintenance de ses ballons conformément aux exigences de la sous-partie 5;

c) l'exploitant de ballons a, à son service, des membres d'équipage de conduite qui satisfont aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*;

d) l'exploitant de ballons mène l'exploitation d'une manière sécuritaire.

Crew Member Qualifications

603.21 No balloon operator shall permit a person to act and no person shall act as the pilot-in-command of a balloon unless the person meets the qualification and currency requirements set out in the *Special Flight Operations Standards*.

Qualifications des membres d'équipage

603.21 Il est interdit à l'exploitant de ballons de permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord d'un ballon et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences relatives aux qualifications et à la mise à jour des connaissances précisées dans les *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

Briefing of Passengers

603.22 The pilot-in-command of a balloon shall ensure that passengers are given a safety briefing that meets the *Special Flight Operations Standards*.

Exposé donné aux passagers

603.22 Le commandant de bord d'un ballon doit s'assurer qu'un exposé sur les mesures de sécurité conforme aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées* est donné aux passagers.

Operations at Night

603.23 No person shall operate a balloon in free flight at night unless

(*a*) the balloon is equipped in accordance with section 605.19; and

(*b*) landings are conducted during the day.

Vol de nuit

603.23 Il est interdit d'utiliser un ballon en vol libre la nuit à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le ballon est muni de l'équipement conformément à l'article 605.19;

b) les atterrissages sont effectués le jour.

Tethered Flight

603.24 (1) No person shall operate a balloon in tethered flight with passengers on board unless the pilot-in-command is on board.

(2) The pilot-in-command shall record all time spent in tethered flight as air time for the purpose of maintenance.

Ballon en vol captif

603.24 (1) Il est interdit d'utiliser un ballon en vol captif ayant des passagers à bord à moins que le commandant de bord ne soit à bord.

(2) Le commandant de bord consigne le temps passé en vol en ballon captif en tant que temps dans les airs, aux fins de la maintenance.

Carriage of Passengers

603.25 No person shall operate a balloon with passengers on board unless each passenger is carried in the basket.

SOR/2006-77, s. 16.

603.26 [Repealed, SOR/2006-77, s. 16]

[**603.26** to **603.35** reserved]

Division III — Parachuting

Application

603.36 This Division applies in respect of the conduct of parachute descents

(*a*) in or into controlled airspace or an air route; and

(*b*) over or into a built-up area or open-air assembly of persons.

Certification Requirements for Parachute Operations

603.37 For the purposes of section 602.26, a pilot-in-command may permit and a person may conduct a parachute descent under this Division if the person complies with the provisions of a special flight operations certificate — parachuting issued by the Minister pursuant to section 603.38.

Issuance of Special Flight Operations Certificate — Parachuting

603.38 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by the *Special Flight Operations Standards*, issue a special flight operations certificate — parachuting to an applicant who demonstrates to the Minister the ability to conduct the flight operation in accordance with the *Special Flight Operations Standards*.

Transport de passagers

603.25 Il est interdit d'utiliser un ballon ayant des passagers à bord à moins que tous les passagers ne soient transportés dans la nacelle.

DORS/2006-77, art. 16.

603.26 [Abrogé, DORS/2006-77, art. 16]

[**603.26** à **603.35** réservés]

Section III — Parachutisme

Application

603.36 La présente section s'applique à l'exécution de sauts en parachute :

a) dans l'espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne;

b) au-dessus ou à l'intérieur des zones bâties ou des rassemblements de personnes en plein air.

Exigences d'agrément pour l'utilisation de parachutes

603.37 Pour l'application de l'article 602.26, le commandant de bord peut permettre à une personne d'effectuer un saut en parachute en application de la présente section et une personne peut effectuer un tel saut si elle se conforme aux dispositions d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — parachutisme délivré par le ministre en application de l'article 603.38.

Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Parachutisme

603.38 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat d'opérations aériennes spécialisées — parachutisme si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes d'opérations aériennes spécialisées* lui démontre qu'il est en mesure d'effectuer l'opération aérienne conformément aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

Contents of Special Flight Operations Certificate — Parachuting

603.39 A special flight operations certificate — parachuting shall contain the following information:

(*a*) the name and address of the certificate holder;

(*b*) the number of the certificate;

(*c*) the date of issue of the certificate;

(*d*) the validity period of the certificate;

(*e*) the type of flight operation authorized; and

(*f*) any condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

[**603.40** to **603.64** reserved]

Division IV — Miscellaneous Special Flight Operations

Application

603.65 This Division applies in respect of the following flight operations when not conducted under Part VII:

(*a*) the operation of an aircraft, other than a balloon, for the purpose of conducting a take-off or landing within a built-up area of a city or town at a place other than an airport, heliport or military aerodrome;

(*b*) the operation of an aircraft for the purpose of conducting aerial application, aerial inspection or aerial photography at altitudes and distances less than those specified in paragraph 602.14(2)(*a*);

(*c*) the operation of a helicopter while conducting Class B, C or D external load operations over a built-up area or open-air assembly of persons, including flight at altitudes and distances less than those specified in paragraph 602.14(2)(*a*);

(*d*) the operation of an unmanned air vehicle;

(*e*) the operation of a powered aircraft while persons enter or, except for parachute descents, leave the aircraft in flight; and

Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Parachutisme

603.39 Le certificat d'opérations aériennes spécialisées — parachutisme contient ce qui suit :

a) le nom et l'adresse du titulaire du certificat;

b) le numéro du certificat;

c) la date de délivrance du certificat;

d) la période de validité du certificat;

e) le type d'opération aérienne autorisée;

f) toute condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

[**603.40** à **603.64** réservés]

Section IV — Opérations aériennes spécialisées diverses

Application

603.65 La présente section s'applique aux opérations aériennes suivantes lorsqu'elles ne sont pas effectuées en application de la partie VII :

a) l'utilisation d'un aéronef, autre qu'un ballon, pour effectuer un décollage ou un atterrissage à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit autre qu'un aéroport, un héliport ou un aérodrome militaire;

b) l'utilisation d'un aéronef pour effectuer un traitement aérien, une inspection aérienne ou de la photographie aérienne à une altitude et à une distance inférieures à celles prévues à l'alinéa 602.14(2)*a*);

c) l'utilisation d'un hélicoptère pour le transport d'une charge externe de classe B, C ou D au-dessus d'une zone bâtie ou d'un rassemblement de personnes en plein air, y compris le vol à une altitude et à une distance inférieures à celles prévues à l'alinéa 602.14(2)*a*);

d) l'utilisation d'un véhicule aérien non habité;

(*f*) the operation of an aircraft while conducting aerobatic manoeuvres

(i) in or into controlled airspace or an air route, or

(ii) below 2,000 feet AGL.

SOR/2003-271, s. 7; SOR/2007-87, s. 12.

e) l'utilisation d'un aéronef propulsé lorsque des personnes montent à bord de l'aéronef en vol ou, sauf dans le cas de sauts en parachute, le quittent;

f) l'utilisation d'un aéronef pour effectuer des acrobaties aériennes :

(i) soit dans l'espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne,

(ii) soit à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL.

DORS/2003-271, art. 7; DORS/2007-87, art. 12.

Certification Requirements

603.66 No person shall conduct a flight operation referred to in section 603.65 unless the person complies with the provisions of a special flight operations certificate issued by the Minister pursuant to section 603.67.

Exigences d'agrément

603.66 Il est interdit d'effectuer une opération aérienne visée à l'article 603.65 à moins de se conformer aux dispositions du certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré par le ministre en application de l'article 603.67.

Issuance of Special Flight Operations Certificate

603.67 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by the *Special Flight Operations Standards*, issue a special flight operations certificate to an applicant who demonstrates to the Minister the ability to conduct the flight operation in accordance with the *Special Flight Operations Standards*.

Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées

603.67 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat d'opérations aériennes spécialisées si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes d'opérations aériennes spécialisées* lui démontre qu'il est en mesure d'effectuer l'opération aérienne conformément aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

Contents of Special Flight Operations Certificate

603.68 A special flight operations certificate shall contain the following information:

(*a*) the name and address of the certificate holder;

(*b*) the number of the certificate;

(*c*) the date of issue of the certificate;

(*d*) the validity period of the certificate;

(*e*) the type of flight operation authorized; and

(*f*) any condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

Contenu du certificat d'opérations aériennes spécialisées

603.68 Le certificat d'opérations aériennes spécialisées contient ce qui suit :

a) le nom et l'adresse du titulaire du certificat;

b) le numéro du certificat;

c) la date de délivrance du certificat;

d) la période de validité du certificat;

e) le type d'opération aérienne autorisée;

f) toute condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

[**603.69** to **603.75** reserved]

SUBPART 4 — PRIVATE OPERATORS

Division I — General Provisions

Interpretation

604.01 (1) The following definitions apply in this Subpart.

"main base" means a location where a private operator has personnel, aircraft and facilities for its operations and that is established as the principal place of business of the private operator. (*base principale*)

"PBN Manual" means ICAO Document 9613, entitled *Performance-based Navigation (PBN) Manual*. (*manuel PBN*)

"special authorization" means an authorization issued by the Minister under subsection 604.05(2) that permits the carrying out of an activity referred to in Division IV or an activity in respect of which the Minister has established requirements under subsection 604.74(1). (*autorisation spéciale*)

"sub-base" means a location where a private operator has personnel and aircraft and from which operational control is exercised in accordance with the private operator's operational control system. (*base secondaire*)

(2) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into this Subpart, unless the context requires otherwise,

(*a*) "should" and "must" shall be read as "shall";

(*b*) "operator" and "aircraft operator" shall be read as "private operator"; and

(*c*) "authority", "competent aviation authority" and "operating authority" shall be read as "Minister".

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

[**603.69** à **603.75** réservés]

SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITANTS PRIVÉS

Section I — dispositions générales

Définitions et interprétation

604.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« autorisation spéciale » Autorisation délivrée par le ministre en vertu du paragraphe 604.05(2) permettant l'exercice d'une activité visée à la section IV ou pour laquelle le ministre a établi des exigences en vertu du paragraphe 604.74(1). (*special authorization*)

« base principale » Endroit où l'exploitant privé a du personnel, des aéronefs et des installations pour son exploitation et où se trouve son principal établissement. (*main base*)

« base secondaire » Endroit où l'exploitant privé a du personnel et des aéronefs et à partir duquel le contrôle d'exploitation est effectué conformément au système de contrôle d'exploitation de celui-ci. (*sub-base*)

« manuel PBN » Le document 9613 de l'OACI, intitulé *Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)*. (*PBN Manual*)

(2) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans la présente sous-partie, sauf indication contraire du contexte, les règles suivantes s'appliquent :

a) « devrait », « devraient » et « faudrait » valent respectivement mention de « doit », « doivent » et « faut »;

b) « exploitant », « exploitant aérien » et « exploitant d'aéronefs » valent mention de « exploitant privé »;

c) « autorité », « autorité aéronautique », « autorité aéronautique compétente », « autorité d'exploitation » et « autorité de l'aviation » valent mention de « ministre ».

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Application

604.02 This Subpart applies to the following Canadian aircraft:

(*a*) large aeroplanes;

(*b*) turbine-powered aircraft;

(*c*) pressurized aircraft; and

(*d*) multi-engined aircraft.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

Prohibition

604.03 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate any of the following Canadian aircraft for the purpose of transporting passengers or goods unless the person is the holder of a private operator registration document:

(*a*) a large aeroplane;

(*b*) a turbo-jet-powered aeroplane; or

(*c*) a turbine-powered pressurized aeroplane certificated for more than six passenger seats.

(2) Subsection (1) does not apply to the operation of an aircraft referred to in paragraphs (1)(*a*) to (*c*) by

(*a*) an air operator who operates the aircraft in accordance with the requirements of Part VII; or

(*b*) a person who operates the aircraft under a flight permit issued under section 507.04.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

Issuance of a Private Operator Registration Document

604.04 (1) The applicant for a private operator registration document shall submit to the Minister an application containing the following information:

(*a*) the applicant's legal name and, if any, trade name;

(*b*) the applicant's contact information;

(*c*) the names of the operations manager, chief pilot and maintenance manager;

Application

604.02 La présente sous-partie s'applique aux aéronefs canadiens suivants :

a) les gros avions;

b) les aéronefs à turbomoteurs;

c) les aéronefs pressurisés;

d) les aéronefs multimoteurs.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Interdiction

604.03 (1) Sous-réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser l'un quelconque des aéronefs canadiens ci-après en vue de transporter des passagers ou des biens à moins d'être titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé :

a) les gros avions;

b) les avions à turboréacteurs;

c) les avions pressurisés à turbomoteur dont la certification prévoit plus de six sièges passagers.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'utilisation d'un des aéronefs visés aux alinéas (1)*a*) à *c*) par les personnes suivantes :

a) l'exploitant aérien qui l'utilise conformément aux exigences de la partie VII;

b) la personne qui l'utilise aux termes d'un permis de vol délivré en vertu de l'article 507.04.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Délivrance d'un document d'enregistrement d'exploitant privé

604.04 (1) Le demandeur d'un document d'enregistrement d'exploitant privé présente au ministre une demande comportant les renseignements suivants :

a) sa dénomination sociale et, le cas échéant, son nom commercial;

b) ses coordonnées;

(*d*) a description of the proposed area of operation, using the chart depicted in the *Index to Application of Supplementary Procedures* in ICAO Document 7030, entitled *Regional Supplementary Procedures*;

(*e*) the location of the applicant's main base and, if any, sub-bases; and

(*f*) for each aircraft that will be operated, the aircraft type, the nationality mark and the registration mark.

(2) The Minister shall, on receipt of the application referred to in subsection (1), issue a private operator registration document to the applicant if the applicant is the registered owner of all the aircraft that will be operated under this Subpart or is permitted to use those aircraft under section 203.03.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

c) les noms du gestionnaire des opérations, du pilote en chef et du gestionnaire de la maintenance;

d) une description de la zone d'exploitation proposée, au moyen de la carte illustrée dans l'*Index pour l'application des procédures complémentaires* du document 7030 de l'OACI, intitulé*Procédures complémentaires régionales*;

e) l'emplacement de sa base principale et, le cas échéant, de ses bases secondaires;

f) pour chaque aéronef qui sera utilisé, le type, la marque de nationalité et la marque d'immatriculation de l'aéronef.

(2) Le ministre, sur réception de la demande visée au paragraphe (1), délivre un document d'enregistrement d'exploitant privé au demandeur si celui-ci est le propriétaire enregistré de tous les aéronefs qui seront utilisés en vertu de la présente sous-partie ou qu'il est autorisé à utiliser en vertu de l'article 203.03.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Issuance of Special Authorization

604.05 (1) A private operator who wishes to operate an aircraft under a special authorization shall submit to the Minister an application that

a) identifies the activity referred to in Division IV that the applicant wishes to carry out; and

b) includes a copy of the part of the private operator's operations manual that sets out the processes, practices and procedures relating to the special authorization requested.

(2) The Minister shall, on receipt of the application referred to in subsection (1), issue a special authorization to the applicant if the applicant

(*a*) holds a private operator registration document;

(*b*) is able to meet the requirements of Division IV relating to the special authorization requested; and

(*c*) has an operations manual that sets out the processes, practices and procedures that are necessary to meet

Délivrance d'une autorisation spéciale

604.05 (1) L'exploitant privé qui se propose d'utiliser un aéronef en vertu d'une autorisation spéciale présente au ministre une demande qui, à la fois :

a) indique l'activité visée à la section IV que le demandeur se propose d'exercer;

b) comprend une copie de la partie de son manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures qui visent l'autorisation spéciale demandée.

(2) Le ministre, sur réception de la demande visée au paragraphe (1), délivre une autorisation spéciale au demandeur si celui-ci respecte les exigences suivantes :

a) le demandeur est titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé;

b) il est en mesure de respecter les exigences de la section IV qui visent l'autorisation spéciale demandée;

the requirements of Division IV relating to the special authorization requested.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

c) il dispose d'un manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures nécessaires pour respecter les exigences de la section IV qui visent l'autorisation spéciale demandée.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Notice to the Minister

604.06 A private operator shall notify the Minister if a change is made to the information contained in an application submitted under subsection 604.04(1) within ten days after the day on which the change is made.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

Avis au ministre

604.06 L'exploitant privé avise le ministre dans les dix jours qui suivent la date à laquelle une modification est apportée à un renseignement contenu dans une demande présentée en vertu du paragraphe 604.04(1).

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Amendment of Private Operator's Operations Manual

604.07 A private operator who has been issued a special authorization, and who amends the part of the private operator's operations manual that sets out the processes, practices and procedures relating to the special authorization, shall submit to the Minister a copy of that part of the operations manual within ten days after the day on which the amendment is made.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

Modification du manuel d'exploitation de l'exploitant privé

604.07 L'exploitant privé à l'égard duquel a été délivrée une autorisation spéciale et qui modifie la partie de son manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures qui visent l'autorisation spéciale présente une copie de cette partie au ministre dans les dix jours qui suivent la date à laquelle la modification a été apportée.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Duties of a Private Operator

604.08 A private operator shall

(*a*) ensure that no person is appointed operations manager or chief pilot or continues to serve as operations manager or chief pilot if, at the time of the person's appointment or during the person's tenure, the person has a record of conviction for

(i) an offence under section 7.3 of the Act, or

(ii) two or more offences under these Regulations that did not arise from a single incident;

(*b*) ensure that no person is appointed maintenance manager or continues to serve as maintenance manager if, at the time of the person's appointment or during the person's tenure, the person has a record of conviction for an offence under section 7.3 of the Act;

(*c*) ensure that the operations manager performs the duties set out in section 604.204;

Fonctions de l'exploitant privé

604.08 L'exploitant privé doit :

a) veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de gestionnaire des opérations ou de pilote en chef ni ne continue d'occuper l'un ou l'autre de ces postes si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

(i) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi,

(ii) soit pour deux infractions ou plus prévues au présent règlement qui ne découlent pas d'un seul événement;

b) veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de gestionnaire de la maintenance ni ne continue d'occuper ce poste si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condam-

(*d*) perform the duties set out in section 604.208; and

(*e*) provide the operations manager and the maintenance manager with the financial and human resources necessary to ensure that the private operator meets the requirements of these Regulations.

SOR/2014-131, s. 18.

Accountability

604.09 (1) No operations manager, no chief pilot and no maintenance manager shall assign to another person a management function for which he or she is responsible and accountable unless the private operator's operations manual

(*a*) identifies the functions that may be assigned;

(*b*) identifies either by name or by position the persons to whom those functions may be assigned; and

(*c*) describes the scope of the assignment.

(2) The responsibility and accountability of an operations manager, a chief pilot and a maintenance manager are not affected by the assignment of a management function to another person under subsection (1).

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.10** to **604.24** reserved]

604.21 [Repealed, SOR/2014-131, s. 18]

604.22 [Repealed, SOR/2014-131, s. 18]

604.23 [Repealed, SOR/2014-131, s. 18]

604.24 [Repealed, SOR/2014-131, s. 18]

nation pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;

c) veiller à ce que le gestionnaire des opérations exerce les fonctions prévues à l'article 604.204;

d) exercer les fonctions prévues à l'article 604.208;

e) accorder au gestionnaire des opérations et au gestionnaire de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires afin de satisfaire aux exigences du présent règlement.

DORS/2014-131, art. 18.

Obligation de rendre compte

604.09 (1) Il est interdit au gestionnaire des opérations, au pilote en chef et au gestionnaire de la maintenance d'attribuer à une autre personne des fonctions de gestion qui relèvent d'eux et dont ils doivent rendre compte à moins que le manuel d'exploitation de l'exploitant privé n'indique :

a) les fonctions qui peuvent être attribuées;

b) les personnes, par leur nom ou leur poste, à qui ces fonctions peuvent être assignées;

c) l'étendue des fonctions attribuées.

(2) Les fonctions de gestion attribuées en vertu du paragraphe (1) ne portent atteinte ni à la responsabilité ni à l'obligation de rendre compte du gestionnaire des opérations, du pilote en chef et du gestionnaire de la maintenance.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.10** à **604.24** réservés]

604.21 [Abrogé, DORS/2014-131, art. 18]

604.22 [Abrogé, DORS/2014-131, art. 18]

604.23 [Abrogé, DORS/2014-131, art. 18]

604.24 [Abrogé, DORS/2014-131, art. 18]

Division II — Flight Operations

Operational Control System

604.25 (1) A private operator shall have an operational control system that is adapted to the complexity of the private operator's operations and to the private operator's area of operation, and that meets the requirements of subsections (2) and (3).

(2) The operational control system shall include procedures for ensuring that

(*a*) all the operational requirements specified in this Subpart are met;

(*b*) each aircraft is operated within the weight and balance limits specified in the aircraft flight manual;

(*c*) the names of the persons on board an aircraft are recorded by the private operator before each flight; and

(*d*) search and rescue authorities are notified in a timely manner if a flight is overdue or missing.

(3) The operational control system shall include

(*a*) pilot self-dispatch procedures that set out the following elements:

(i) flight planning requirements,

(ii) the timing within which a flight crew member must inform the private operator of an aircraft's departure and arrival, and

(iii) a method of confirming that an aircraft has arrived safely at an unattended aerodrome during a VFR flight or that an IFR flight plan has been cancelled prior to landing; or

(*b*) co-authority dispatch procedures that set out the following elements:

(i) flight planning requirements,

(ii) flight following requirements,

(iii) flight watch requirements,

Section II — opérations aériennes

Système de contrôle d'exploitation

604.25 (1) L'exploitant privé dispose d'un système de contrôle d'exploitation qui est adapté à la complexité de son exploitation et à sa zone d'exploitation et qui respecte les exigences des paragraphes (2) et (3).

(2) Le système de contrôle d'exploitation comprend des procédures pour que, à la fois :

a) toutes les exigences opérationnelles précisées dans la présente sous-partie soient respectées;

b) chaque aéronef soit utilisé dans les limites de masse et de centrage précisées dans le manuel de vol de l'aéronef;

c) les noms des personnes à bord de l'aéronef soient consignés par l'exploitant privé avant chaque vol;

d) les autorités de recherches et de sauvetage soient avisées en temps opportun si un vol est en retard ou manquant.

(3) Il comprend l'une ou l'autre des procédures suivantes :

a) une procédure de régulation du vol par le pilote qui prévoit les éléments suivants :

(i) des exigences en matière de planification des vols,

(ii) le moment où un membre d'équipage de conduite doit informer l'exploitant privé du départ et de l'arrivée d'un aéronef,

(iii) une méthode pour confirmer qu'un aéronef est arrivé en toute sécurité à un aérodrome non contrôlé lors d'un vol VFR ou qu'un plan de vol IFR est annulé avant l'atterrissage;

b) une procédure de régulation des vols en coresponsabilité qui prévoit les éléments suivants :

(i) des exigences en matière de planification des vols,

(ii) des exigences en matière de suivi des vols,

(iv) a method of confirming that an aircraft has arrived safely at an unattended aerodrome during a VFR flight or that an IFR flight plan has been cancelled prior to landing,

(v) the method by which the operational flight plan is approved and recorded by the pilot-in-command and the flight dispatcher,

(vi) if operational flight plans are prepared and accepted for a series of flights, the method by which any changes to those plans are approved and recorded by the pilot-in-command and the flight dispatcher,

(vii) if flight planning and flight watch are two separate functions, the method of switching from one to the other, and

(viii) a means to ensure that, at each location where a flight originates, the pilot-in-command will

(A) receive meteorological information related to the flight,

(B) receive a copy of the operational flight plan, and

(C) can contact the responsible flight dispatcher prior to take-off.

(4) Documentation related to the operational control of a flight shall be retained by the private operator for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

(iii) des exigences en matière de surveillance des vols,

(iv) une méthode pour confirmer qu'un aéronef est arrivé en toute sécurité à un aérodrome non contrôlé lors d'un vol VFR ou qu'un plan de vol IFR est annulé avant l'atterrissage,

(v) la méthode par laquelle le plan de vol exploitation est approuvé et consigné par le commandant de bord et le régulateur de vol,

(vi) si des plans de vol exploitation sont établis et acceptés pour une série de vols, la méthode par laquelle toute modification apportée à ceux-ci est approuvée et consignée par le commandant de bord et le régulateur de vol,

(vii) si la planification des vols et la surveillance des vols sont deux fonctions distinctes, une méthode pour passer de l'une à l'autre,

(viii) un moyen pour faire en sorte que le commandant de bord, à chaque endroit où commence un vol :

(A) reçoive des renseignements météorologiques relatifs à ce vol,

(B) reçoive un exemplaire du plan de vol exploitation,

(C) puisse communiquer avec le régulateur de vol responsable avant le décollage.

(4) Les documents relatifs au contrôle opérationnel d'un vol sont conservés par l'exploitant privé pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le vol a pris fin.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Designation of Pilot-in-command and Second-in-command

604.26 (1) A private operator shall designate, for each flight, a pilot-in-command or, if the crew includes two or more flight crew members, a pilot-in-command and a second-in-command.

Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second

604.26 (1) L'exploitant privé désigne, pour chaque vol, un commandant de bord ou, si l'équipage comprend deux membres d'équipage de conduite ou plus, un commandant de bord et un commandant en second.

(2) The private operator shall record the name of the pilot-in-command and, if applicable, second-in-command designated for each flight under subsection (1) and shall retain the record for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

(2) L'exploitant privé consigne dans un registre le nom du commandant de bord et, le cas échéant, celui du commandant en second qui ont été désignés, pour chaque vol, en vertu du paragraphe (1) et conserve ce registre pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date du vol.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Flight Dispatchers and Flight Followers

604.27 A flight dispatcher and a flight follower shall, in respect of a flight conducted by a private operator,

(*a*) perform flight following and flight watch;

(*b*) provide any operational information requested by a flight crew member; and

(*c*) notify search and rescue authorities in a timely manner if a flight is overdue or missing.

SOR/2005-341, s. 5; SOR/2014-131, s. 18.

Régulateurs de vol et préposés au suivi des vols

604.27 Tout régulateur de vol et tout préposé au suivi des vols doivent, à l'égard d'un vol effectué par l'exploitant privé :

a) effectuer le suivi de vol et la surveillance de vol;

b) fournir tout renseignement opérationnel demandé par un membre d'équipage de conduite;

c) aviser en temps opportun les autorités de recherches et de sauvetage si un vol est en retard ou manquant.

DORS/2005-341, art. 5; DORS/2014-131, art. 18.

Instrument Approaches — Landing

604.28 No person shall, in an aircraft operated by a private operator, conduct a landing following an instrument approach unless, immediately before landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

(*a*) the condition of the runway or surface of intended landing; and

(*b*) the wind direction and speed.

SOR/2009-280, s. 34; SOR/2014-131, s. 18.

Approches aux instruments — atterrissage

604.28 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, un atterrissage après une approche aux instruments à moins que, immédiatement avant l'atterrissage, le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l'atterrissage;

b) la direction et la vitesse du vent.

DORS/2009-280, art. 34; DORS/2014-131, art. 18.

[**604.29** to **604.35** reserved]

[**604.29** à **604.35** réservés]

604.29 [Repealed, SOR/2005-341, s. 5]

604.29 [Abrogé, DORS/2005-341, art. 5]

Division III — Flight Operations — Documents

Section III — opérations aériennes — documents

Checklist

604.36 (1) A private operator shall provide every crew member with the checklist referred to in paragraph 602.60(1)(*a*) or with the part of the checklist that

Liste de vérifications

604.36 (1) L'exploitant privé fournit à chaque membre d'équipage la liste de vérifications visée à l'ali-

is necessary for the performance of the crew member's duties.

(2) Every crew member shall follow, in the performance of his or her duties, the checklist or part of the checklist referred to in subsection (1).

SOR/2014-131, s. 18.

Aircraft Operating Manual

604.37 (1) A private operator may establish an aircraft operating manual for the operation of its aircraft.

(2) An aircraft operating manual shall

(*a*) contain aircraft operating procedures that are consistent with those contained in the aircraft flight manual;

(*b*) contain, if the aircraft flight manual is not carried on board the aircraft, the aircraft performance data and limitations specified in that manual, and clearly identify them as aircraft flight manual requirements;

(*c*) contain the private operator's standard operating procedures, if any; and

(*d*) identify the aircraft to which it relates.

SOR/2014-131, s. 18.

Operational Flight Data Sheet

604.38 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless an operational flight data sheet has been prepared and contains the following information:

(*a*) the date of the flight;

(*b*) the aircraft's nationality mark and registration mark;

(*c*) the name of the pilot-in-command;

(*d*) the departure aerodrome;

(*e*) the destination aerodrome;

(*f*) the alternate aerodrome, if any;

néa 602.60(1)*a*) ou la partie de celle-ci qui est nécessaire à l'exercice de ses fonctions.

(2) Les membres d'équipage doivent utiliser, dans l'exercice de leurs fonctions, la liste de vérifications ou la partie de celle-ci visées au paragraphe (1).

DORS/2014-131, art. 18.

Manuel d'utilisation de l'aéronef

604.37 (1) L'exploitant privé peut établir un manuel d'utilisation de l'aéronef pour l'utilisation de ses aéronefs.

(2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être conforme aux exigences suivantes :

a) il contient des procédures d'utilisation de l'aéronef qui sont conformes à celles contenues dans le manuel de vol de l'aéronef;

b) il contient, si le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et limites de performances de l'aéronef précisées dans ce manuel, et indique clairement qu'elles sont des exigences du manuel de vol de l'aéronef;

c) il contient, le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

d) il indique l'aéronef pour lequel il a été établi.

DORS/2014-131, art. 18.

Fiche de données de vol exploitation

604.38 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que n'ait été préparée une fiche de données de vol exploitation qui contient les renseignements suivants :

a) la date du vol;

b) la marque de nationalité de l'aéronef et sa marque d'immatriculation;

c) le nom du commandant de bord;

d) l'aérodrome de départ;

e) l'aérodrome de destination;

f) l'aérodrome de dégagement, le cas échéant;

(*g*) the estimated flight time;

(*h*) the fuel endurance;

(*i*) the weight of the fuel on board the aircraft;

(*j*) the zero fuel weight of the aircraft;

(*k*) the take-off weight and centre of gravity of the aircraft;

(*l*) the number of persons on board the aircraft;

(*m*) the proposed time of departure; and

(*n*) the estimated time of arrival.

(2) The pilot-in-command of an aircraft referred to in subsection (1) shall, on the completion of each flight, record on the operational flight data sheet the flight time, time of departure, time of arrival and aerodrome of arrival.

(3) The private operator shall retain a copy of the operational flight data sheet for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

SOR/2014-131, s. 18.

g) le temps de vol prévu;

h) l'autonomie en carburant;

i) la masse du carburant à bord de l'aéronef;

j) la masse de l'aéronef sans carburant;

k) la masse au décollage et le centre de gravité de l'aéronef;

l) le nombre de personnes à bord de l'aéronef;

m) l'heure de départ proposée;

n) l'heure d'arrivée prévue.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef visé au paragraphe (1) inscrit, à la fin de chaque vol, sur la fiche de données de vol exploitation, le temps de vol, l'heure de départ, l'heure d'arrivée et l'aérodrome d'arrivée.

(3) L'exploitant privé conserve une copie de la fiche de données de vol exploitation pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le vol a pris fin.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.39** to **604.45** reserved]

[**604.39** à **604.45** réservés]

Division IV — Flight Operations — Special Authorizations

Section IV — opérations aériennes — autorisations spéciales

Minimum Performance Capability of Long-range Navigation Systems

Performances minimales d'un système de navigation à longue portée

604.46 (1) For the purposes of this Division, a long-range navigation system shall have the following performance capability:

(*a*) the standard deviation of the lateral track deviations is less than 6.3 nautical miles;

(*b*) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 30 or more nautical miles from the cleared track is less than 5.3×10^{-4}; and

(*c*) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 50 to 70 nautical miles from the cleared track is less than 1.3×10^{-4}.

604.46 (1) Pour l'application de la présente section, tout système de navigation à longue portée doit être conforme aux performances minimales suivantes :

a) l'écart type des écarts de route latéraux est inférieur à 6,3 milles marins;

b) la proportion du temps de vol total qui est passée par l'aéronef à une distance de 30 milles marins ou plus de la route autorisée est inférieure à $5{,}3 \times 10^{-4}$;

c) la proportion de temps de vol total qui est passée par l'aéronef à une distance de 50 à 70 milles marins de la route autorisée est inférieure à $1{,}3 \times 10^{-4}$.

(2) For the purposes of this Division, a global navigation satellite system (GNSS) receiver is considered to be a long-range navigation system if it is installed in accordance with the requirements of Advisory Circular 20-138B, entitled *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems*, dated September 27, 2010 and published by the Federal Aviation Administration of the United States, as amended from time to time.

SOR/2014-131, s. 18.

(2) Pour l'application de la présente section, un récepteur utilisant le système mondial de navigation par satellite (GNSS) est considéré comme un système de navigation à longue portée s'il est installé en conformité avec les exigences de la circulaire consultative 20-138B, intitulée *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems*, publiée par la Federal Aviation Administration des États-Unis, datée du 27 septembre 2010, avec ses modifications successives.

DORS/2014-131, art. 18.

General Prohibition — Special Authorizations

604.47 (1) Subject to subsection (2), no person shall carry out any activity referred to in this Division or in respect of which the Minister has established requirements under subsection 604.74(1) unless that person is a private operator.

(2) A person other than a private operator may conduct an instrument approach using a GNSS receiver to the following minima:

(*a*) lateral navigation (LNAV);

(*b*) lateral navigation/vertical navigation (LNAV/VNAV);

(*c*) localizer performance without vertical guidance (LP); and

(*d*) localizer performance with vertical guidance (LPV).

SOR/2014-131, s. 18.

Interdiction générale — autorisations spéciales

604.47 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit, sauf à un exploitant privé, d'effectuer toute activité qui est visée à la présente section ou à l'égard de laquelle le ministre a établi des exigences en vertu du paragraphe 604.74(1).

(2) Il est permis à toute personne autre qu'un exploitant privé d'effectuer une approche aux instruments au moyen d'un récepteur GNSS aux minimums suivants :

a) le minimum de navigation latérale (LNAV);

b) le minimum de navigation latérale/verticale (LNAV/VNAV);

c) le minimum de performance d'alignement de piste sans guidage vertical (LP);

d) le minimum de performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV).

DORS/2014-131, art. 18.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

604.48 (1) For the purposes of section 602.122, a pilot-in-command may conduct an IFR flight in an aircraft operated by a private operator when an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary if

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) the estimated flight time is not more than six hours and the departure aerodrome is located in North America, Bermuda or the Caribbean islands;

Aucun aérodrome de dégagement — vol IFR

604.48 (1) Pour l'application de l'article 602.122, il est permis au commandant de bord d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, un vol IFR lorsque aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou l'itinéraire de vol IFR si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale;

(*c*) the forecast or reported weather at the destination aerodrome, from one hour before until one hour after the estimated time of arrival, does not include

(i) conditions, including fog or precipitation, that restrict flight visibility to less than three miles,

(ii) a thunderstorm,

(iii) a ceiling of less than 1,000 feet above the FAF altitude and a ground visibility of less than three miles,

(iv) a ceiling of less than 1,500 feet above the minimum descent altitude and a ground visibility of less than six miles, or

(v) freezing rain, freezing drizzle or sleet;

(*d*) the destination aerodrome

(i) has at least two runways that are

(A) operational,

(B) separate and not reciprocal directions of the same runway, and

(C) suitable for the aircraft on the basis of the aircraft operating procedures, the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual, and the factors that affect the performance of the aircraft, such as atmospheric and surface conditions, and

(ii) is equipped with an emergency electrical power supply to operate the equipment and facilities that are essential for a safe landing of the aircraft in the event of a failure of the main electrical power supply; and

(*e*) every flight crew member has received training, for which the validity period has not expired, in the conduct of an IFR flight when an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary.

b) le temps de vol prévu ne dépasse pas six heures et l'aérodrome de départ est situé en Amérique du Nord, aux Bermudes ou dans les îles des Caraïbes;

c) les conditions météorologiques prévues ou communiquées à l'aérodrome de destination pour la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant une heure après celle-ci ne comportent aucun des éléments suivants :

(i) des conditions, y compris du brouillard ou des précipitations, qui limitent la visibilité en vol à moins de trois milles,

(ii) un orage,

(iii) un plafond de moins de 1 000 pieds au-dessus de l'altitude du FAF et une visibilité au sol de moins de trois milles,

(iv) un plafond de moins de 1 500 pieds au-dessus de l'altitude minimale de descente et une visibilité au sol de moins de six milles,

(v) de la pluie verglaçante, de la bruine verglaçante ou du grésil;

d) l'aérodrome de destination :

(i) d'une part, possède au moins deux pistes qui sont conformes aux exigences suivantes :

(A) elles sont fonctionnelles,

(B) elles sont séparées et ne sont pas des routes inverses de la même piste,

(C) elles conviennent à l'aéronef, compte tenu des procédures d'utilisation de l'aéronef, des données et des limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef et des facteurs qui ont une incidence sur les performances de l'aéronef, tels que les conditions atmosphériques ou les conditions de la surface,

(ii) d'autre part, est équipé d'une source d'alimentation électrique de secours pour faire fonctionner l'équipement et les installations qui sont essentiels à la sécurité de l'atterrissage de l'aéronef en cas de

(2) If the requirements of paragraphs (1)(*a*) to (*e*) are met, and regardless of the departure aerodrome, the pilot-in-command of an aircraft that is operated by a private operator, and that is on a flight to a destination aerodrome in Canada, may file a new IFR flight plan or a new IFR flight itinerary that does not include an alternate aerodrome when the aircraft is within six hours' flight time of the destination aerodrome.

SOR/2014-131, s. 18.

défaillance du système d'alimentation électrique principal;

e) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les exigences relatives à la conduite d'un vol IFR lorsque aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou l'itinéraire de vol IFR.

(2) Si les exigences des alinéas (1)*a*) à *e*) sont respectées, le commandant de bord d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et dont le vol est à destination d'un aérodrome situé au Canada peut déposer, quel que soit l'aérodrome de départ, un nouveau plan de vol IFR ou un nouvel itinéraire de vol IFR qui ne comprennent pas d'aérodrome de dégagement lorsque cet aéronef se trouve à moins de six heures de temps de vol de l'aérodrome de destination.

DORS/2014-131, art. 18.

Take-off Minima

604.49 For the purposes of paragraph 602.126(1)(*b*),

(*a*) a pilot-in-command may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator when the reported RVR is at least 1,200 feet or the reported ground visibility is at least one quarter of a statute mile if

(i) the private operator is authorized to do so under a special authorization,

(ii) the aircraft is operated by at least two flight crew members,

(iii) the flight plan filed for the flight specifies a take-off alternate aerodrome that

(A) in the case of a twin-engined aircraft, is within the distance that can be flown in 60 minutes at normal cruising speed, or

(B) in the case of an aircraft with three or more engines, is within the distance that can be flown in 120 minutes at normal cruising speed,

Minimums de décollage

604.49 Pour l'application de l'alinéa 602.126(1)*b*) :

a) il est permis au commandant de bord d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé lorsque la RVR communiquée est d'au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol communiquée est d'au moins un quart de mille terrestre si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale,

(ii) l'aéronef est utilisé par au moins deux membres d'équipage de conduite,

(iii) le plan de vol déposé pour le vol précise un aérodrome de dégagement au décollage qui :

(A) dans le cas d'un aéronef bimoteur, se trouve à une distance qui peut être parcourue en 60 minutes de vol ou moins à la vitesse de croisière normale,

(B) dans le cas d'un aéronef à trois moteurs ou plus, se trouve à une distance qui peut être par-

(iv) the pilot-in-command and, if the operations manual provides that the second-in-command may conduct the take-off, the second-in-command have received the following training for which the validity period has not expired:

(A) take-off alternate aerodrome requirements,

(B) pilot-in-command experience requirements,

(C) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(D) minimum aircraft and runway equipment requirements,

(v) the pilot-in-command

(A) identifies any obstructions that may be in the take-off path,

(B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to

(I) safely clear those obstructions, and

(II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and

(C) verifies that the RVR is at least 1,200 feet or the ground visibility is at least one quarter of a statute mile,

(vi) the runway is equipped with high-intensity runway lights, or runway centre line lights, that are serviceable and functioning and that are visible to the pilot throughout the take-off run, or with runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run,

(vii) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate increments up to 15° above and 15° below the reference line,

(viii) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators,

courue en 120 minutes de vol ou moins à la vitesse de croisière normale,

(iv) le commandant de bord et le commandant en second, si le manuel d'exploitation prévoit que celui-ci peut effectuer le décollage, ont reçu la formation suivante dont la période de validité n'est pas expirée :

(A) les exigences concernant l'aérodrome de dégagement au décollage,

(B) les exigences concernant l'expérience du commandant de bord,

(C) la responsabilité du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d'obstacles,

(D) les exigences minimales concernant l'aéronef et le matériel de piste,

(v) le commandant de bord :

(A) repère tout obstacle qui peut se trouver dans la trajectoire de décollage,

(B) établit — à l'aide des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef — que l'aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :

(I) d'une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,

(II) d'autre part, demeure au moins à l'altitude minimale en route jusqu'à l'aérodrome de dégagement au décollage,

(C) a vérifié que la RVR est d'au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol est d'au moins un quart de mille terrestre,

(vi) la piste est dotée de feux de piste de haute intensité, ou de feux d'axe de piste, en état de service et en état de fonctionnement, à la vue du pilote pendant la course au décollage, ou de marques d'axe de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,

directional gyros and horizontal situation indicators are operative, and

(ix) the pilot-in-command and, if the operations manual provides that the second-in-command may conduct the take-off, the second-in-command have demonstrated to the private operator the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph; and

(*b*) a pilot-in-command may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator when the reported RVR is at least 600 feet if

(i) the private operator is authorized to do so under a special authorization,

(ii) the aircraft is operated by at least two flight crew members,

(iii) the flight plan filed for the flight specifies a take-off alternate aerodrome that

(A) in the case of a twin-engined aircraft, is within the distance that can be flown in 60 minutes at normal cruising speed, or

(B) in the case of an aircraft with three or more engines, is within the distance that can be flown in 120 minutes at normal cruising speed,

(iv) the pilot-in-command and, if the operations manual provides that the second-in-command may conduct the take-off, the second-in-command have received the following training for which the validity period has not expired:

(A) ground training in

(I) take-off alternate aerodrome requirements,

(II) pilot-in-command experience requirements,

(III) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(IV) minimum aircraft and runway equipment requirements, and

(vii) les indicateurs d'assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l'assiette longitudinale et latérale de l'aéronef, y compris des repères d'assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l'axe de référence, et ce, jusqu'à 15°,

(viii) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d'assiette, des gyroscopes directionnels et des indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,

(ix) le commandant de bord et le commandant en second, si le manuel d'exploitation prévoit que celui-ci peut effectuer le décollage, ont démontré à l'exploitant privé qu'ils sont en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent alinéa;

b) il est permis au commandant de bord d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé lorsque la RVR communiquée est d'au moins 600 pieds si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale,

(ii) l'aéronef est utilisé par au moins deux membres d'équipage de conduite,

(iii) le plan de vol déposé pour le vol précise un aérodrome de dégagement au décollage qui :

(A) dans le cas d'un aéronef bimoteur, se trouve à une distance qui peut être parcourue en 60 minutes de vol ou moins à la vitesse de croisière normale,

(B) dans le cas d'un aéronef à trois moteurs ou plus, se trouve à une distance qui peut être parcourue en 120 minutes de vol ou moins à la vitesse de croisière normale,

(iv) le commandant de bord et le commandant en second, si le manuel d'exploitation prévoit que celui-ci peut effectuer le décollage, ont reçu la formation suivante dont la période de validité n'est pas expirée :

(B) level C or D flight simulator training that includes

(I) one completed take-off at an RVR of 600 feet, and

(II) one rejected take-off, at an RVR of 600 feet, that includes an engine failure,

(v) the pilot-in-command

(A) identifies any obstructions that may be in the take-off path,

(B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to

(I) safely clear those obstructions, and

(II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and

(C) verifies that the RVR is at least 600 feet,

(vi) the runway is equipped

(A) with high-intensity runway lights, and runway centre line lights, that are serviceable and functioning and that are visible to the pilot throughout the take-off run, and with runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run, and

(B) with two RVR sensors that each show an RVR of at least 600 feet, one sensor being situated at the approach end of the runway and the other at

(I) the mid-point of the runway, or

(II) the departure end of the runway, if the runway is equipped with three RVR sensors and the sensor situated at the mid-point is not serviceable,

(vii) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate incre-

(A) une formation donnée au sol portant sur les éléments suivants :

(I) les exigences concernant l'aérodrome de dégagement au décollage,

(II) les exigences concernant l'expérience du commandant de bord,

(III) la responsabilité du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d'obstacles,

(IV) les exigences minimales concernant l'aéronef et le matériel de piste,

(B) une formation donnée au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D comprenant les éléments suivants :

(I) un décollage complet par une RVR de 600 pieds,

(II) un décollage interrompu par une RVR de 600 pieds comprenant une panne moteur,

(v) le commandant de bord :

(A) repère tout obstacle qui peut se trouver dans la trajectoire de décollage,

(B) établit — à l'aide des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef — que l'aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :

(I) d'une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,

(II) d'autre part, demeure au moins à l'altitude minimale en route jusqu'à l'aérodrome de dégagement au décollage,

(C) a vérifié que la RVR est d'au moins 600 pieds,

(vi) la piste est dotée :

(A) d'une part, de feux de piste haute intensité et de feux d'axe de piste, en état de service et en état de fonctionnement, à la vue du pilote pendant la course au décollage, et de marques d'axe

ments up to 15° above and 15° below the reference line,

(viii) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators, directional gyros and horizontal situation indicators are operative, and

(ix) the pilot-in-command and, if the operations manual provides that the second-in-command may conduct the take-off, the second-in-command have demonstrated to the private operator the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph.

SOR/2014-131, s. 18.

de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,

(B) d'autre part, de deux capteurs RVR qui indiquent chacun une RVR d'au moins 600 pieds, l'un situé à l'extrémité d'approche de la piste et l'autre :

(I) soit à mi-piste,

(II) soit à l'extrémité de départ de la piste, si celle-ci est dotée de trois capteurs RVR et si le capteur à mi-piste n'est pas en état de service,

(vii) les indicateurs d'assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l'assiette longitudinale et latérale de l'aéronef, y compris des repères d'assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l'axe de référence, et ce, jusqu'à 15°,

(viii) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d'assiette, des gyroscopes directionnels et des indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,

(ix) le commandant de bord et le commandant en second, si le manuel d'exploitation prévoit que celui-ci peut effectuer le décollage, ont démontré à l'exploitant privé qu'ils sont en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent alinéa.

DORS/2014-131, art. 18.

Instrument Procedures — GNSS

604.50 No person shall conduct an instrument procedure using a GNSS receiver in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) every flight crew member has received the following training for which the validity period has not expired:

(i) ground training in

(A) the GNSS and its theory of operation,

Procédures aux instruments — GNSS

604.50 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, une procédure aux instruments au moyen d'un récepteur GNSS à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation suivante dont la période de validité n'est pas expirée :

(B) the operation of the model of GNSS receiver that will be used, and

(C) the actions to be taken in response to GNSS receiver warnings and messages, and

(ii) in-flight training

(A) in the operation of the model of GNSS receiver that will be used,

(B) in the actions to be taken in response to GNSS receiver warnings and messages,

(C) in the use of the GNSS receiver for instrument procedures and other associated duties for each crew position that the flight crew member will occupy,

(D) provided

(I) on board an aircraft, or

(II) using a Level C or D flight simulator equipped with the same model of GNSS receiver as is installed in the private operator's aircraft or with a model with a user interface comparable to the user interface of that GNSS receiver, and

(E) provided by a pilot who has received training on the same model of GNSS receiver as is installed in the private operator's aircraft or on a model with a user interface comparable to the user interface of that GNSS receiver;

(*c*) every flight crew member has demonstrated to the private operator the ability to conduct an instrument approach using a GNSS receiver in accordance with this section;

(*d*) the coverage area of the GNSS receiver database is compatible with the area of operation in which the aircraft will be operated;

(*e*) the private operator has established procedures to ensure that

(i) the GNSS receiver database is updated so that it remains current,

(i) une formation donnée au sol portant sur ce qui suit :

(A) le GNSS et sa théorie de fonctionnement,

(B) l'utilisation du modèle de récepteur GNSS qui sera utilisé,

(C) les mesures à prendre en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GNSS,

(ii) une formation donnée en vol qui, à la fois :

(A) porte sur l'utilisation du modèle de récepteur GNSS qui sera utilisé,

(B) porte sur les mesures à prendre en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GNSS,

(C) porte sur l'utilisation du récepteur GNSS pour les procédures aux instruments et les autres fonctions connexes relatives à chaque poste d'équipage que le membre d'équipage de conduite occupera,

(D) est donnée :

(I) soit à bord d'un aéronef,

(II) soit au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D muni du même modèle de récepteur GNSS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface utilisateur comparable à celle de ce récepteur GNSS,

(E) est donnée par un pilote qui a reçu une formation au moyen du même modèle de récepteur GNSS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GNSS;

c) chaque membre d'équipage de conduite a démontré à l'exploitant privé qu'il est en mesure d'effectuer une approche aux instruments au moyen d'un récepteur GNSS conformément au présent article;

(ii) flight crew members who identify GNSS receiver database errors communicate those errors to the private operator, and

(iii) the GNSS receiver database errors identified are communicated to the private operator's other personnel and to the GNSS receiver database provider;

(*f*) if the aircraft is designed to be operated by one flight crew member, the GNSS course deviation and distance displays are located at the pilot station normally occupied by the pilot-in-command and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(*g*) if the aircraft is designed to be operated by two flight crew members, the GNSS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(*h*) if the aircraft is designed to be operated by one flight crew member, but can be operated by two flight crew members,

(i) the control display unit that is linked to the GNSS receiver is centrally located in relation to the two pilot stations and provides navigation information that is visible to the pilot not flying, or

(ii) the GNSS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew members who occupy those pilot stations; and

(*i*) the private operator has established GNSS approach procedures in order to prevent confusion between GNSS distance information and distance measuring equipment (DME) information.

SOR/2014-131, s. 18.

d) la zone de couverture de la base de données du récepteur GNSS est compatible avec la zone d'exploitation dans laquelle l'aéronef sera utilisé;

e) l'exploitant privé a établi des procédures pour que, à la fois :

(i) la base de données du récepteur GNSS soit mise à jour de manière que ses données demeurent actuelles,

(ii) les membres d'équipage de conduite qui repèrent des erreurs dans la base de données du récepteur GNSS les communiquent à l'exploitant privé,

(iii) les renseignements relatifs aux erreurs dans la base de données du récepteur GNSS soient communiqués aux autres membres du personnel de l'exploitant privé et au fournisseur de base de données GNSS;

f) si l'aéronef est conçu pour être utilisé par un seul membre d'équipage de conduite, l'affichage de déviation de cap et de distance GNSS est installé au poste pilote que le commandant de bord occupe en temps normal et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui l'occupe;

g) si l'aéronef est conçu pour être utilisé par deux membres d'équipage de conduite, l'affichage de déviation de cap et de distance GNSS est installé à chaque poste pilote et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

h) si l'aéronef est conçu pour être utilisé par un seul membre d'équipage de conduite, mais qu'il peut être utilisé par deux membres d'équipage de conduite :

(i) soit le panneau de commande et d'affichage relié au récepteur GNSS est installé au centre par rapport aux deux postes pilotes et fournit des renseignements de navigation qui sont visibles pour le pilote qui n'est pas aux commandes,

(ii) soit l'affichage de déviation de cap et de distance GNSS est installé à chaque poste pilote et si-

tué dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

i) l'exploitant privé a établi une procédure d'approche GNSS qui permet d'éviter toute confusion entre les mesures de distance GNSS et les mesures fournies par l'équipement de mesure de distance (DME).

DORS/2014-131, art. 18.

Precision Approaches — CAT II and CAT III

604.51 No person shall conduct a CAT II or a CAT III precision approach in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) the requirements of section 602.128 are met;

(*c*) every flight crew member has received, in respect of CAT II and CAT III precision approaches, ground training for which the validity period has not expired that includes the following elements:

(i) the characteristics, capabilities and limitations of the instrument landing system (ILS), including how its performance is affected by interference from other airborne or taxiing aircraft and from ground vehicles,

(ii) the characteristics of the visual aids and the limitations on their use in reduced visibility at the various glide path angles and cockpit cut-off angles, and the height at which visual cues are expected to appear in actual operating conditions,

(iii) the operation, capabilities and limitations of the airborne systems,

(iv) the procedures and techniques for an approach, a missed approach and a rejected landing, and a description of the factors affecting height loss during a missed approach in normal and abnormal aircraft configurations,

(v) the use and limitations of RVR, including the applicability of RVR readings from different positions along the runway,

Approches de précision — CAT II et CAT III

604.51 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, une approche de précision de CAT II ou de CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale;

b) les exigences de l'article 602.128 sont respectées;

c) chaque membre d'équipage de conduite a reçu, à l'égard des approches de précision de CAT II et de CAT III, une formation donnée au sol dont la période de validité n'est pas expirée et qui porte sur les éléments suivants :

(i) les caractéristiques, les capacités et les limites du système d'atterrissage aux instruments (ILS), y compris les effets, sur ses performances, de l'interférence causée par d'autres aéronefs qui sont en vol ou qui circulent au sol et par des véhicules au sol,

(ii) les caractéristiques des aides visuelles et les limites quant à leur utilisation par visibilité réduite suivant différents angles de descente et angles morts du poste de pilotage, et la hauteur à laquelle les repères visuels sont censés être visibles dans des conditions d'exploitation réelles,

(iii) l'utilisation, les capacités et les limites des systèmes de bord,

(iv) la procédure et les techniques d'approche, d'approche interrompue et d'atterrissage interrompu, et la description des facteurs qui ont une incidence sur la perte d'altitude au cours d'une approche interrompue dans des configurations d'aéronef normales et anormales,

(vi) obstacle limitation surfaces, obstacle-free zones, missed approach design criteria, obstacle clearance for a CAT II or CAT III precision approach, and obstacle clearance for a go-around and a rejected landing,

(vii) the effects of turbulence, precipitation and low level windshear,

(viii) the procedures and techniques for making the transition from instrument flight to visual flight in low RVR conditions, including the geometry of eye, wheel and antenna positions in relation to ILS reference datum height,

(ix) the actions to be taken if the required visual reference becomes inadequate when the aircraft is below the decision height, and the technique to be used for making the transition from visual flight to instrument flight if a go-around is necessary,

(x) the actions to be taken in the event of a failure of the approach and landing equipment above and below the decision height or alert height,

(xi) the recognition of a failure of the ground equipment, and the actions to be taken in the event of such a failure,

(xii) the factors to be taken into account in the determination of the decision height or alert height,

(xiii) the effect of aircraft malfunctions, including engine failure, on auto-throttle and auto-pilot performance,

(xiv) the procedures to be followed and the precautions to be taken while taxiing in reduced visibility, and

(xv) the standard operating procedures to be followed by crew members in normal, abnormal and emergency conditions;

(*d*) every flight crew member has received, in respect of CAT II and CAT III precision approaches, training on a synthetic flight training device that includes the following elements:

(v) l'utilisation et les limites de la RVR, y compris l'applicabilité des mesures de RVR à partir de différents points le long de la piste,

(vi) les surfaces de limitation d'obstacles, les zones dégagées d'obstacles, les critères de conception d'approche interrompue, la marge de franchissement d'obstacles dans le cas des approches de précision de CAT II ou de CAT III et la marge de franchissement d'obstacles pour la remise des gaz et les atterrissages interrompus,

(vii) les effets du cisaillement du vent à basse altitude, de la turbulence et des précipitations,

(viii) la procédure et les techniques pour effectuer la transition du vol aux instruments au vol à vue dans des conditions de faible RVR, y compris l'angle formé par la position de l'œil, de la roue et de l'antenne par rapport à la hauteur du point de repère ILS,

(ix) les mesures à prendre si la référence visuelle requise devient insuffisante lorsque l'aéronef est au-dessous de la hauteur de décision, et la technique à utiliser pour effectuer la transition du vol à vue au vol aux instruments s'il est nécessaire d'effectuer une remise des gaz,

(x) les mesures à prendre en cas de panne de l'équipement d'approche et d'atterrissage au-dessus et au-dessous de la hauteur de décision ou de la hauteur d'alerte,

(xi) la reconnaissance d'une panne de l'équipement au sol et les mesures à prendre dans ce cas,

(xii) les facteurs à prendre en considération dans le calcul de la hauteur de décision ou de la hauteur d'alerte,

(xiii) les effets d'un mauvais fonctionnement de l'aéronef, y compris une panne moteur, sur les performances des automanettes et du pilote automatique,

(xiv) la procédure et les précautions à prendre pendant la circulation au sol par visibilité réduite,

(i) two approaches, at least one of which is in an engine-out configuration if the aircraft is certified under Part V to perform in that configuration,

(ii) a missed approach from the lowest minima specified in the special authorization, or a rejected landing, as applicable,

(iii) an automatic landing or a manual landing from one of the approaches, as applicable, at the maximum crosswind authorized for the aircraft, and

(iv) for CAT III approaches based on the use of a fail-passive rollout control system, a manual rollout using visual references or a combination of visual and instrument references;

(*e*) every flight crew member has received, in respect of CAT II and CAT III precision approaches, training on a synthetic flight training device for which the validity period has not expired that includes the following elements:

(i) one precision approach resulting in a landing, and

(ii) a missed approach from the lowest minima specified in the special authorization, or a rejected landing, as applicable; and

(*f*) every flight crew member has demonstrated to the private operator the ability to operate the aircraft in accordance with this section.

SOR/2014-131, s. 18.

(xv) les procédures d'utilisation normalisées que l'équipage de conduite doit suivre dans des conditions normales, anormales et d'urgence;

d) chaque membre d'équipage de conduite a reçu, à l'égard des approches de précision de CAT II et de CAT III, une formation qui est donnée au moyen d'un équipement d'entraînement synthétique de vol, et qui porte sur les éléments suivants :

(i) deux approches, dont au moins une est effectuée avec une configuration de moteur en panne si l'aéronef est certifié sous le régime de la partie V pour être utilisé dans cette configuration,

(ii) une approche interrompue à partir des minimums les plus bas précisés dans l'autorisation spéciale ou un atterrissage interrompu, selon le cas,

(iii) un atterrissage automatique ou un atterrissage manuel à partir d'une des approches, selon le cas, par le vent de travers maximal autorisé pour l'aéronef,

(iv) dans le cas des approches de CAT III qui dépendent de l'utilisation d'un système de commande de roulis « passif après panne », une course à l'atterrissage effectuée manuellement à l'aide de repères visuels ou d'une combinaison de repères visuels et de repères obtenus au moyen d'instruments de bord;

e) chaque membre d'équipage de conduite a reçu, à l'égard des approches de précision de CAT II et de CAT III, une formation qui est donnée au moyen d'un équipement d'entraînement synthétique de vol, dont la période de validité n'est pas expirée, et qui porte sur les éléments suivants :

(i) une approche de précision suivie d'un atterrissage,

(ii) une approche interrompue à partir des minimums les plus bas précisés dans l'autorisation spéciale ou un atterrissage interrompu, selon le cas;

(*f*) every flight crew member has received the training necessary to mitigate the risks or hazards associated with that procedure with respect to the safety of the aircraft, persons or property, and the validity period for that training has not expired.

SOR/2014-131, s. 18.

f) chaque membre d'équipage de conduite a démontré à l'exploitant privé qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent article.

DORS/2014-131, art. 18.

Instrument Procedures — Restricted Canada Air Pilot

604.52 No person shall, in an aircraft operated by a private operator, conduct an instrument procedure that is specified in the *Restricted Canada Air Pilot* for an aerodrome unless

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) the person conducts the procedure in accordance with the requirements set out in the *Restricted Canada Air Pilot* in respect of the procedure; and

(*c*) every flight crew member has received the training necessary to mitigate the risks or hazards associated with that procedure with respect to the safety of the aircraft, persons or property, and the validity period for that training has not expired.

SOR/2014-131, s. 18.

Procédures aux instruments — Canada Air Pilot restreint

604.52 Il est interdit à toute personne d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, une procédure aux instruments précisée dans le *Canada Air Pilot restreint* pour un aérodrome à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale;

b) la personne effectue la procédure conformément aux exigences prévues dans le *Canada Air Pilot restreint* à l'égard de celle-ci;

c) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation nécessaire pour atténuer les risques ou les dangers que comporte la procédure à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens et la période de validité de cette formation n'est pas expirée.

DORS/2014-131, art. 18.

CMNPS and RNPC Requirements

604.53 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) or required navigation performance capability (RNPC) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with CMNPS or RNPC;

(*b*) every flight crew member has received CMNPS or RNPC training, for which the validity period has not expired, in

(i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

Exigences CMNPS et RNPC

604.53 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou aux performances minimales de navigation requises (RNPC) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux spécifications CMNPS ou RNPC;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les CMNPS ou les RNPC, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the actions to be taken in the event of a discrepancy among long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) contingency procedures,

(v) the actions to be taken in the event of a failure of one or more long-range navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including realignment, if applicable,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems; and

(*c*) the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems or is operated as follows:

(i) in the case of an aircraft equipped only with the radio navigation equipment referred to in paragraph 605.18(*j*), the aircraft is operated only on high level airways, and

(ii) in the case of an aircraft equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system, the aircraft is operated only in RNPC airspace

(A) on high level fixed RNAV routes,

(B) on direct routes that begin and end within the reception range of ground-based navigation aids, or

(C) on high level airways.

SOR/2014-131, s. 18.

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée et la méthode pour déterminer quel système est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures de contingence,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants ou est utilisé comme suit :

(i) dans le cas d'un aéronef muni uniquement de l'équipement de radionavigation visé à l'alinéa 605.18*j*), il est utilisé exclusivement sur des voies aériennes supérieures,

(ii) dans le cas d'un aéronef muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont un est un système de navigation à longue portée, il est utilisé uniquement dans l'espace aérien RNPC, selon le cas :

(A) sur des routes RNAV supérieures fixes,

(B) sur des routes directes qui commencent et finissent en deçà de la portée utile d'aides terrestres à la navigation,

(C) sur des voies aériennes supérieures.

DORS/2014-131, art. 18.

RNPC Requirements — High Level Fixed RNAV Routes

604.54 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated on a high level fixed RNAV route in accordance with required navigation performance capability (RNPC) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNPC;

(*b*) every flight crew member has received RNPC training, for which the validity period has not expired, in

(i) normal operating procedures, including navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the actions to be taken in the event of a discrepancy among navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) contingency procedures,

(v) the actions to be taken in the event of a failure of one or more navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including realignment, if applicable,

Exigences RNPC — routes RNAV supérieures fixes

604.54 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé sur une route RNAV fixe de l'espace aérien supérieur conformément aux performances minimales de navigation requises (RNPC) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux RNPC;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les RNPC, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation et la méthode pour déterminer quel système est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures de contingence,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation,

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems; and

(*c*) the aircraft is equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system.

SOR/2014-131, s. 18.

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont l'un est un système de navigation à longue portée.

DORS/2014-131, art. 18.

NAT-MNPS Requirements

604.55 (1) No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with North Atlantic minimum navigation performance specifications (NAT-MNPS) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with NAT-MNPS;

(*b*) every flight crew member has received NAT-MNPS training, for which the validity period has not expired, in

(i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the actions to be taken in the event of a discrepancy among long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) contingency procedures,

(v) the actions to be taken in the event of a failure of one or more long-range navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,

Exigences NAT-MNPS

604.55 (1) Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément à des spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser cet aéronef conformément aux NAT-MNPS;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les NAT-MNPS, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée et la méthode pour déterminer quel système est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures de contingence,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,

(vii) airborne emergency procedures, including realignment, if applicable,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems; and

(*c*) subject to subsections (2) and (4), the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems.

(2) No person shall operate, in NAT-MNPS airspace, an aircraft operated by a private operator that is equipped with only one long-range navigation system, or that has only one functioning long-range navigation system, except on routes that are specified by the civil aviation authority of a contracting state as routes for aircraft equipped with only one long-range navigation system.

(3) If the long-range navigation system referred to in subsection (2) is a GNSS receiver, it may be used if

(*a*) a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval has been issued in respect of the GNSS receiver; or

(*b*) the GNSS receiver meets the performance requirements of Technical Standard Order TSO-C196a, *Airborne Supplemental Navigation Sensors for Global Positioning System Equipment Using Aircraft-Based Augmentation*, published by the Federal Aviation Administration of the United States.

(4) No person shall operate, in NAT-MNPS airspace, an aircraft operated by a private operator that is equipped only with short-range navigation equipment (VOR, DME, ADF), except on routes G3 or G11.

SOR/2014-131, s. 18.

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) sous réserve des paragraphes (2) et (4), l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants.

(2) Il est interdit d'utiliser, dans l'espace aérien NAT-MNPS, un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui est muni d'un seul système de navigation à longue portée, ou dont un seul système de navigation à longue portée est en état de fonctionnement, sauf sur les routes précisées par l'autorité de l'aviation civile d'un État contractant en tant que routes pour les aéronefs munis d'un seul système de navigation à longue portée.

(3) Si le système de navigation à longue portée visé au paragraphe (2) est un récepteur GNSS, celui-ci peut être utilisé si l'une ou l'autre des conditions suivantes est respectée :

a) une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) a été délivrée à l'égard du récepteur GNSS;

b) le récepteur GNSS est conforme aux exigences de performance des spécifications techniques TSO-C196a, *Airborne Supplemental Navigation Sensors for Global Positioning System Equipment Using Aircraft-Based Augmentation*, publiées par la Federal Aviation Administration des États-Unis.

(4) Il est interdit d'utiliser, dans l'espace aérien NAT-MNPS, un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui est muni uniquement d'équipement de navigation à courte portée (VOR, DME, ADF), sauf sur les routes G3 ou G11.

DORS/2014-131, art. 18.

RVSM Requirements

604.56 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with reduced vertical separation minima (RVSM) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RVSM;

(*b*) every flight crew member has received RVSM training, for which the validity period has not expired, in

(i) the floor, ceiling and horizontal boundaries of RVSM airspace,

(ii) rules on the exclusion of non-RVSM-compliant aircraft from the airspace,

(iii) the procedures to be followed by flight crew members with respect to

(A) pre-flight and in-flight altimeter checks,

(B) use of the automatic altitude control system,

(C) items on the minimum equipment list,

(D) in-flight contingencies,

(E) weather deviation procedures,

(F) track offset procedures for wake turbulence,

(G) inconsequential collision-avoidance systems alerts, and

(H) pilot level-off call,

(iv) procedures relating to non-RVSM-compliant aircraft required to carry out ferry flights, humanitarian flights or delivery flights, and

(v) the use of an Airborne Collision Avoidance System (ACAS) and a Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS);

(*c*) the aircraft meets the following eligibility requirements set out in Advisory Circular 91–85, entitled *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace*,

Exigences RVSM

604.56 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux minimums d'espacement vertical réduit (RVSM) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux RVSM;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les RVSM, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) le plancher, le plafond et les limites horizontales de l'espace aérien RVSM,

(ii) les règles d'exclusion, de cet espace, des aéronefs inaptes au vol RVSM,

(iii) les procédures à suivre par les membres d'équipage de conduite à l'égard des éléments suivants :

(A) la vérification avant vol et en vol de l'altimètre,

(B) l'utilisation du système automatique de maintien de l'altitude,

(C) les articles de la liste d'équipement minimal,

(D) les cas d'imprévu en vol,

(E) les procédures d'évitement des perturbations météorologiques,

(F) les procédures de déroutement en cas de turbulences de sillage,

(G) les avertissements sans conséquence des systèmes d'évitement d'abordage,

(H) les appels de mise en palier,

(iv) les procédures relatives aux aéronefs inaptes au vol RVSM qui sont appelés à effectuer un vol de convoyage, un vol humanitaire ou un vol de livraison,

published by the Federal Aviation Administration of the United States:

(i) in respect of aircraft performance, the requirements set out in paragraphs 8c(3), 8c(4), 8c(8), 8d and 10b(5)(d)*6*, and

(ii) in respect of aircraft equipment, the requirements set out in paragraphs 9a to 9d;

(*d*) the private operator meets the aircraft continued airworthiness maintenance requirements set out in paragraphs 11d, 11e and 11g of the advisory circular referred to in paragraph (*c*); and

(*e*) the aircraft is equipped with a navigation system that meets the requirements set out in paragraph 1.3.3, subparagraphs 1.3.4a) and b), and paragraph 1.3.5 of NAT Doc 007, entitled *Guidance Concerning Air Navigation In and Above the North Atlantic MNPS Airspace*, published by ICAO.

SOR/2014-131, s. 18.

(v) l'utilisation d'un système anticollision embarqué (ACAS) et d'un système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS);

c) l'aéronef satisfait aux exigences d'admissibilité ci-après qui sont prévues dans la circulaire consultative 91–85, intitulée *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace*, publiée par la Federal Aviation Administration des États-Unis :

(i) relativement aux performances de l'aéronef, les exigences prévues aux alinéas 8c(3), 8c(4), 8c(8), 8d et 10b(5)(d)*6*,

(ii) relativement à l'équipement dont est muni l'aéronef, les exigences prévues aux alinéas 9a à 9d;

d) l'exploitant privé satisfait aux exigences de maintenance pour le maintien de l'état de navigabilité de l'aéronef qui sont prévues aux alinéas 11d, 11e et 11g de la circulaire visée à l'alinéa *c*);

e) l'aéronef est muni d'un système de navigation conforme aux exigences prévues à l'alinéa 1.3.3, aux sous-alinéas 1.3.4a) et b) et à l'alinéa 1.3.5 du document NAT Doc 007, intitulé *Guidance Concerning Air Navigation In and Above the North Atlantic MNPS Airspace*, publié par l'OACI.

DORS/2014-131, art. 18.

RNP 10 Requirements

604.57 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with required navigation performance 10 (RNP 10) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNP 10 requirements;

(*b*) every flight crew member has received RNP 10 training, for which the validity period has not expired, in

(i) flight planning requirements,

(ii) navigation performance requirements,

Exigences RNP 10

604.57 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la qualité de navigation requise 10 (RNP 10) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser cet aéronef conformément aux exigences RNP 10;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les RNP 10, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les exigences de planification de vols,

(iii) enroute procedures, and

(iv) contingency procedures;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNP 10 requirements,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with another navigation standard with performance criteria that are equivalent to RNP 10 requirements, or

(iii) the private operator has demonstrated to the Minister, using one of the data collection methods set out in section 1.3.3.1.4.2 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual, that the aircraft meets the navigational accuracy requirements for RNP 10;

(*d*) the aircraft is equipped with the navigation equipment referred to in sections 1.3.4 and 1.3.6.1 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards, criteria and performance requirements set out in sections 1.3.4.1, 1.3.4.2, 1.3.6.1 and 1.3.11 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual; and

(*f*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in sections 1.3.7, 1.3.8 and 1.3.9.2 to 1.3.9.9 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual.

SOR/2014-131, s. 18.

(ii) les exigences en matière de performances de navigation,

(iii) les procédures en route,

(iv) les procédures de contingence;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNP 10,

(ii) l'aéronef peut être utilisé conformément à une autre norme de navigation dont les critères de performance sont équivalents aux exigences RNP 10,

(iii) l'exploitant privé a démontré au ministre, au moyen d'une des méthodes de collecte de données prévues à l'article 1.3.3.1.4.2 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN, que l'aéronef satisfait aux exigences RNP 10 relatives à la précision de navigation;

d) l'aéronef est muni de l'équipement de navigation visé aux articles 1.3.4 et 1.3.6.1 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes, aux critères ou aux exigences de performance prévus aux articles 1.3.4.1, 1.3.4.2, 1.3.6.1 et 1.3.11 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN;

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues aux articles 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9.2 à 1.3.9.9 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN.

DORS/2014-131, art. 18.

RNP 4 Requirements

604.58 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be op-

Exigences RNP 4

604.58 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut

erated in accordance with required navigation performance 4 (RNP 4) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNP 4 requirements;

(*b*) every flight crew member has received the training referred to in paragraph 604.60(*b*), and the validity period for that training has not expired;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNP 4 requirements,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with another navigation standard with performance criteria that are equivalent to RNP 4 requirements, or

(iii) the private operator has demonstrated to the Minister that the aircraft meets the navigational accuracy requirements for RNP 4;

(*d*) the aircraft is equipped with the navigation equipment referred to in sections 1.3.3.1 and 1.3.3.2 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards, criteria and functional requirements set out in sections 1.3.3.4 to 1.3.3.7 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual; and

(*f*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in sections 1.3.4.2.1 to 1.3.4.4.4 and 1.3.6 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual.

SOR/2014-131, s. 18.

être utilisé conformément aux exigences relatives à la qualité de navigation requise 4 (RNP 4) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux exigences RNP 4;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation visée à l'alinéa 604.60*b*) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNP 4,

(ii) l'aéronef peut être utilisé conformément à une autre norme de navigation dont les critères de performance sont équivalents aux exigences RNP 4,

(iii) l'exploitant privé a démontré au ministre que l'aéronef satisfait aux exigences RNP 4 relatives à la précision de navigation;

d) l'aéronef est muni de l'équipement de navigation visé aux articles 1.3.3.1 et 1.3.3.2 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes, aux critères ou aux exigences fonctionnelles prévus aux articles 1.3.3.4 à 1.3.3.7 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN;

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues aux articles 1.3.4.2.1 à 1.3.4.4.4 et 1.3.6 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN.

DORS/2014-131, art. 18.

RNAV 5 Requirements

604.59 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with area navigation 5 (RNAV 5) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNAV 5 requirements;

(*b*) every flight crew member has received the training referred to in paragraph 604.60(*b*) and the validity period for that training has not expired;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNAV 5 requirements,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with another navigation standard with performance criteria that are equivalent to RNAV 5 requirements, or

(iii) the private operator has demonstrated to the Minister that the aircraft meets the navigational accuracy requirements for RNAV 5;

(*d*) the aircraft is equipped with at least one of the position sensors referred to in section 2.3.3 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the position sensors referred to in paragraph (*d*) meet the performance requirements, criteria and functional requirements set out in sections 2.3.3.1 to 2.3.3.3 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual; and

(*f*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in section 2.3.4 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual.

SOR/2014-131, s. 18.

Exigences RNAV 5

604.59 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface 5 (RNAV 5) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux exigences RNAV 5;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation visée à l'alinéa 604.60*b*) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNAV 5,

(ii) l'aéronef peut être utilisé conformément à une autre norme de navigation dont les critères de performance sont équivalents aux exigences RNAV 5,

(iii) l'exploitant privé a démontré au ministre que l'aéronef satisfait aux exigences RNAV 5 relatives à la précision de navigation;

d) l'aéronef est muni d'au moins un des capteurs de position visés à l'article 2.3.3 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN;

e) les capteurs de positions visés à l'alinéa *d*) sont conformes aux exigences de performance, aux critères et aux exigences fonctionnelles prévus aux articles 2.3.3.1 à 2.3.3.3 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN;

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues à l'article 2.3.4 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN.

DORS/2014-131, art. 18.

RNAV 1 and RNAV 2 Requirements

604.60 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with area navigation 1 (RNAV 1) or area navigation 2 (RNAV 2) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNAV 1 or RNAV 2 requirements;

(*b*) every flight crew member has received RNAV 1 or RNAV 2 training, for which the validity period has not expired, in

(i) pre-flight procedures for initialization, loading and verification of the area navigation system,

(ii) the normal operation of the area navigation system,

(iii) the procedure for manually updating the position of the area navigation system,

(iv) the method of monitoring and cross-checking the area navigation system,

(v) the operation of the area navigation system in a compass unreliability area,

(vi) malfunction procedures,

(vii) terminal area procedures,

(viii) waypoint symbology, plotting procedures and record-keeping duties and practices,

(ix) timekeeping procedures,

(x) post-flight performance checks,

(xi) flight planning,

(xii) navigation performance requirements,

(xiii) enroute procedures, and

(xiv) contingency procedures;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft can be operated in accordance with precision area navigation (P-RNAV) requirements based on GNSS capability under an authorization

Exigences RNAV 1 et RNAV 2

604.60 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface 1 (RNAV 1) ou à la navigation de surface 2 (RNAV 2) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux exigences RNAV 1 et RNAV 2;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les RNAV 1 ou RNAV 2, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures avant vol relatives à l'initialisation, au chargement et à la vérification du système de navigation de surface,

(ii) le fonctionnement normal du système,

(iii) la procédure de mise à jour manuelle de la position du système,

(iv) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système,

(v) l'utilisation du système dans une région d'incertitude compas,

(vi) les procédures à suivre en cas de mauvais fonctionnement,

(vii) les procédures à suivre en régions terminales,

(viii) les symboles des points de cheminement, les procédures de relevé de positions et les tâches et les pratiques de tenue des registres,

(ix) les procédures de tenue de temps,

(x) les vérifications de performance après vol,

(xi) la planification de vols,

(xii) les exigences en matière de performances de navigation,

(xiii) les procédures en route,

issued by the competent authority of a contracting state,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with area navigation (RNAV) requirements based on DME/DME or DME/DME/IRU capability under an authorization issued by the Federal Aviation Administration of the United States, or

(iii) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNAV 1 or RNAV 2 requirements;

(*d*) the aircraft is equipped with at least one of the pieces of equipment referred to in section 3.3.3 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the performance requirements, criteria and functional requirements set out in sections 3.3.3.1 to 3.3.3.2.1.1 and 3.3.3.2.1.3 to 3.3.3.3 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*f*) every flight crew member has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this section; and

(*g*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in sections 3.3.3.2.1.2, 3.3.4.2 to 3.3.4.6 and 3.3.6 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.61** to **604.73** reserved]

(xiv) les procédures de contingence;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) l'aéronef peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface de précision (P-RNAV) qui reposent sur la capacité GNSS aux termes d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente d'un État contractant,

(ii) il peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface (RNAV) qui reposent sur la capacité DME/DME ou DME/DME/IRU aux termes d'une autorisation délivrée par la Federal Aviation Administration des États-Unis,

(iii) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNAV 1 ou RNAV 2;

d) l'aéronef est muni d'au moins un des équipements visés à l'article 3.3.3 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes de performances, aux critères et aux exigences fonctionnelles prévus aux articles 3.3.3.1 à 3.3.3.2.1.1 et 3.3.3.2.1.3 à 3.3.3.3 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN;

f) chaque membre d'équipage de conduite a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent article;

g) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues aux articles 3.3.3.2.1.2, 3.3.4.2 à 3.3.4.6 et 3.3.6 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.61** à **604.73** réservés]

Other Activities Approved by the Minister

604.74 (1) The Minister shall establish requirements in respect of an activity that is not set out in sections 604.48 to 604.60 and in respect of which a special authorization may be issued if

(*a*) the activity is subject to

(i) operational and technical requirements established by ICAO or by the civil aviation authority of a foreign state, or

(ii) a submission to the Minister, by a private operator, an air operator or a third party, that establishes operational and technical requirements and risk mitigation measures based on an analysis of aviation-safety-related hazards;

(*b*) in the case referred to in subparagraph (*a*)(i), the operational and technical requirements are necessary for the conduct of flights abroad or in Canada by private operators, and those flights can be conducted in a safe manner; and

(*c*) in the case referred to in subparagraph (*a*)(ii), the operational and technical requirements and risk mitigation measures ensure the safety of the flights conducted by private operators and will not have an adverse effect on aviation safety.

(2) If the Minister establishes requirements in respect of an activity referred to in subsection (1), no person shall, in an aircraft operated by a private operator, carry out the activity unless

(*a*) the private operator is authorized to carry out the activity under a special authorization;

(*b*) every flight crew member has received, if applicable, the training specified by the Minister under subsection (3) in respect of the activity, and the validity period for that training has not expired; and

(*c*) every flight crew member has demonstrated to the Minister the ability to carry out the activity in accordance with the operational and technical requirements

Autres activités approuvées par le ministre

604.74 (1) Le ministre établit des exigences à l'égard d'une activité qui n'est pas prévue aux articles 604.48 à 604.60 et à l'égard de laquelle une autorisation spéciale peut être délivrée si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'activité est assujettie, selon le cas :

(i) aux exigences techniques et opérationnelles établies par l'OACI ou l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger,

(ii) à une soumission présentée au ministre, par un exploitant privé, un exploitant aérien ou une tierce partie, qui établit des exigences techniques et opérationnelles et des mesures d'atténuation des risques qui reposent sur une analyse des dangers en matière de sécurité aérienne;

b) dans le cas visé au sous-alinéa *a*)(i), les exigences techniques et opérationnelles sont nécessaires à l'exécution de vols à l'étranger ou au Canada par des exploitants privés, et ces vols peuvent être effectués de façon sécuritaire;

c) dans le cas visé au sous-alinéa *a*)(ii), les exigences techniques et opérationnelles et les mesures d'atténuation des risques assurent la sécurité des vols effectués par des exploitants privés et ne compromettent pas la sécurité aérienne.

(2) Si le ministre établit des exigences à l'égard d'une activité visée au paragraphe (1), il est interdit d'effectuer celle-ci à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé à exercer l'activité aux termes d'une autorisation spéciale;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu, le cas échéant, la formation précisée par le ministre en vertu du paragraphe (3) à l'égard de l'activité et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

c) chaque membre d'équipage de conduite a démontré au ministre qu'il est en mesure d'effectuer l'activi-

referred to in subparagraph (1)(*a*)(i) or (ii), as applicable, and to take the measures that are necessary to manage or mitigate the risks associated with that activity.

(3) The Minister shall specify training in respect of an activity referred to in subsection (1) taking into account

(*a*) any training that is recommended by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO in respect of the activity;

(*b*) the risks and hazards associated with the activity with respect to the safety of the aircraft, persons or property; and

(*c*) the level of safety required by the activity.

SOR/2014-131, s. 18.

té conformément aux exigences techniques et opérationnelles visées aux sous-alinéas (1)*a*)(i) ou (ii), selon le cas, et de prendre les mesures nécessaires pour gérer ou atténuer les risques que comporte l'activité.

(3) Le ministre précise la formation à l'égard d'une activité visée au paragraphe (1) en tenant compte de ce qui suit :

a) toute formation recommandée par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI à l'égard de l'activité;

b) les risques et les dangers que comporte l'activité à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens;

c) le niveau de sécurité exigé par l'activité.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.75** to **604.80** reserved]

[**604.75** à **604.80** réservés]

Division V — Flight Operations — Passengers

Section V — opérations aériennes — passagers

604.81 [Reserved, SOR/2015-127, s. 11]

604.81 [Réservé, DORS/2015-127, art. 11]

Cabin Safety

Sécurité dans la cabine

604.82 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft that is operated by a private operator and that has passengers on board, move the aircraft on the surface or direct that the aircraft be moved unless

(*a*) safety belts are adjusted and fastened in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), infants are held in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and persons using child restraint systems are secured in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*);

(*b*) subject to subsection (5), seat backs are secured in the upright position;

(*c*) chair tables are stowed;

(*d*) carry-on baggage is stowed; and

(*e*) no seat located at an emergency exit is occupied by a passenger — including a passenger who has not been informed as to how that exit operates — whose

604.82 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui a des passagers à bord, de procéder à son mouvement à la surface ou d'ordonner son mouvement à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les ceintures de sécurité sont bouclées et réglées conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), les enfants en bas âge sont retenus conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant sont attachées conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*);

b) sous réserve du paragraphe (5), le dossier des sièges est en position verticale;

c) les tablettes sont rangées;

d) les bagages de cabine sont rangés;

presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation.

(2) No person shall conduct a landing in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) passengers have been directed to

(i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*),

(ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,

(iii) stow their chair tables, and

(iv) stow their carry-on baggage; and

(*b*) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, the passenger has been directed to move to another seat.

(3) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall, in the event of an emergency and if time and circumstances permit,

(*a*) direct passengers to

(i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*),

(ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,

(iii) stow their chair tables,

(iv) stow their carry-on baggage,

e) aucun siège adjacent à une issue de secours n'est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, y compris un passager qui n'a pas été informé du fonctionnement de cette issue.

(2) Il est interdit d'effectuer l'atterrissage d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les passagers ont reçu l'ordre :

(i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*),

(ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,

(iii) de ranger leur tablette,

(iv) de ranger leurs bagages de cabine;

b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, celui-ci a reçu l'ordre de changer de siège.

(3) En cas d'urgence et si le temps et les circonstances le permettent, le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé :

a) ordonne aux passagers :

(i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*),

(ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,

(iii) de ranger leur tablette,

(v) review the safety features card and assume the brace position until the aircraft stops moving, and

(vi) in the event of an emergency over water, don their life preservers; and

(*b*) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, direct the passenger to move to another seat.

(4) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall, if the "fasten safety belt" sign is turned on during the flight, direct passengers to

(*a*) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*); and

(*b*) stow their carry-on baggage.

(5) The seat of a passenger who is certified by a physician as unable to sit upright may remain in the reclining position during movement on the surface, take-off and landing if

(*a*) the passenger is not seated in a location that would restrict the evacuation of the aircraft;

(*b*) the passenger is not seated in a row that is next to or immediately in front of an emergency exit; and

(*c*) the seat immediately behind the passenger's seat is vacant.

SOR/2014-131, s. 18.

(iv) de ranger leurs bagages de cabine,

(v) de revoir la carte des mesures de sécurité et d'adopter la position de protection jusqu'à l'arrêt de l'aéronef,

(vi) dans le cas d'une urgence au-dessus d'un plan d'eau, de mettre leur gilet de sauvetage;

b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, ordonne à celui-ci de changer de siège.

(4) Si la consigne lumineuse de boucler la ceinture de sécurité est allumée durant le vol, le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé ordonne aux passagers :

a) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*);

b) de ranger leurs bagages de cabine.

(5) Le siège d'un passager qui est incapable de se tenir assis le dos droit et dont l'incapacité est attestée par un médecin peut demeurer en position inclinée pendant le mouvement à la surface, le décollage et l'atterrissage si les conditions suivantes sont respectées :

a) le passager n'occupe pas un siège qui nuirait à l'évacuation de l'aéronef;

b) il n'occupe pas un siège dans une rangée située à côté d'une issue de secours ou juste devant celle-ci;

c) le siège situé directement derrière le sien n'est pas occupé.

DORS/2014-131, art. 18.

Fuelling with Passengers on Board

604.83 (1) No person operating an aircraft operated by a private operator shall permit the fuelling of the air-

Avitaillement en carburant avec des passagers à bord

604.83 (1) Il est interdit à toute personne qui utilise un aéronef exploité par un exploitant privé d'en permettre l'avitaillement en carburant lorsque des passagers

craft while passengers are on board or are embarking or disembarking, unless

(*a*) in order for persons on board the aircraft to be notified promptly of a situation that could threaten their safety, two-way communication is maintained between the ground personnel supervising the fuelling and a person on board the aircraft who has received training in emergency evacuation procedures for that aircraft type;

(*b*) no ground power generator or other electrical ground power supply is being connected to or disconnected from the aircraft;

(*c*) no combustion heater installed on the aircraft is being used;

(*d*) every combustion heater used in the vicinity of the aircraft has a marking, applied by the manufacturer, indicating that the heater is manufactured to Canadian Standards Association (CSA) or Underwriters Laboratories of Canada (ULC) standards;

(*e*) no high-energy-emitting equipment, including high-frequency radios and airborne weather radar, is being operated unless the aircraft flight manual contains procedures for its use during fuelling and those procedures are followed;

(*f*) no aircraft battery is being removed or being installed;

(*g*) no external battery charger is being operated or is being connected to or disconnected from an aircraft battery;

(*h*) no auxiliary power unit having an efflux that discharges into the fuelling safety zone is started after filler caps are removed or fuelling connections are made;

(*i*) no auxiliary power unit that is stopped is restarted until the flow of fuel has ceased, unless the aircraft flight manual establishes procedures for restarting the unit during fuelling and those procedures are followed;

sont à bord, y montent ou en descendent à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) pour que les personnes à bord de l'aéronef puissent être avisées immédiatement d'une situation qui pourrait menacer leur sécurité, une communication bilatérale est assurée entre le membre du personnel au sol qui supervise l'avitaillement en carburant et une personne à bord de l'aéronef qui a reçu une formation sur les procédures d'évacuation d'urgence applicables au type d'aéronef;

b) aucun groupe de parc ni aucune autre source d'alimentation électrique de parc ne sont en train d'être branchés à l'aéronef ou débranchés de celui-ci;

c) aucun réchauffeur à combustion installé à bord de l'aéronef n'est en marche;

d) les réchauffeurs à combustion utilisés à proximité de l'aéronef portent une marque, apposée par le fabricant, qui indique qu'ils sont fabriqués selon les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) ou des Laboratoires des assureurs du Canada (ULC);

e) aucun équipement à émission à haute énergie, y compris les radios hautes fréquences et le radar météorologique de bord, n'est en marche à moins qu'une procédure d'utilisation de ce matériel pendant l'avitaillement en carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l'aéronef et qu'elle ne soit suivie;

f) aucune batterie de l'aéronef n'est en train d'être enlevée ou installée;

g) aucun chargeur de batteries externe n'est en marche, ni en train d'être branché ou débranché d'une batterie de l'aéronef;

h) aucun groupe auxiliaire de bord dont le jet se décharge dans la zone de sécurité de l'avitaillement en carburant n'est démarré après que les bouchons de remplissage sont retirés ou que les raccords pour l'avitaillement en carburant sont branchés;

i) aucun groupe auxiliaire de bord qui est arrêté n'est remis en marche avant que le débit de carburant ait

(*j*) no tool that is likely to produce a spark or electric arc is being used;

(*k*) no photographic equipment is being used within the fuelling safety zone;

(*l*) the fuelling is suspended if there is a lightning discharge within eight kilometres of the aerodrome;

(*m*) the fuelling is carried out in accordance with the aircraft manufacturer's instructions;

(*n*) the aircraft emergency lighting system, if any, is armed or on;

(*o*) "no smoking" signs, if any, on board the aircraft are illuminated;

(*p*) no passenger is smoking or otherwise producing a source of ignition;

(*q*) two exits, one of which is the door through which passengers embarked, are free of obstruction and are available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(*r*) the escape route from each of the exits referred to in paragraph (*q*) is free of obstruction and is available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(*s*) a person who is authorized by the private operator to suspend fuelling is on board the aircraft and is ready to direct the suspension of fuelling if a requirement of this subsection ceases to be met;

(*t*) a means of evacuation is in place at the door used for the embarkation or disembarkation of passengers, is free of obstruction and is available for immediate use by passengers and crew members;

(*u*) the person on board the aircraft who has received the training referred to in paragraph (*a*) is ready to initiate and oversee an evacuation and is at or near the door referred to in paragraph (*v*); and

(*v*) the embarkation door is open, unless

(i) a crew member determines that, for climatic reasons, it is desirable to close it,

cessé à moins qu'une procédure de redémarrage du groupe auxiliaire de bord pendant l'avitaillement en carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l'aéronef et qu'elle ne soit suivie;

j) aucun outil susceptible de produire une étincelle ou un arc électrique n'est en train d'être utilisé;

k) aucun matériel photographique n'est en train d'être utilisé dans la zone de sécurité de l'avitaillement en carburant;

l) l'avitaillement en carburant est interrompu en présence d'éclairs dans un rayon de huit kilomètres de l'aérodrome;

m) l'avitaillement en carburant est effectué conformément aux instructions du constructeur de l'aéronef;

n) s'il y en a un, le circuit d'éclairage d'urgence de l'aéronef est armé ou le commutateur est en marche;

o) s'il y en a, les consignes lumineuses d'interdiction de fumer à bord de l'aéronef sont allumées;

p) aucun passager n'est en train de fumer ou de produire d'autres sources de feu;

q) deux issues, l'une étant la porte que les passagers ont empruntée pour monter à bord, sont exemptes d'obstacles et immédiatement utilisables par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

r) le parcours d'évacuation à partir de chacune des issues visées à l'alinéa *q*) est exempt d'obstacles et immédiatement utilisable par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

s) une personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant se trouve à bord de l'aéronef et est prête à ordonner la suspension de l'avitaillement si l'une des exigences du présent paragraphe n'est plus respectée;

t) un moyen d'évacuation est en place à la porte empruntée pour l'embarquement ou le débarquement des passagers, est exempt d'obstacles et est immédiate-

(ii) a crew member is on board the aircraft, and

(iii) the door

(A) opens inward or can be fully opened to the exterior without the need to reposition the loading stairs or stand,

(B) is latched, if that is necessary in order to keep it closed, and

(C) is not locked.

ment utilisable par les passagers et les membres d'équipage;

u) la personne à bord de l'aéronef qui a reçu la formation visée à l'alinéa *a*) est prête à procéder à une évacuation et à la diriger et se trouve à la porte visée à l'alinéa *v*) ou près de celle-ci;

v) la porte d'embarquement est ouverte, sauf si les conditions suivantes sont respectées :

(i) un membre d'équipage établit qu'il est souhaitable, pour des raisons climatiques, qu'elle soit fermée,

(ii) un membre d'équipage se trouve à bord de l'aéronef,

(iii) la porte est conforme aux exigences suivantes :

(A) elle s'ouvre vers l'intérieur ou peut être ouverte complètement vers l'extérieur sans qu'il soit nécessaire de déplacer l'escalier d'embarquement ou la plate-forme,

(B) elle est enclenchée s'il le faut pour la garder fermée,

(C) elle n'est pas verrouillée.

(2) The person who is authorized by the private operator to suspend fuelling shall direct the suspension of fuelling if a requirement of subsection (1) ceases to be met.

(2) La personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant ordonne la suspension de l'avitaillement si l'une des exigences du paragraphe (1) n'est plus respectée.

(3) For the purposes of subsection (1), "fuelling safety zone" means an area that extends three metres (10 feet) radially from the filling and venting points on the aircraft and from the fuelling equipment.

SOR/2014-131, s. 18.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), « zone de sécurité de l'avitaillement » s'entend de l'aire qui s'étend dans un rayon de trois mètres (10 pieds) autour du matériel de transfert de carburant et des points de remplissage et d'aération de l'aéronef.

DORS/2014-131, art. 18.

Fuelling with Passengers on Board and an Engine Running

604.84 (1) Despite section 602.09, a person operating an aircraft operated by a private operator may permit the fuelling of the aircraft while an engine used for the propulsion of the aircraft is running and passengers are on board or are embarking or disembarking, if

Avitaillement en carburant avec des passagers à bord et un moteur en marche

604.84 (1) Malgré l'article 602.09, toute personne qui utilise un aéronef exploité par un exploitant privé peut en permettre l'avitaillement en carburant pendant qu'un moteur propulseur de celui-ci est en marche et que

(*a*) the requirements set out in subsection 604.83(1) are met;

(*b*) the aircraft flight manual indicates that the engine that is running may be used as an auxiliary power unit; and

(*c*) the engine that is running has a propeller brake and that brake is set.

(2) The person who is authorized by the private operator to suspend fuelling shall direct the suspension of fuelling if a requirement of subsection (1) ceases to be met.

SOR/2014-131, s. 18.

Briefing of Passengers

604.85 (1) Despite section 602.89, no person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless passengers are given a safety briefing — orally by a crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

(*a*) when and where carry-on baggage is to be stowed;

(*b*) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses;

(*c*) when seat backs are to be secured in the upright position and chair tables are to be stowed;

(*d*) the location of emergency exits and, in the case of a passenger seated next to such an exit, how that exit operates;

(*e*) the requirement to comply with the instructions given by crew members and with the "fasten safety belt" and "no smoking" signs, and the location of those signs;

(*f*) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including

(i) the actions to be performed by a passenger in order to

des passagers sont à bord, y montent ou en descendent, si les exigences suivantes sont respectées :

a) les exigences prévues au paragraphe 604.83(1) sont respectées;

b) le manuel de vol de l'aéronef indique que le moteur en marche peut être utilisé comme groupe auxiliaire de bord;

c) le moteur en marche est doté d'un frein d'hélice et celui-ci est serré.

(2) La personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant ordonne la suspension de l'avitaillement si l'une des exigences du paragraphe (1) n'est plus respectée.

DORS/2014-131, art. 18.

Exposé donné aux passagers

604.85 (1) Malgré l'article 602.89, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité — oralement par un membre d'équipage, ou à l'aide d'un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

a) l'endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés;

b) le moment et la façon de boucler, de régler et de déboucler la ceinture de sécurité et, s'il y en a une, la ceinture-baudrier;

c) le moment où le dossier des sièges doit être en position verticale et les tablettes doivent être rangées;

d) l'emplacement des issues de secours et, dans le cas des passagers assis près de ces issues, le mode d'utilisation de celles-ci;

e) l'obligation de se conformer aux instructions des membres d'équipage et aux consignes lumineuses indiquant que les ceintures de sécurité doivent être bouclées et qu'il est interdit de fumer, et l'emplacement de ces consignes;

f) l'emplacement et le mode d'utilisation du circuit d'oxygène passagers, s'il y en a un, y compris :

(A) obtain a mask,

(B) activate the flow of oxygen, and

(C) don and secure the mask, and

(ii) the requirement for a passenger to don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask;

(*g*) the use of life preservers, including how to remove them from their packaging, how to don them and when to inflate them;

(*h*) when and where smoking is prohibited;

(*i*) the location of the emergency equipment required under sections 602.62, 602.63, 604.116 and 604.117, and how to access that equipment;

(*j*) the portable electronic devices that may be used, and when they may be used; and

(*k*) the location and purpose of the safety features card.

(2) Despite subsection (1), a person may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator without a safety briefing being given to the passengers if

(*a*) the flight is the second or subsequent flight in a series of flights;

(*b*) no additional passengers have embarked on board the aircraft; and

(*c*) a crew member has verified that

(i) carry-on baggage is stowed,

(ii) safety belts and, if any, shoulder harnesses are properly adjusted and securely fastened,

(iii) seat backs are secured in the upright position, and

(iv) chair tables are stowed.

(i) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :

(A) obtenir un masque,

(B) amorcer le débit d'oxygène,

(C) mettre et ajuster le masque,

(ii) l'obligation pour un passager de mettre et d'ajuster son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien;

g) le mode d'utilisation des gilets de sauvetage, y compris la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler et le moment de les gonfler;

h) le moment et les endroits où il est interdit de fumer;

i) l'emplacement de l'équipement de secours exigé par les articles 602.62, 602.63, 604.116 et 604.117, ainsi que la manière d'y avoir accès;

j) les appareils électroniques portatifs dont l'utilisation est permise et le moment où ils peuvent être utilisés;

k) l'emplacement et le but de la carte de mesures de sécurité.

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé sans que soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité si les conditions suivantes sont respectées :

a) il s'agit du deuxième vol, ou d'un vol subséquent, d'une série de vols;

b) aucun nouveau passager n'est monté à bord de l'aéronef;

c) un membre d'équipage a vérifié que :

(i) les bagages de cabine sont rangés,

(ii) les ceintures de sécurité et, s'il y en a, les ceintures-baudriers sont bouclées et réglées correctement,

(iii) les dossiers sont en position verticale,

(3) Despite subsection (1), a person may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator without a safety briefing being given to the passengers if each passenger on board the aircraft has, within the 12 months preceding the date of the take-off, received the information referred to in subsection (1) and training in the performance of the following actions:

(*a*) fastening, adjusting and releasing safety belts and, if any, shoulder harnesses;

(*b*) operating each type of floor-level exit and window emergency exit;

(*c*) identifying the location of the passenger oxygen system, if any, and performing the actions necessary in order to

(i) obtain a mask,

(ii) activate the flow of oxygen, and

(iii) don and secure the mask;

(*d*) identifying the location of life preservers, if any, removing them from their packaging, donning them and inflating them; and

(*e*) identifying the location of the emergency equipment required by sections 602.62, 602.63, 604.116 and 604.117 and accessing that equipment.

(4) A private operator shall record the name of every passenger who receives the training referred to in subsection (3) and the date on which the training is received. The private operator shall retain the record for two years after the day on which the most recent entry was made.

(5) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations or because the passenger is responsible for another person on board the aircraft, the passenger shall, subject to subsection (6), be given a safety briefing that consists of

(*a*) communication of the elements of the safety briefing referred to in subsection (1) that

(iv) les tablettes sont rangées.

(3) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé sans que soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité si chaque passager à bord de l'aéronef a reçu, dans les 12 mois qui précèdent la date du décollage, une formation sur les renseignements visés au paragraphe (1) et l'exécution des mesures suivantes :

a) boucler, régler et déboucler la ceinture de sécurité et, s'il y en a, des ceintures-baudriers;

b) faire fonctionner chaque type d'issue au niveau du plancher et d'hublot issue de secours;

c) indiquer l'emplacement du circuit d'oxygène passagers, s'il y en a un, et exécuter les mesures nécessaires pour, à la fois :

(i) obtenir un masque,

(ii) amorcer le débit d'oxygène,

(iii) mettre et ajuster le masque;

d) indiquer l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, s'il y en a, les retirer de leur emballage, les enfiler et les gonfler;

e) indiquer l'emplacement de l'équipement de secours exigé par les articles 602.62, 602.63, 604.116 et 604.117, et y avoir accès.

(4) L'exploitant privé consigne dans un registre le nom des passagers qui ont reçu la formation visée au paragraphe (3) et la date à laquelle ils l'ont reçue. Il le conserve pendant deux ans après la date de la dernière entrée.

(5) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) n'est pas suffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles ou de ses limites de compréhension, ou parce qu'il est responsable d'une autre personne à bord de l'aéronef, le passager, sous réserve du paragraphe (6), reçoit un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui comporte ce qui suit :

(i) the passenger is not able to receive either during that briefing or by referring to the safety features card, and

(ii) are necessary for the safety of the persons on board the aircraft;

(*b*) communication of

(i) the most appropriate brace position for the passenger, given the passenger's condition, injury or stature and the orientation and pitch of his or her seat, and

(ii) where the passenger's service animal, if any, is to be located;

(*c*) in the case of a mobility-impaired passenger who would require assistance in order to move to an exit in the event of an emergency, communication of

(i) the most appropriate exit for the passenger,

(ii) the assistance that the passenger would require to reach that exit,

(iii) the most appropriate means of providing that assistance,

(iv) the most appropriate route to that exit, and

(v) the most appropriate time to begin to move to that exit;

(*d*) in the case of a visually impaired passenger,

(i) a tactile familiarization with

(A) the equipment that the passenger may be required to use in the event of an emergency, and

(B) if requested, the exits, and

(ii) communication of

(A) where the passenger's cane, if any, is to be stored,

(B) the number of rows of seats separating the passenger's seat from the closest exit and from the alternate exit, and

(C) the features of those exits;

a) la communication des éléments de l'exposé de sécurité visé au paragraphe (1) :

(i) d'une part, que le passager n'est pas en mesure de recevoir au cours du déroulement de l'exposé ou par un renvoi à la carte des mesures de sécurité,

(ii) d'autre part, qui sont nécessaires pour la sécurité des personnes à bord de l'aéronef;

b) la communication des renseignements suivants :

(i) la position de protection la plus appropriée pour le passager compte tenu de son état, de sa blessure ou de sa taille et de l'orientation et du pas du siège,

(ii) l'endroit où placer, le cas échéant, l'animal aidant le passager;

c) dans le cas d'un passager à mobilité réduite qui aurait besoin d'aide pour se diriger vers une issue en cas d'urgence, la communication des renseignements suivants :

(i) l'issue la plus appropriée pour lui,

(ii) l'aide dont il aurait besoin pour s'y rendre,

(iii) les moyens les plus appropriés pour lui venir en aide,

(iv) le parcours le plus approprié pour se rendre à cette issue,

(v) le moment le plus propice pour se diriger vers cette issue;

d) dans le cas d'un passager ayant une déficience visuelle :

(i) une reconnaissance tactile :

(A) d'une part, de l'équipement qu'il peut avoir à utiliser en cas d'urgence,

(B) d'autre part, sur demande, des issues,

(ii) la communication de ce qui suit :

(A) l'endroit où ranger sa canne, le cas échéant,

(B) le nombre de rangées de sièges qui séparent son siège de l'issue la plus proche et de l'issue auxiliaire,

(*e*) in the case of a passenger who is responsible for another person on board the aircraft, communication of

(i) if the passenger is responsible for an infant,

(A) the requirement to fasten the passenger's safety belt and, if any, the passenger's shoulder harness and not to secure the infant in that safety belt or shoulder harness,

(B) how to hold the infant during take-off and landing,

(C) how to use the child restraint system, if any,

(D) how to place and secure the oxygen mask on the infant's face,

(E) the most appropriate brace position for the passenger, and

(F) the location of the infant's life preserver, how to remove it from its location and its packaging, how to assist the infant with donning it and when to inflate it, and

(ii) if the passenger is responsible for a person, other than an infant,

(A) how to assist that person with donning and securing his or her oxygen mask, and

(B) how to use that person's personal restraint system, if any, on board the aircraft; and

(*f*) in the case of an unaccompanied minor, communication of the need to pay close attention to the safety briefing.

(6) A passenger may decline the safety briefing referred to in subsection (5).

(7) No person shall permit passengers to disembark from an aircraft operated by a private operator unless the passengers are given a safety briefing — orally by a

(C) les caractéristiques des issues;

e) dans le cas d'un passager qui est responsable d'une autre personne à bord de l'aéronef, la communication des renseignements suivants :

(i) s'il est responsable d'un enfant en bas âge :

(A) l'obligation de boucler la ceinture de sécurité du passager et, s'il y en a une, la ceinture-baudrier du passager, et de ne pas retenir l'enfant en bas âge avec cette ceinture de sécurité ou cette ceinture-baudrier,

(B) la façon de tenir l'enfant en bas âge pendant le décollage et l'atterrissage,

(C) la façon d'utiliser l'ensemble de retenue pour enfant, s'il y en a un,

(D) la façon de mettre et d'ajuster le masque à oxygène sur le visage de l'enfant en bas âge,

(E) la position de protection la plus appropriée pour le passager,

(F) l'emplacement du gilet de sauvetage de l'enfant en bas âge, la façon de le retirer de son emplacement et de son emballage, la façon d'aider l'enfant en bas âge à l'enfiler et le moment de gonfler le gilet,

(ii) s'il est responsable d'une personne autre qu'un enfant en bas âge :

(A) la façon d'aider celle-ci à mettre et à ajuster le masque à oxygène sur son visage,

(B) la façon d'utiliser, s'il y en a un, l'ensemble de retenue de celle-ci à bord de l'aéronef;

f) dans le cas d'un mineur non accompagné, la communication de la nécessité de bien écouter l'exposé sur les mesures de sécurité.

(6) Tout passager peut refuser l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (5).

(7) Il est interdit de permettre le débarquement des passagers d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les

crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

(*a*) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft; and

(*b*) the hazards, if any, associated with the aircraft, including the location of Pitot tubes, propellers, rotors and engine intakes.

SOR/2014-131, s. 18.

Safety Features Card

604.86 (1) Subject to subsection (2), a private operator shall, before passengers on board an aircraft are given the safety briefing referred to in subsection 604.85(1), provide each passenger at his or her seat with a safety features card that shows the aircraft type and that contains safety information only in respect of the aircraft, including

(*a*) in the case of an aircraft configured for 19 or fewer passenger seats,

(i) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses,

(ii) the passenger brace position

(A) for each type of seat and passenger restraint system, and

(B) for a passenger who is holding an infant, and

(iii) the location, operation and use of each emergency exit, including whether it is unusable in a ditching because of the aircraft configuration,

(iv) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including

(A) a description of the masks and their use,

(B) the actions to be performed by a passenger in order to

(I) obtain a mask,

(II) activate the flow of oxygen, and

(III) don and secure the mask, and

mesures de sécurité — oralement par un membre d'équipage, ou à l'aide d'un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

a) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s'éloigner de l'aéronef;

b) le cas échéant, les dangers associés à l'aéronef, y compris l'emplacement des tubes de Pitot, des hélices, des rotors et des entrées d'air réacteurs.

DORS/2014-131, art. 18.

Carte des mesures de sécurité

604.86 (1) Sous réserve du paragraphe (2), avant que soit donné, aux passagers à bord d'un aéronef, l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe 604.85(1), l'exploitant privé met à la disposition de chaque passager, à son siège, une carte des mesures de sécurité qui indique le type d'aéronef et ne contient que des renseignements sur la sécurité à l'égard de l'aéronef, y compris :

a) dans le cas d'un aéronef dont la configuration est de 19 sièges passagers ou moins :

(i) le moment et la façon de boucler, d'ajuster et de déboucler la ceinture de sécurité et, s'il y en a une, la ceinture-baudrier,

(ii) la position de protection pour les passagers :

(A) d'une part, pour chaque type de siège et d'ensemble de retenue des passagers,

(B) d'autre part, pour un passager qui tient dans ses bras un enfant en bas âge,

(iii) l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation de chaque issue de secours, notamment si celle-ci est inutilisable en cas d'amerrissage forcé en raison de la configuration de l'aéronef,

(iv) l'emplacement et le mode d'utilisation du circuit d'oxygène passagers, s'il y en a un, y compris :

(A) une description des masques et de leur utilisation,

(B) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :

(C) the requirement for a passenger to don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask,

(v) the location of life preservers, how they are to be removed from their packaging, how they are to be donned by adults, by children aged two years or older and by infants, and when they are to be inflated,

(vi) when and where smoking is prohibited, and

(vii) the location, removal and use of flotation devices and, if any, life rafts; and

(*b*) in the case of an aircraft configured for more than 19 passenger seats,

(i) the information set out in subparagraphs (*a*)(i) to (vii),

(ii) when and where carry-on baggage is to be stowed,

(iii) the positioning of seats, securing of seat backs in the upright position and stowage of chair tables for take-off and landing,

(iv) the form, function, colour and location of the floor proximity emergency escape path markings, if any,

(v) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft in the event of an emergency, and

(vi) the attitude of the aircraft while floating, as determined by the aircraft manufacturer.

(2) If a flight attendant is not required on board an aircraft, the safety features card referred to in subsection (1) shall also contain the information on the location of the emergency equipment required under sections

(I) obtenir un masque,

(II) amorcer le débit d'oxygène,

(III) mettre et ajuster le masque,

(C) l'obligation pour un passager de mettre et d'ajuster son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien,

(v) l'emplacement des gilets de sauvetage, la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler dans le cas d'un adulte, d'un enfant de deux ans et plus et d'un enfant en bas âge, et le moment de les gonfler,

(vi) le moment et les endroits où il est interdit de fumer,

(vii) l'emplacement des dispositifs de flottaison et, s'il y en a, des radeaux de sauvetage, la façon de les retirer et leur mode d'utilisation;

b) dans le cas d'un aéronef dont la configuration est de plus de 19 sièges passagers :

(i) les renseignements visés aux sous-alinéas *a*)(i) à (vii),

(ii) l'endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés,

(iii) la mise en position des sièges, le redressement du dossier des sièges et le rangement des tablettes en vue du décollage et de l'atterrissage,

(iv) la forme, la fonction, la couleur et l'emplacement des marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher, s'il y en a,

(v) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s'éloigner de l'aéronef en cas d'urgence,

(vi) l'assiette de l'aéronef pendant qu'il flotte, déterminée par le constructeur de l'aéronef.

(2) Si un agent de bord n'est pas exigé à bord d'un aéronef, la carte des mesures de sécurité visée au paragraphe (1) contient aussi les renseignements sur l'emplacement de l'équipement de secours exigé par les articles

604.116, 604.117 and 604.119 and how to access that equipment.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.87** to **604.97** reserved]

Division VI — Flight Time and Flight Duty Time

Flight Time Limits

604.98 (1) No private operator shall assign flight time to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's total flight time in all flights conducted under this Subpart, Part IV or Part VII would, as a result, exceed

(*a*) 1,200 hours in a period of 12 consecutive months;

(*b*) 300 hours in a period of 90 consecutive days;

(*c*) 120 hours in a period of 30 consecutive days; or

(*d*) 8 hours in a period of 24 consecutive hours, if the assignment is for a single-pilot IFR flight.

(2) If a flight crew's flight duty time is extended under section 604.101, each flight crew member accumulates, for the purposes of subsection (1), the total flight time for the flight or the total flight time for the series of flights, as the case may be.

SOR/2014-131, s. 18.

Flight Duty Time Limits and Rest Periods

604.99 (1) Subject to sections 604.100 to 604.102, no private operator shall assign flight duty time to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's flight duty time would, as a result, exceed

(*a*) 14 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours; or

(*b*) 15 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours, if

604.116, 604.117 et 604.119, ainsi que la manière d'y avoir accès.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.87** à **604.97** réservés]

Section VI — temps de vol et temps de service de vol

Limites de temps de vol

604.98 (1) Il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dans le cadre des vols effectués en application de la présente sous-partie ou des parties IV ou VII dépassera :

a) 1 200 heures par période de 12 mois consécutifs;

b) 300 heures par période de 90 jours consécutifs;

c) 120 heures par période de 30 jours consécutifs;

d) 8 heures par période de 24 heures consécutives, si l'assignation est pour un vol IFR qui n'exige qu'un seul pilote.

(2) Si le temps de service de vol d'un équipage de conduite est prolongé en application de l'article 604.101, chaque membre d'équipage de conduite accumule, pour l'application du paragraphe (1), le temps de vol total pour le vol ou le temps de vol total pour la série de vols, selon le cas.

DORS/2014-131, art. 18.

Limites de temps de service de vol et périodes de repos

604.99 (1) Sous réserve des articles 604.100 à 604.102, il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera :

a) 14 heures consécutives par période de 24 heures consécutives;

(i) the flight crew member's total flight duty time in the previous 30 consecutive days does not exceed 70 hours, or

(ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.

(2) A private operator shall ensure that, prior to reporting for flight duty, a flight crew member is provided with the minimum rest period and with any additional rest period required by this Division.

(3) A flight crew member shall use the following periods to be adequately rested prior to reporting for flight duty:

(*a*) the minimum rest period provided under subsection (2);

(*b*) any additional rest period required by this Division; and

(*c*) any period with no assigned duties provided under section 604.104.

SOR/2014-131, s. 18.

b) 15 heures consécutives par période de 24 heures consécutives si, selon le cas :

(i) le temps de service de vol total du membre d'équipage de conduite ne dépasse pas 70 heures dans les 30 jours consécutifs qui précèdent,

(ii) la période de repos avant le vol est d'au moins 24 heures.

(2) L'exploitant privé veille à ce que soient accordées au membre d'équipage de conduite, avant qu'il se présente au travail pour le service de vol, la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section.

(3) Le membre d'équipage de conduite se prévaut des périodes ci-après afin d'être suffisamment reposé avant de se présenter au travail pour le service de vol :

a) la période de repos minimale accordée en vertu du paragraphe (2);

b) toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section;

c) toute période sans aucune fonction attribuée, laquelle période est accordée en vertu de l'article 604.104.

DORS/2014-131, art. 18.

Split Flight Duty Time

604.100 Flight duty time may be extended by one half of the length of the rest period, to a maximum of four hours, if

(*a*) before a flight crew member reports for the first flight or reports as a flight crew member on standby, as the case may be, the private operator provides the flight crew member with notice of the extension of the flight duty time;

(*b*) the private operator provides the flight crew member with a rest period of at least four consecutive hours in suitable accommodation; and

Temps de service de vol fractionné

604.100 Le temps de service de vol peut être prolongé d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos, jusqu'à un maximum de quatre heures, si les conditions suivantes sont respectées :

a) avant que le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour le premier vol ou se présente au travail en tant que membre d'équipage de conduite en attente, selon le cas, l'exploitant privé lui donne un préavis de la prolongation du temps de service de vol;

b) l'exploitant privé lui accorde une période de repos d'au moins quatre heures consécutives dans un local approprié;

c) la prochaine période de repos minimale du membre d'équipage de conduite est augmentée d'un nombre

(*c*) the flight crew member's next minimum rest period is increased by an amount of time at least equal to the length of the extension of the flight duty time.

SOR/2014-131, s. 18.

Extension of Flight Duty Time

604.101 If a flight crew is augmented by at least one flight crew member, if there is a balanced distribution of flight deck duty time and rest periods among the flight crew members, and if the next minimum rest period is at least equal to the length of the preceding flight duty time, the flight crew's flight duty time may be extended

(*a*) to 17 hours with a maximum flight deck duty time of 12 hours, if a flight relief facility — seat is provided; and

(*b*) to 20 hours with a maximum flight deck duty time of 14 hours, if a flight relief facility — bunk is provided.

SOR/2014-131, s. 18.

Unforeseen Operational Circumstances

604.102 (1) Flight duty time may be extended by up to three hours if

(*a*) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to do so;

(*b*) the flight duty time is extended as a result of unforeseen operational circumstances;

(*c*) the next minimum rest period is increased by an amount of time that is at least equal to the length of the extension of the flight duty time; and

(*d*) the pilot-in-command notifies the private operator of the unforeseen operational circumstances and of the length of the extension of the flight duty time.

(2) The private operator shall retain a copy of the notification for five years.

SOR/2014-131, s. 18.

d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol.

DORS/2014-131, art. 18.

Prolongation du temps de service de vol

604.101 Si l'équipage de conduite s'accroît d'au moins un membre d'équipage, si le temps de service au poste de pilotage et le temps de repos sont répartis équitablement entre les membres d'équipage de conduite et si la prochaine période de repos minimale est au moins égale au temps de service de vol précédent, le temps de service de vol de l'équipage de conduite peut être prolongé :

a) lorsqu'un poste de repos — siège est fourni, jusqu'à 17 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 12 heures;

b) lorsqu'un poste de repos — couchette est fourni, jusqu'à 20 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 14 heures.

DORS/2014-131, art. 18.

Circonstances opérationnelles imprévues

604.102 (1) Le temps de service de vol peut être prolongé d'une durée maximale de trois heures si les conditions suivantes sont respectées :

a) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que la prolongation ne présente pas de danger;

b) le temps de service de vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;

c) la prochaine période de repos minimale est augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la durée de la prolongation du temps de service en vol;

d) le commandant de bord avise l'exploitant privé des circonstances opérationnelles imprévues et de la durée de la prolongation du temps de service de vol.

(2) L'exploitant privé conserve une copie de l'avis pendant cinq ans.

DORS/2014-131, art. 18.

Delayed Reporting Time

604.103 When a private operator delays a flight crew member's reporting time by more than three hours, the flight crew member's flight duty time is considered to start three hours after the original reporting time if the private operator notifies the flight crew member of the delay

(*a*) within 12 hours before the original reporting time; and

(*b*) at least one hour before the flight crew member leaves a rest facility.

SOR/2014-131, s. 18.

Report de l'heure de présentation au travail

604.103 Si l'exploitant privé reporte la présentation au travail d'un membre d'équipage de conduite de plus de trois heures, le temps de service de vol de celui-ci est réputé commencer trois heures après l'heure initiale de sa présentation au travail si l'exploitant privé en informe celui-ci :

a) d'une part, dans les douze heures précédant l'heure initiale de sa présentation au travail;

b) d'autre part, au moins une heure avant qu'il quitte un poste de repos.

DORS/2014-131, art. 18.

Time with no Assigned Duties

604.104 No private operator shall assign duties to a flight crew member, and no flight crew member shall accept those duties, unless the private operator provides the flight crew member with one of the following periods with no assigned duties:

(*a*) at least 36 consecutive hours in a period of seven consecutive days; or

(*b*) at least three consecutive calendar days in a period of 17 consecutive days.

SOR/2014-131, s. 18.

Période sans aucune fonction attribuée

604.104 Il est interdit à l'exploitant privé d'attribuer des fonctions à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter ces fonctions, à moins qu'il ne lui accorde l'une ou l'autre des périodes ci-après sans aucune fonction attribuée :

a) au moins 36 heures consécutives par période de 7 jours consécutifs;

b) au moins 3 jours civils consécutifs par période de 17 jours consécutifs.

DORS/2014-131, art. 18.

Rest Period — Flight Crew Member Positioning

604.105 If a flight crew member is required by a private operator to travel for the purpose of positioning after the completion of flight duty time, the private operator shall provide the flight crew member with an additional rest period that is at least equal to one half of the time spent for that purpose that is in excess of the flight duty time referred to in paragraphs 604.99(1)(*a*) and (*b*).

SOR/2014-131, s. 18.

Période de repos — mise en place d'un membre d'équipage de conduite

604.105 Si un membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant privé de voyager pour la mise en place après avoir terminé son temps de service de vol, l'exploitant privé lui accorde une période de repos supplémentaire qui est au moins égale à la moitié du temps passé à cette fin, laquelle période est en sus des temps de service de vol visés aux alinéas 604.99(1)*a*) et *b*).

DORS/2014-131, art. 18.

Controlled Rest on the Flight Deck

604.106 (1) No private operator shall allow a flight crew member to take a controlled rest on the flight deck of an aircraft operated by the private operator unless

Repos aux commandes au poste de pilotage

604.106 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à un membre d'équipage de conduite de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage d'un aéro-

(*a*) the private operator has a controlled-rest-on-the-flight-deck program that includes the following elements:

(i) guidelines on the use of controlled rest, including the factors allowing or preventing its use,

(ii) the general principles relating to fatigue and fatigue countermeasures, and

(iii) the procedures to be followed by participating crew members before, during and after a controlled rest; and

(*b*) every participating crew member has received training relating to the elements of the controlled-rest-on-the-flight-deck program.

nef qu'il exploite à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé dispose d'un programme de repos aux commandes au poste de pilotage comprenant les éléments suivants :

(i) des lignes directrices sur l'utilisation du repos aux commandes, y compris les facteurs permettant ou empêchant son utilisation,

(ii) les principes généraux relatifs à la fatigue et aux mesures à prendre pour lutter contre celle-ci,

(iii) les procédures à suivre par les membres d'équipage participants avant, pendant et après un repos aux commandes;

b) chaque membre d'équipage participant a reçu une formation sur les éléments du programme de repos aux commandes au poste de pilotage.

(2) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall determine whether the flight conditions, the duration of the flight and the physiological condition of the crew members allow a controlled rest on the flight deck to be taken by a flight crew member.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef établit si les conditions de vol, la durée du vol et la condition physiologique des membres d'équipage permettent qu'un repos aux commandes au poste de pilotage soit pris par un membre d'équipage de conduite.

(3) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall give participating crew members a briefing that includes the following elements:

(*a*) the order in which the periods of controlled rest are to be taken by the flight crew members;

(*b*) the planned duration of each period of controlled rest;

(*c*) the circumstances under which a resting flight crew member is to be woken;

(*d*) the procedures for the transfer of flight controls and duties; and

(*e*) flight attendant duties in relation to a controlled rest.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef donne aux membres d'équipage participants un exposé comprenant les éléments suivants :

a) l'ordre dans lequel les périodes de repos aux commandes doivent être prises par les membres d'équipage de conduite;

b) la durée prévue de chaque période de repos aux commandes;

c) les circonstances dans lesquelles un membre d'équipage de conduite qui se repose doit être réveillé;

d) la procédure de transfert des commandes de vol et des fonctions;

e) les fonctions des agents de bord concernant le repos aux commandes.

(4) The flight crew members on board an aircraft operated by a private operator shall

(4) Les membres d'équipage de conduite à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé doivent :

(*a*) prior to each controlled rest on the flight deck,

(i) participate in an operational briefing,

(ii) carry out the transfer of duties, and

(iii) inform the flight attendants of the controlled rest; and

(*b*) remain on the flight deck during the controlled rest.

(5) The flight crew member who supervises a controlled rest on the flight deck of an aircraft operated by a private operator shall, during the controlled rest,

(*a*) perform the duties of the resting flight crew member;

(*b*) ensure that the controlled rest is taken only during the cruise portion of the flight and is completed at least 30 minutes before top of descent;

(*c*) ensure that the period of controlled rest is of no more than 45 minutes in duration;

(*d*) ensure that the resting flight crew member is awake for at least 15 minutes before the resumption of duties, except in abnormal or emergency conditions; and

(*e*) after the completion of the controlled rest, give an operational briefing to the flight crew member who has taken the controlled rest.

(6) For the purposes of this section, "participating crew member" means the resting flight crew member and the flight crew member who supervises the controlled rest on the flight deck.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.107** to **604.115** reserved]

a) avant chaque période de repos aux commandes au poste de pilotage :

(i) participer à un exposé opérationnel,

(ii) effectuer le transfert des fonctions,

(iii) informer les agents de bord du repos aux commandes;

b) demeurer au poste de pilotage pendant le repos aux commandes.

(5) Le membre d'équipage de conduite qui supervise le repos aux commandes au poste de pilotage d'un aéronef exploité par un exploitant privé doit, pendant le repos aux commandes :

a) exécuter les fonctions du membre d'équipage de conduite qui se repose;

b) veiller à ce que le repos aux commandes soit pris uniquement au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière et prenne fin au moins 30 minutes avant le début de descente;

c) veiller à ce que la période de repos aux commandes ne dépasse pas 45 minutes;

d) veiller à ce que le membre d'équipage de conduite qui se repose soit éveillé pendant au moins 15 minutes avant de reprendre l'exécution de ses fonctions, sauf dans des conditions anormales ou d'urgence;

e) donner, après la fin du repos aux commandes, un exposé opérationnel au membre d'équipage de conduite qui a pris le repos aux commandes.

(6) Pour l'application du présent article, « membre d'équipage participant » s'entend du membre d'équipage de conduite qui se repose et du membre d'équipage de conduite qui supervise le repos aux commandes au poste de pilotage.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.107** à **604.115** réservés]

Division VII — Emergency Equipment

Survival Equipment

604.116 (1) No person shall operate over land an aircraft operated by a private operator, other than an aircraft referred to in subsection 602.61(2), unless a survival manual is carried on board that contains information about how to survive on the ground and how to use the survival equipment that is carried on board to meet the requirements of subsection 602.61(1).

(2) No person shall operate over water an aircraft operated by a private operator unless a survival kit is carried on board that, in addition to meeting the requirement of paragraph 602.63(6)(*c*), contains

(*a*) a radar reflector;

(*b*) a life raft repair kit;

(*c*) a bailing bucket and a sponge;

(*d*) a whistle;

(*e*) a waterproof flashlight;

(*f*) a two-day supply of potable water — based on 500 millilitres per person per day and calculated using the overload capacity of the life raft — or a means of desalting or distilling salt water that can provide 500 millilitres of potable water per person per day;

(*g*) a waterproof survival manual that contains information about how to survive at sea;

(*h*) a first aid kit that contains antiseptic swabs, burn dressing compresses, bandages and motion sickness pills; and

(*i*) a pyrotechnic signalling device, or an aviation visual distress signal that has a marking, applied by the manufacturer, indicating that the signal meets the requirements of CAN-TSO-C168, a signalling mirror and a dye marker for visually signalling distress.

SOR/2014-131, s. 18.

Section VII — équipement de secours

Équipement de survie

604.116 (1) Il est interdit d'utiliser au-dessus de la surface de la terre un aéronef exploité par un exploitant privé, autre qu'un aéronef visé au paragraphe 602.61(2), à moins que ne soit transporté à bord un manuel de survie qui contient des renseignements sur la survie au sol et l'utilisation de l'équipement de survie qui est transporté à bord pour satisfaire aux exigences visées au paragraphe 602.61(1).

(2) Il est interdit d'utiliser au-dessus d'un plan d'eau un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que ne soit transportée à bord une trousse de survie qui, en plus d'être conforme à l'exigence de l'alinéa 602.63(6)*c*), contient les articles suivants :

a) un réflecteur radar;

b) un nécessaire de réparation pour radeau de sauvetage;

c) une écope et une éponge;

d) un sifflet;

e) une lampe de poche étanche;

f) de l'eau potable pour deux jours, la quantité étant calculée en fonction du nombre maximal de personnes à bord du radeau de sauvetage, soit 500 millilitres d'eau par jour par personne, ou un dispositif de dessalement ou de distillation d'eau salée pouvant fournir une quantité équivalente d'eau potable;

g) un manuel de survie imperméable qui contient des renseignements sur la survie en mer;

h) une trousse de premiers soins contenant des tampons antiseptiques, des pansements compressifs pour brûlures, des pansements ordinaires et des comprimés contre le mal des transports;

i) un dispositif de signalisation pyrotechnique, ou un appareil émettant des signaux de détresse visuels à usage aéronautique, qui porte une marque, apposée par le fabricant, indiquant que celui-ci est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C168, un miroir à si-

gnaux et de la teinture de balisage pour signaler visuellement la détresse.

DORS/2014-131, art. 18.

First Aid Kits

604.117 (1) Despite paragraph 602.60(1)(*h*), no person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator that is configured as follows unless the corresponding number of first aid kits is carried on board, and each kit contains the supplies and equipment set out in the *Aviation Occupational Health and Safety Regulations*:

(*a*) on board an aircraft configured for 1 to 50 passenger seats, one kit;

(*b*) on board an aircraft configured for 51 to 150 passenger seats, two kits;

(*c*) on board an aircraft configured for 151 to 250 passenger seats, three kits; and

(*d*) on board an aircraft configured for 251 or more passenger seats, four kits.

(2) No person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) the first aid kits referred to in subsection (1) are distributed throughout the cabin and are readily available to crew members and passengers;

(*b*) each first aid kit is clearly identified; and

(*c*) if a first aid kit is stowed in a bin or compartment, the bin or compartment is clearly marked as containing a first aid kit.

SOR/2014-131, s. 18.

Trousses de premiers soins

604.117 (1) Malgré l'alinéa 602.60(1)*h*), il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et dont la configuration est indiquée ci-après à moins que ne soit transporté à bord le nombre correspondant de trousses de premiers soins, chacune contenant le matériel d'une trousse de premiers soins indiqué dans le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* :

a) une configuration de 1 à 50 sièges passagers, une trousse;

b) une configuration de 51 à 150 sièges passagers, deux trousses;

c) une configuration de 151 à 250 sièges passagers, trois trousses;

d) une configuration de 251 sièges passagers ou plus, quatre trousses.

(2) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les trousses de premiers soins visées au paragraphe (1) sont réparties dans la cabine, à la portée des membres d'équipage et des passagers;

b) elles sont indiquées clairement;

c) si une trousse de premiers soins est rangée dans un bac ou un compartiment, ceux-ci en indiquent clairement le contenu.

DORS/2014-131, art. 18.

Protective Breathing Equipment

604.118 (1) No person shall conduct a take-off in a pressurized aircraft operated by a private operator that has flight attendants on board unless one unit of protective breathing equipment with a 15-minute portable supply of breathing gas at a pressure-altitude of 8,000 feet is available

Inhalateur protecteur

604.118 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef pressurisé qui est exploité par un exploitant privé et qui a à bord des agents de bord à moins qu'un inhalateur protecteur ayant une réserve portative d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de quinze mi-

(*a*) at the entry into each Class A, B, E and F cargo compartment accessible to crew members during flight;

(*b*) at the site of each hand-held fire extinguisher that is located in an isolated galley;

(*c*) on the flight deck; and

(*d*) at the site of each hand-held fire extinguisher that is required under section 604.119.

(2) If the breathing gas in the protective breathing equipment referred to in subsection (1) is oxygen, each unit of that equipment reduces by 15 minutes the crew member oxygen requirements specified in subsection 605.31(2).

SOR/2014-131, s. 18.

Hand-held Fire Extinguishers

604.119 No person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) hand-held fire extinguishers are available as follows:

(i) extinguishers are distributed, in every passenger compartment configured as follows, in the numbers indicated:

(A) in a passenger compartment configured for fewer than 20 passenger seats, one extinguisher,

(B) in a passenger compartment configured for 20 to 60 passenger seats, two extinguishers,

(C) in a passenger compartment configured for 61 to 200 passenger seats, three extinguishers, and

(D) in a passenger compartment configured for 201 or more passenger seats, one additional extinguisher for each additional unit of 100 passenger seats,

nutes à une altitude-pression de 8 000 pieds ne soit disponible aux endroits suivants :

a) au point d'entrée de chaque soute de classe A, B, E ou F accessible aux membres d'équipage au cours du vol;

b) à l'endroit où se trouve chaque extincteur portatif dans un office isolé;

c) dans le poste de pilotage;

d) à l'endroit où se trouve chaque extincteur portatif exigé par l'article 604.119.

(2) Si le mélange de gaz respiratoire de l'inhalateur protecteur visé au paragraphe (1) est de l'oxygène, chaque inhalateur protecteur réduit de quinze minutes les exigences du paragraphe 605.31(2) relatives à l'oxygène pour les membres d'équipage.

DORS/2014-131, art. 18.

Extincteurs portatifs

604.119 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) des extincteurs portatifs sont disponibles de la manière suivante :

(i) ils sont répartis dans chaque cabine passagers ayant la configuration ci-après, selon le nombre indiqué :

(A) moins de 20 sièges passagers, un extincteur,

(B) de 20 à 60 sièges passagers, deux extincteurs,

(C) de 61 à 200 sièges passagers, trois extincteurs,

(D) 201 sièges passagers ou plus, un extincteur supplémentaire par tranche additionnelle de 100 sièges passagers,

(ii) un extincteur se trouve au point d'entrée de chaque soute de classe E accessible aux membres d'équipage au cours du vol,

(ii) one extinguisher is located at the entrance to each Class E cargo compartment that is accessible to crew members during flight, and

(iii) one extinguisher is located in each isolated galley; and

(*b*) if a hand-held fire extinguisher is stowed in a bin or compartment, the bin or compartment is clearly marked as containing a fire extinguisher.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.120** to **604.125** reserved]

Division VIII — Maintenance

Maintenance Manager

604.126 The maintenance manager is responsible and accountable for the maintenance control system.

SOR/2014-131, s. 18.

Maintenance Control System

604.127 A private operator shall have, in respect of its aircraft, a maintenance control system that includes

(*a*) in the case of a private operator who provides the parts and materials that will be used in the performance of maintenance or elementary work, procedures to ensure that only parts and materials that meet the requirements of Subpart 71 of Part V are used, including

(i) the details of part pooling arrangements, if any, that have been entered into by the private operator, and

(ii) procedures used for the inspection and storage of incoming parts and materials;

(*b*) if the private operator authorizes, for the performance of elementary work, the use of methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test apparatuses referred to in paragraph 571.02(1)(*b*) or (*c*), the source of those methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test appara-

(iii) un extincteur se trouve dans chaque office isolé;

b) si un extincteur portatif est rangé dans un bac ou un compartiment, ceux-ci en indiquent clairement le contenu.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.120** à **604.125** réservés]

Section VIII — maintenance

Gestionnaire de la maintenance

604.126 Le gestionnaire de la maintenance est responsable du système de contrôle de la maintenance et est tenu d'en rendre compte.

DORS/2014-131, art. 18.

Système de contrôle de la maintenance

604.127 L'exploitant privé dispose, à l'égard de ses aéronefs, d'un système de contrôle de la maintenance qui comprend ce qui suit :

a) dans le cas d'un exploitant privé qui fournit les pièces et les matériaux qui seront utilisés pour l'exécution de la maintenance et des travaux élémentaires, une procédure pour que seules les pièces et seuls les matériaux qui sont conformes aux exigences de la sous-partie 71 de la partie V soient utilisés, y compris :

(i) les détails sur les ententes de mise en commun des pièces qu'il a conclues, le cas échéant,

(ii) une procédure d'inspection et d'entreposage des pièces et des matériaux à leur entrée;

b) s'il autorise, pour l'exécution de travaux élémentaires, l'utilisation de méthodes, de techniques, de pratiques, de pièces, de matériaux, d'outils, d'équipements ou d'appareils d'essais visés aux alinéas 571.02(1)*b*) ou *c*), la provenance de ces méthodes, techniques, pratiques, pièces, matériaux, outils, équi-

tuses and a general description of the elementary work;

(*c*) procedures to ensure that the persons who perform maintenance, elementary work or servicing are authorized to do so under section 604.128;

(*d*) procedures to ensure that an aircraft is not returned to service unless it is

(i) airworthy, and

(ii) equipped, configured and maintained for its intended use;

(*e*) a description of the defect reporting and control procedures required by section 604.129;

(*f*) the aircraft service information review procedures required by section 604.131;

(*g*) procedures to ensure that the records referred to in section 604.132 are established and retained in accordance with that section;

(*h*) procedures to ensure that the tasks required by a maintenance schedule or by an airworthiness directive are completed within the time limits set out in Subpart 5 of Part VI;

(*i*) procedures to ensure that the particulars relating to aircraft empty weight and empty centre of gravity are entered in accordance with the requirements of Item 2 of Schedule I to Subpart 5 of Part VI;

(*j*) a general description of the maintenance schedule required under paragraph 605.86(1)(*a*) and, in the case of a turbine-powered pressurized aeroplane or a large aeroplane, the approval number of the maintenance schedule approved under subsection 605.86(2); and

(*k*) details of the methods used to record the maintenance, elementary work or servicing performed and to ensure that any defects are recorded in the technical records that are required to be kept under subsection 605.92(1).

SOR/2014-131, s. 18.

pements ou appareils d'essais, et une description générale des travaux élémentaires;

c) une procédure pour que les personnes qui exécutent de la maintenance ou des travaux élémentaires ou d'entretien courant y soient autorisées en vertu de l'article 604.128;

d) une procédure pour que les aéronefs ne soient pas remis en service à moins que ceux-ci :

(i) d'une part, soient en état de navigabilité,

(ii) d'autre part, soient équipés et configurés et fassent l'objet d'une maintenance pour l'utilisation prévue;

e) une description de la procédure de contrôle et de rapport des défectuosités qui est exigée par l'article 604.129;

f) une procédure visant la revue de l'information sur le service des aéronefs qui est exigée par l'article 604.131;

g) une procédure pour que les dossiers visés à l'article 604.132 soient établis et conservés conformément à cet article;

h) une procédure pour que les tâches exigées par un calendrier de maintenance ou une consigne de navigabilité soient exécutées dans les délais prévus à la sous-partie 5 de la partie VI;

i) une procédure pour que les détails relatifs à la masse à vide et au centre de gravité à vide de l'aéronef soient inscrits conformément aux exigences de l'article 2 de l'annexe I de la sous-partie 5 de la partie VI;

j) une description générale du calendrier de maintenance exigé par l'alinéa 605.86(1)*a*) et, dans le cas d'un pressurisé à turbomoteurs ou d'un gros avion, le numéro d'approbation du calendrier de maintenance approuvé en vertu du paragraphe 605.86(2);

k) des détails sur les méthodes utilisées pour consigner la maintenance ou les travaux élémentaires ou d'entretien courant effectués et pour veiller à ce que les défectuosités soient inscrites dans les dossiers

techniques qui doivent être tenus en application du paragraphe 605.92(1).

DORS/2014-131, art. 18.

Maintenance, Elementary Work and Servicing

604.128 (1) No private operator shall authorize a person to perform maintenance or elementary work on any of its aircraft unless

(*a*) the person

(i) has received the training referred to in subsection 604.182(1), and

(ii) in the case of elementary work, has performed that work at least once under the supervision of the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence or the holder of an approved training organization certificate; or

(*b*) the person is authorized to do so under a written agreement that

(i) describes the maintenance or elementary work to be performed, including the specific tasks and activities and the conditions under which they are to be performed, and

(ii) provides that the private operator is responsible for ensuring that the maintenance or elementary work is performed.

(2) If a member of the private operator's personnel performs servicing on any of the private operator's aircraft, the private operator shall ensure that the member meets the training requirements set out in subsection 604.182(2).

(3) A private operator shall retain a copy of the written agreement referred to in paragraph (1)(*b*) for two years after the day on which the agreement comes into force.

SOR/2014-131, s. 18.

Maintenance, travaux élémentaires et d'entretien courant

604.128 (1) Il est interdit à l'exploitant privé d'autoriser une personne à exécuter de la maintenance ou des travaux élémentaires sur l'un de ses aéronefs à moins que l'une ou l'autre des exigences suivantes ne soit respectée :

a) la personne satisfait aux exigences suivantes :

(i) elle a reçu la formation visée au paragraphe 604.182(1),

(ii) dans le cas de travaux élémentaires, elle a exécuté ceux-ci au moins une fois sous la supervision du titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) ou du titulaire d'un certificat d'organisme de formation agréé;

b) elle y est autorisée aux termes d'un accord écrit qui, à la fois :

(i) décrit la maintenance ou les travaux élémentaires à exécuter, y compris les tâches et les activités particulières, ainsi que les conditions dans lesquelles elles doivent être exécutées,

(ii) prévoit qu'il incombe à l'exploitant privé de veiller à ce que la maintenance et les travaux élémentaires soient exécutés.

(2) Si les travaux d'entretien courant sont effectués par un membre de son personnel sur l'un de ses aéronefs, l'exploitant privé veille à ce que le membre respecte les exigences de formation prévues au paragraphe 604.182(2).

(3) L'exploitant privé conserve une copie de l'accord écrit visé à l'alinéa (1)*b*) pendant deux ans après la date d'entrée en vigueur de celui-ci.

DORS/2014-131, art. 18.

Defect Reporting and Control Procedures

604.129 A private operator shall have procedures to ensure that

(*a*) aircraft defects are recorded in accordance with subsection 605.94(1);

(*b*) aircraft defects are rectified in accordance with the requirements of Subpart 5 of Part VI;

(*c*) an aircraft defect that occurs three times within 15 flights is identified and is reported as a recurring defect to the flight crew and maintenance personnel in order to avoid the repetition of unsuccessful attempts at rectification; and

(*d*) an aircraft defect, the rectification of which has been deferred, is scheduled for rectification.

SOR/2014-131, s. 18.

Procédure de contrôle et de rapport des défectuosités

604.129 L'exploitant privé dispose d'une procédure pour que, à la fois :

a) les défectuosités d'un aéronef soient inscrites conformément au paragraphe 605.94(1);

b) les défectuosités d'un aéronef soient corrigées conformément aux exigences de la sous-partie 5 de la partie VI;

c) les défectuosités d'un aéronef qui se produisent trois fois au cours de 15 vols soient repérées et signalées comme étant des défectuosités récurrentes à l'équipage de conduite et au personnel de la maintenance afin d'éviter la répétition de tentatives de correction infructueuses;

d) les défectuosités d'un aéronef dont la rectification a été reportée fassent l'objet d'un calendrier en vue de leur rectification.

DORS/2014-131, art. 18.

Service Difficulty Reporting

604.130 A private operator shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V, any service difficulty related to the aircraft that it operates under this Subpart.

SOR/2014-131, s. 18.

Rapport de difficultés en service

604.130 L'exploitant privé fait rapport au ministre, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V, de toute difficulté en service concernant les aéronefs qu'il exploite en application de la présente sous-partie.

DORS/2014-131, art. 18.

Aircraft Service Information Review

604.131 A private operator shall have procedures to ensure that

(*a*) it is aware of the aircraft service information that the holder of a design approval document produces in respect of the aeronautical products used by the private operator;

(*b*) the aircraft service information is assessed, and the results of the assessment are signed and dated by the maintenance manager and retained for six years; and

Revue de l'information sur le service des aéronefs

604.131 L'exploitant privé dispose d'une procédure pour, à la fois :

a) qu'il soit au courant de l'information sur le service des aéronefs qui est produite par le titulaire d'un document d'approbation de la conception à l'égard des produits aéronautiques qu'il utilise;

b) que l'information sur le service des aéronefs fasse l'objet d'une analyse et que les conclusions de celle-ci soient signées et datées par le gestionnaire de la maintenance et conservées pendant six ans;

(*c*) the maintenance schedule or any other procedure is, if necessary, amended in response to the assessment.

SOR/2014-131, s. 18.

Personnel Records

604.132 (1) A private operator shall have for its personnel a record that includes the following information:

(*a*) the name of any person authorized under section 571.11 to sign a maintenance release under section 571.10; and

(*b*) the name of any person who has performed elementary work in accordance with subparagraph 604.128(1)(*a*)(ii).

(2) The private operator shall retain the record for two years after the day on which it was last updated.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.133** to **604.138** reserved]

Division IX — Personnel Requirements

Validity Periods

604.139 (1) Subject to subsections (2) and (3), for the purposes of this Division and Division IV, the validity period of any training, any competency check or any pilot proficiency check expires on

(*a*) in the case of training in the performance of the emergency procedures referred to in subsection 604.169(2) and in subparagraphs 604.179(*z*)(viii) and (ix), and the high altitude indoctrination training referred to in section 604.176, the first day of the thirty-seventh month after the month in which the training was completed;

(*b*) in the case of all other training, the first day of the thirteenth month after the month in which the training was completed; and

(*c*) in the case of a competency check or pilot proficiency check, the first day of the twenty-fifth month

c) que le calendrier de maintenance ou toute autre procédure soient, au besoin, modifiés à la suite de l'analyse.

DORS/2014-131, art. 18.

Dossiers du personnel

604.132 (1) L'exploitant privé dispose, pour son personnel, d'un dossier comprenant les renseignements suivants :

a) le nom de toute personne autorisée, en vertu de l'article 571.11, à signer une certification après maintenance en vertu de l'article 571.10;

b) le nom de toute personne qui a exécuté des travaux élémentaires conformément au sous-alinéa 604.128(1)*a*)(ii).

(2) Il conserve le dossier pendant deux ans après la date de sa dernière mise à jour.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.133** à **604.138** réservés]

Section IX — exigences relatives au personnel

Périodes de validité

604.139 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), pour l'application de la présente section et de la section IV, la période de validité de toute formation de toute vérification de compétence ou de tout contrôle de la compétence du pilote expire :

a) dans le cas de la formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence visées au paragraphe 604.169(2) et aux sous-alinéas 604.179*z*)(viii) et (ix) et de la formation de familiarisation en haute altitude visée à l'article 604.176, le premier jour du trente-septième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a terminé la formation;

b) dans le cas de toute autre formation, le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a terminé la formation;

c) dans le cas de la vérification de compétence ou du contrôle de la compétence du pilote, le premier jour

after the month in which the competency check or pilot proficiency check was successfully completed.

(2) If any training, competency check or pilot proficiency check is renewed within the last 90 days of its validity period, its validity period is extended by

(*a*) 36 months, in the case of training in the performance of the emergency procedures referred to in subsection 604.169(2) and in subparagraphs 604.179(*z*)(viii) and (ix), and the high altitude indoctrination training referred to in section 604.176;

(*b*) 12 months, in the case of all other training; and

(*c*) 24 months, in the case of a competency check or pilot proficiency check.

(3) The Minister shall extend the validity period of any training, competency check or pilot proficiency check for a period of not more than 60 days beginning on the day after the day on which the validity period expires, if

(*a*) the application for extension is made during the validity period; and

(*b*) the applicant demonstrates that there has been no reasonable opportunity to renew the training, competency check or pilot proficiency check within the 90 days before the day on which the training, competency check or pilot proficiency check would otherwise expire.

SOR/2014-131, s. 18.

du vingt-cinquième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi avec succès la vérification de compétence ou le contrôle de la compétence du pilote.

(2) Si une formation, une vérification de compétence ou un contrôle de la compétence du pilote sont renouvelés au cours des 90 derniers jours de leur période de validité, celle-ci est prolongée :

a) de trente-six mois, dans le cas de la formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence visées au paragraphe 604.169(2) et aux sous-alinéas 604.179*z*)(viii) et (ix) et de la formation de familiarisation en haute altitude visée à l'article 604.176;

b) de douze mois, dans le cas de toute autre formation;

c) de vingt-quatre mois, dans le cas d'une vérification de compétence ou d'un contrôle de la compétence du pilote.

(3) Le ministre prolonge la période de validité d'une formation, d'une vérification de compétence ou d'un contrôle de la compétence du pilote, d'au plus 60 jours à compter du jour suivant la date d'expiration de la période de validité, si les conditions suivantes sont respectées :

a) la demande de prolongation est présentée au cours de la période de validité;

b) le demandeur démontre qu'il n'y a pas eu d'occasions raisonnables de renouveler la formation, la vérification de compétence ou le contrôle de la compétence du pilote au cours des 90 jours précédant la date d'échéance de celle-ci.

DORS/2014-131, art. 18.

Equivalencies

604.140 (1) A person who will act as a crew member for a private operator, and who has received crew member training under the ground and flight training program of an air operator or under the training program of another private operator, may use that training to meet an equivalent training requirement set out in this Subpart if

Équivalences

604.140 (1) La personne qui agira en qualité de membre d'équipage pour un exploitant privé et qui a reçu une formation de membre d'équipage, au titre du programme de formation au sol et en vol d'un exploitant aérien ou au titre du programme de formation d'un autre exploitant privé, peut s'en prévaloir pour satisfaire à une exigence de formation équivalente qui est prévue à la

(*a*) the training received by the person is in respect of the aircraft type that the person will operate and the private operator's area of operation;

(*b*) the validity period, if any, of that training has not expired; and

(*c*) the private operator provides the person with training in

(i) the processes, practices and procedures set out in the private operator's operations manual, and

(ii) the private operator's emergency procedures for the aircraft in respect of which the person will be assigned duties.

(2) A person who will act as a flight crew member for a private operator, and who has successfully completed a pilot proficiency check with an air operator or a competency check with another private operator, meets the requirements of paragraph 604.143(1)(*e*) if

(*a*) the pilot proficiency check or competency check was conducted using an aircraft of the same type that the person will operate;

(*b*) the validity period of the pilot proficiency check or competency check has not expired; and

(*c*) the private operator provides the person with training in respect of

(i) the processes, practices and procedures set out in the private operator's operations manual,

(ii) any differences between the equipment that is installed on the aircraft operated by the private operator and the equipment that is installed on the aircraft operated by the air operator or the other private operator, and

(iii) any differences between the private operator's operational procedures and those of the air operator or the other private operator.

SOR/2014-131, s. 18.

présente sous-partie si les exigences suivantes sont respectées :

a) la formation reçue par la personne porte sur le type d'aéronef qu'elle utilisera et la zone d'exploitation de l'exploitant privé;

b) le cas échéant, la période de validité de cette formation n'est pas expirée;

c) l'exploitant privé donne à la personne une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les processus, les pratiques et les procédures prévus dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les procédures d'urgence de l'exploitant privé pour l'aéronef à l'égard duquel seront attribuées des fonctions à la personne.

(2) La personne qui agira en qualité de membre d'équipage de conduite pour un exploitant privé et qui a subi avec succès un contrôle de la compétence du pilote d'un exploitant aérien ou une vérification de compétence d'un autre exploitant privé satisfait à l'exigence de l'alinéa 604.143(1)*e*) si les exigences suivantes sont respectées :

a) le contrôle de la compétence du pilote ou la vérification de compétence ont été effectués en utilisant un aéronef du même type que celui que la personne utilisera;

b) la période de validité de la vérification de compétence ou du contrôle de la compétence du pilote n'est pas expirée;

c) l'exploitant privé donne à la personne une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les processus, les pratiques et les procédures prévus dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) toute différence entre l'équipement qui est installé sur les aéronefs exploités par l'exploitant privé et celui qui est installé sur les aéronefs exploités par l'exploitant aérien ou l'autre exploitant privé,

(iii) toute différence entre les procédures opérationnelles de l'exploitant privé et celles de l'exploitant aérien ou de l'autre exploitant privé.

DORS/2014-131, art. 18.

Operations Manager Qualifications and Responsibilities

604.141 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as the operations manager unless

(*a*) the person

(i) holds, or has held, the licence and ratings required by Part IV to act as a pilot-in-command on an aircraft operated by the private operator, or

(ii) has acquired at least three years of supervisory experience with a private operator or air operator whose operations and activities are of a size, nature and complexity that correspond to the size, nature and complexity of the operations and activities of the private operator; and

(*b*) the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the content of the private operator's operations manual, and

(ii) the provisions of this Subpart and of any other applicable laws, regulations or standards that ensure the safety of the private operator's operations or affect the person's responsibilities.

(2) The operations manager is responsible for the operational control of the private operator's operations and shall

(*a*) coordinate the activities that affect operational control, including activities relating to

(i) maintenance,

Qualifications et responsabilités — gestionnaire des opérations

604.141 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de gestionnaire des opérations, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne satisfait à l'une ou l'autre des exigences suivantes :

(i) elle est titulaire, ou a été titulaire, de la licence et des qualifications exigées par la partie IV pour agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef exploité par l'exploitant privé,

(ii) elle possède au moins trois ans d'expérience liée à la supervision auprès d'un exploitant privé, ou d'un exploitant aérien, dont les opérations et les activités sont d'une ampleur, d'une nature et d'une complexité qui correspondent à celles de l'exploitant privé;

b) elle a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard des éléments suivants :

(i) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les dispositions de la présente sous-partie et des autres lois, règlements et normes applicables qui assurent la sécurité de l'exploitation de l'exploitant privé ou qui ont une incidence sur les responsabilités de la personne.

(2) Le gestionnaire des opérations est responsable de la gestion du contrôle d'exploitation de l'exploitant privé et doit :

a) coordonner les activités qui ont une incidence sur le contrôle d'exploitation, y compris les activités relatives :

(ii) crew members' schedules,

(iii) load control, and

(iv) aircraft operation schedules;

(*b*) implement the private operator's policies and procedures to ensure that the private operator's operations meet the requirements of this Subpart;

(*c*) if the operations manager receives aeronautical information that indicates a risk to the safety of a flight, ensure that corrective actions are taken to manage or mitigate the risk;

(*d*) ensure the dissemination of aircraft safety information to the private operator's personnel; and

(*e*) implement the emergency response procedures referred to in paragraph 604.203(1)(*e*).

SOR/2014-131, s. 18.

(i) à la maintenance,

(ii) aux horaires des membres d'équipage,

(iii) au contrôle des charges,

(iv) aux calendriers d'utilisation des aéronefs;

b) mettre en oeuvre les politiques et procédures de l'exploitant privé pour assurer la conformité des opérations de celui-ci avec les exigences de la présente sous-partie;

c) lorsqu'il reçoit des renseignements aéronautiques qui indiquent un risque pour la sécurité d'un vol, veiller à ce que des mesures correctives soient prises pour gérer ou atténuer les risques;

d) veiller à ce que les renseignements relatifs à la sécurité des aéronefs soient communiqués au personnel de l'exploitant privé;

e) mettre en oeuvre les procédures relatives aux interventions en cas d'urgence visées à l'alinéa 604.203(1)*e*).

DORS/2014-131, art. 18.

Chief Pilot Qualifications, Training and Responsibilities

604.142 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a chief pilot unless

(*a*) the person meets the requirements of paragraphs 604.143(1)(*a*), (*b*), (*d*) and (*e*) for acting as pilot-in-command on an aircraft operated by the private operator; and

(*b*) the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the content of the private operator's operations manual, and

(ii) the provisions of this Subpart and of any other applicable laws, regulations or standards that ensure the safety of the private operator's operations or affect the person's responsibilities.

Qualifications, formation et responsabilités — pilote en chef

604.142 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de pilote en chef, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne satisfait aux exigences des alinéas 604.143(1)*a*), *b*), *d*) et *e*) pour agir en qualité de commandant de bord à bord d'un aéronef exploité par l'exploitant privé;

b) elle a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard des éléments suivants :

(i) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les dispositions de la présente sous-partie et des autres lois, règlements et normes applicables qui assurent la sécurité de l'exploitation de l'exploitant

(2) The chief pilot is responsible for the flight crew members involved in the private operator's operations and shall

(*a*) develop standard operating procedures in respect of aircraft operated by the private operator;

(*b*) verify whether the aerodromes and routes for aircraft used by the private operator are suitable for aircraft operated by the private operator;

(*c*) ensure that the operational requirements of the aerodromes and routes used by the private operator are met; and

(*d*) process any flight crew member reports and take any necessary follow-up action.

SOR/2014-131, s. 18.

Flight Crew Member Qualifications and Training

604.143 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a pilot-in-command or second-in-command unless

(*a*) the person holds the licence, ratings and medical certificate required by Part IV;

(*b*) in the case of a pilot-in-command,

(i) the person has received, in respect of the aircraft type that the person will operate, the training set out in subsections 604.169(1) and 604.170(1) and, if applicable, the training set out in subsection 604.169(3) and sections 604.177 and 604.178, or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), as the case may be, and

(ii) the validity period of the training has not expired;

(*c*) in the case of a second-in-command,

(i) the person has received, in respect of the aircraft type that the person will operate, the training set out in subsections 604.169(1) and 604.170(1) and, if

(2) Le pilote en chef est responsable des membres d'équipage de conduite qui participent aux opérations de l'exploitant privé et doit :

a) élaborer les procédures d'utilisation normalisées à l'égard des aéronefs utilisés par l'exploitant privé;

b) vérifier si les aérodromes et les routes utilisés par l'exploitant privé conviennent aux aéronefs qu'exploite l'exploitant privé;

c) veiller à ce que les exigences opérationnelles des aérodromes et des routes utilisés par l'exploitant privé soient respectées;

d) traiter les rapports des membres d'équipage de conduite et prendre les mesures de suivi nécessaires.

DORS/2014-131, art. 18.

Qualifications et formation — membres d'équipage de conduite

604.143 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord ou de commandant en second, et à toute personne d'agir en ces qualités, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire de la licence, des qualifications et du certificat médical exigés par la partie IV;

b) si elle agit en qualité de commandant de bord :

(i) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, la formation prévue aux paragraphes 604.169(1) et 604.170(1) et, le cas échéant, celle prévue au paragraphe 604.169(3) et aux articles 604.177 et 604.178, ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1), selon le cas,

(ii) la période de validité de la formation n'est pas expirée;

c) si elle agit en qualité de commandant en second :

applicable, the training set out in subsection 604.169(3) and section 604.177, or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), as the case may be, and

(ii) the validity period of the training has not expired;

(*d*) the person has received, in respect of the aircraft type that the person will operate, training in the performance of the emergency procedures referred to in subsection 604.169(2) or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), and the validity period of the training has not expired;

(*e*) the person has successfully completed, in respect of the aircraft type that the person will operate, a competency check that meets the requirements of this section or a competency check or pilot proficiency check that meets the requirements of subsection 604.140(2), and the validity period of the competency check or pilot proficiency check has not expired; and

(*f*) if the person is required to operate an aircraft above 13,000 feet ASL, the person has received the training set out in section 604.176 or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1).

(2) A person who undergoes a competency check referred to in paragraph (1)(*e*)

(*a*) shall have completed, within 30 days before the day on which the competency check is conducted, the training set out in subsection 604.170(1) or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1);

(*b*) shall have been recommended for the competency check by an instructor who provided the person with the training or equivalent training referred to in paragraph (*a*); and

(*c*) shall meet the following requirements:

(i) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, la formation prévue aux paragraphes 604.169(1) et 604.170(1) et, le cas échéant, celle prévue au paragraphe 604.169(3) et à l'article 604.177 ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1), selon le cas,

(ii) la période de validité de la formation n'est pas expirée;

d) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, la formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence prévues au paragraphe 604.169(2) ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

e) elle a subi avec succès, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, une vérification de compétence qui est conforme aux exigences du présent article ou une vérification de la compétence ou un contrôle de la compétence du pilote qui sont conformes aux exigences du paragraphe 604.140(2) et la période de validité de ceux-ci n'est pas expirée;

f) si elle doit utiliser un aéronef au-dessus de 13 000 pieds ASL, elle a reçu la formation prévue à l'article 604.176 ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1).

(2) La personne qui fait l'objet d'une vérification de compétence visée à l'alinéa (1)*e*) satisfait aux exigences suivantes :

a) la personne a suivi, dans les 30 jours qui précèdent la date où la vérification de compétence est effectuée, la formation prévue au paragraphe 604.170(1) ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1);

b) elle a fait l'objet, à l'égard de la vérification de compétence, d'une recommandation d'un instructeur qui lui a donné la formation ou la formation équivalente qui sont visées à l'alinéa *a*);

c) elle satisfait aux exigences suivantes :

(i) the person holds the licence required by Part IV in respect of the aircraft that will be used for the competency check,

(ii) the person holds a type rating required by Part IV in respect of the aircraft that will be used for the competency check, or meets the knowledge and experience requirements set out in paragraph 421.40(3)(*a*) of Standard 421 — *Flight Crew Permits, Licences and Ratings*, and the knowledge requirement was met within 24 months before the day on which the competency check is conducted, and

(iii) the person holds an instrument rating required by Part IV in respect of the aircraft that will be used for the competency check, or meets the knowledge and experience requirements set out in subsection 421.46(2) of Standard 421 — *Flight Crew Permits, Licences and Ratings*, and the knowledge requirement was met within 24 months before the day on which the competency check is conducted.

(i) elle est titulaire de la licence exigée par la partie IV à l'égard de l'aéronef qui sera utilisé pour la vérification de compétence,

(ii) elle est titulaire d'une qualification de type exigée par la partie IV à l'égard de l'aéronef utilisé pour la vérification de compétence ou elle satisfait aux exigences relatives aux connaissances et à l'expérience prévues à l'alinéa 421.40(3)*a*) de la Norme 421 — *Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite*, auquel cas l'exigence relative aux connaissances a été respectée dans les 24 mois qui précèdent la date où la vérification de compétence est effectuée,

(iii) elle est titulaire d'une qualification de vol aux instruments exigée par la partie IV à l'égard de l'aéronef qui sera utilisé pour la vérification de compétence ou elle satisfait aux exigences relatives aux connaissances et à l'expérience prévues au paragraphe 421.46(2) de la Norme 421 — *Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite*, auquel cas l'exigence relative aux connaissances a été respectée dans les 24 mois qui précèdent la date où la vérification de compétence est effectuée.

(3) The competency check referred to in paragraph (1)(*e*)

(*a*) shall be based on the processes, practices and procedures set out in the private operator's operations manual;

(*b*) shall consist of the exercises set out in chapters 2 or 3, as the case may be, of the standard entitled *Flight Test Guide — Competency Check (Private Operators)*, published by the Minister;

(*c*) shall assess the exercises referred to in paragraph (*b*) in accordance with the marking scale set out in section 1.3 of that standard;

(*d*) shall assess the competency as satisfactory or unsatisfactory in accordance with sections 1.4 and 1.5 of that standard; and

(3) La vérification de compétence visée à l'alinéa (1)*e*) doit être conforme aux exigences suivantes :

a) elle repose sur les processus, les pratiques et les procédures prévus dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé;

b) elle comporte les exercices prévus aux chapitres 2 ou 3, selon le cas, de la norme intitulée *Guide de test en vol — Vérification de compétence (exploitants privés)*, publiée par le ministre;

c) elle évalue les exercices visés à l'alinéa *b*) selon l'échelle de notation prévue à l'article 1.3 de cette norme;

d) elle évalue la compétence comme étant satisfaisante ou insatisfaisante conformément aux articles 1.4 et 1.5 de cette norme;

(*e*) shall be subject to the retest procedures referred to in section 1.6 of that standard.

(4) Subject to subsection (5), the competency check referred to in paragraph (1)(*e*) shall be conducted by a person who

(*a*) holds the licence and ratings required by Part IV to act as pilot-in-command of the aircraft used for the competency check;

(*b*) holds an instrument rating required by Part IV in respect of the aircraft used for the competency check;

(*c*) meets one of the following requirements:

(i) is a pilot examiner authorized by the Minister to conduct instrument rating flight tests under Part IV,

(ii) is an approved check pilot authorized by the Minister to conduct a pilot proficiency check under Part VII in respect of the aircraft type used for the competency check, or

(iii) holds an authorization issued by the competent authority of a contracting state to conduct flight tests that are equivalent to competency checks, in which case the person shall have demonstrated to the private operator knowledge of the standard referred to in paragraph (3)(*b*); and

(*d*) is not the instructor who made the recommendation referred to in paragraph 2(*b*) in respect of the person undergoing the competency check.

(5) The competency check referred to in paragraph (1)(*e*) may be conducted by a person who is not referred to in paragraph 4(*c*) if the person

(*a*) has been assigned to conduct the competency check by the private operator;

e) elle est assujettie à des procédures en prévision d'un nouveau test qui sont visées à l'article 1.6 de cette norme.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), la vérification de compétence visée à l'alinéa (1)*e*) est effectuée par une personne qui satisfait aux exigences suivantes :

a) la personne est titulaire de la licence et des qualifications exigées par la partie IV pour agir en qualité de commandant de bord de l'aéronef utilisé pour la vérification de compétence;

b) elle est titulaire d'une qualification de vol aux instruments exigée par la partie IV à l'égard de l'aéronef utilisé pour la vérification de compétence;

c) elle est, selon le cas :

(i) un pilote-examinateur autorisé par le ministre à effectuer des tests en vol en vue d'une qualification de vol aux instruments en application de la partie IV,

(ii) un pilote-vérificateur agréé qui est autorisé par le ministre à effectuer un contrôle de la compétence pilote en application de la partie VII à l'égard du type d'aéronef utilisé pour la vérification de compétence,

(iii) titulaire d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente d'un État contractant pour effectuer des tests en vol qui sont équivalents à des vérifications de compétence, auquel cas elle a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard de la norme visée à l'alinéa (3)*b*);

d) elle n'est pas l'instructeur qui a donné la recommandation visée à l'alinéa (2)*b*) à l'égard de la personne qui fait l'objet de la vérification de compétence.

(5) La vérification de compétence visée à l'alinéa (1)*e*) peut être effectuée par une personne qui n'est pas visée à l'alinéa (4)*c*) si celle-ci satisfait aux conditions suivantes :

a) la personne a été chargée d'effectuer la vérification de compétence par l'exploitant privé;

(*b*) meets the requirements set out in paragraphs (4)(*a*) and (*b*);

(*c*) does not have a record of conviction for

(i) an offence under section 7.3 of the Act, or

(ii) two or more offences under these Regulations not arising from a single occurrence;

(*d*) is at least 21 years old;

(*e*) has at least 3,000 hours of flight time in an aircraft of the same category as the aircraft that will be used for the competency check, including

(i) at least 2,000 hours as pilot-in-command,

(ii) at least 500 hours in a multi-engined aircraft, and

(iii) at least 500 hours of instrument time, including at least 100 hours as pilot-in-command; and

(*f*) has successfully completed, within 24 months before the day on which the person conducts the competency check, training provided by a pilot examiner or by an approved check pilot that includes the following elements:

(i) the responsibilities of a person conducting a competency check,

(ii) evaluation principles,

(iii) the conduct of a competency check,

(iv) the content of the standard referred to in paragraph (3)(*b*), and

(v) the record-keeping requirements set out in section 604.149.

SOR/2014-131, s. 18.

b) elle satisfait aux exigences prévues aux alinéas (4)*a*) et *b*);

c) elle n'a pas de dossier de condamnation :

(i) ni pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi,

(ii) ni pour deux infractions ou plus prévues au présent règlement qui ne découlent pas d'un seul événement;

d) elle est âgée de 21 ans ou plus;

e) elle a accumulé au moins 3 000 heures de temps de vol à bord d'un aéronef de la même catégorie que celui qui sera utilisé pour la vérification de compétence, dont :

(i) au moins 2 000 heures en qualité de commandant de bord,

(ii) au moins 500 heures à bord d'un aéronef multimoteur,

(iii) au moins 500 heures de temps aux instruments, dont au moins 100 heures en qualité de commandant de bord;

f) elle a suivi avec succès, dans les 24 mois qui précèdent la date où elle effectue la vérification de compétence, une formation qui a été donnée par un pilote-examinateur ou un pilote-vérificateur agréé et qui porte sur les éléments suivants :

(i) les responsabilités de la personne qui effectue une vérification de compétence,

(ii) les principes d'évaluation,

(iii) la tenue d'une vérification de compétence,

(iv) le contenu de la norme visée à l'alinéa (3)*b*),

(v) les exigences relatives à la tenue des dossiers qui sont visées à l'article 604.149.

DORS/2014-131, art. 18.

Instructor Qualifications and Training

604.144 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight instructor or a flight simulator instructor unless

(*a*) in the case of a flight instructor, the person holds, in respect of the aircraft type used for the training, the licence and ratings required by Part IV or, in the case of a flight instructor licensed by a contracting state, a licence and ratings equivalent to those required by Part IV;

(*b*) in the case of a flight simulator instructor, the person holds, or has held, in respect of the aircraft type used for the training, the licence and ratings required by Part IV or, in the case of an flight simulator instructor licensed by a contracting state, a licence and ratings equivalent to those required by Part IV;

(*c*) if the private operator is authorized under a special authorization to operate an aircraft in IFR flight, the person holds a valid instrument rating in respect of the aircraft type used for the training;

(*d*) the person has received, in respect of the aircraft type used for the training, training that includes the elements set out in subsection 604.170(1), and the validity period of the training has not expired; and

(*e*) the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the content of the private operator's operations manual, and

(ii) the provisions of this Subpart that relate to the training of flight crew members.

Qualifications et formation — instructeurs

604.144 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité d'instructeur de vol ou d'instructeur sur simulateur de vol, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) dans le cas d'un instructeur de vol, la personne est titulaire, à l'égard du type d'aéronef utilisé pour la formation, de la licence et des qualifications exigées par la partie IV ou, dans le cas d'un instructeur de vol qui est titulaire d'une licence délivrée par un État contractant, la personne est titulaire, d'une licence et des qualifications équivalentes à celles exigées par la partie IV;

b) dans le cas d'un instructeur sur simulateur de vol, la personne est titulaire, ou a été titulaire, à l'égard du type d'aéronef utilisé pour la formation, de la licence et des qualifications exigées par la partie IV ou, dans le cas d'un instructeur de vol qui est titulaire d'une licence délivrée par un État contractant, la personne est titulaire d'une licence et des qualifications exigées par la partie IV;

c) si l'exploitant privé est autorisé à utiliser un aéronef en vol IFR aux termes d'une autorisation spéciale, elle est titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide à l'égard du type d'aéronef utilisé pour la formation;

d) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef utilisé pour la formation, une formation comprenant les éléments prévus au paragraphe 604.170(1) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

e) elle a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard des éléments suivants :

(i) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les dispositions de la présente sous-partie relatives à la formation des membres d'équipage de conduite.

(2) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a ground instructor unless the person has received, before the day on which the person begins to act as ground instructor, training that includes the following elements:

(*a*) the teaching and learning processes;

(*b*) instructional techniques; and

(*c*) the student-instructor relationship.

SOR/2014-131, s. 18.

Flight Attendant Training

604.145 No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight attendant unless

(*a*) the person has received the training set out in section 604.179 or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), and the validity period of the training has not expired; and

(*b*) the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the provisions of these Regulations and of standards that affect the responsibilities of a flight attendant,

(ii) aeronautical terminology,

(iii) the physiological effects of flight, and

(iv) the theory of flight.

SOR/2014-131, s. 18.

Flight Dispatcher and Flight Follower Training

604.146 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight dispatcher unless the person

(*a*) holds a flight dispatcher certificate; and

(2) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité d'instructeur au sol, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins qu'elle n'ait reçu, avant la date où elle commence à agir en cette qualité, une formation comprenant les éléments suivants :

a) les processus d'enseignement et d'apprentissage;

b) les techniques d'instruction;

c) les rapports entre les instructeurs et les élèves.

DORS/2014-131, art. 18.

Formation — agents de bord

604.145 Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité d'agent de bord, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) elle a reçu la formation prévue à l'article 604.179 ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1), et la période de validité de la formation n'est pas expirée;

b) la personne a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard de ce qui suit :

(i) les dispositions du présent règlement et des normes qui ont une incidence sur les responsabilités de l'agent de bord,

(ii) la terminologie aéronautique,

(iii) les effets physiologiques du vol,

(iv) la mécanique du vol.

DORS/2014-131, art. 18.

Formation — régulateurs de vol et préposés au suivi des vols

604.146 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de régulateur de vol, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire d'un certificat de régulateur de vol;

(*b*) has received the training set out in subsection 604.180(1) and the validity period of the training has not expired.

(2) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight follower unless the person has received the training set out in subsection 604.180(2) and the validity period of the training has not expired.

SOR/2014-131, s. 18.

b) elle a reçu la formation prévue au paragraphe 604.180(1) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée.

(2) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de préposé au suivi des vols, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que celle-ci n'ait reçu la formation prévue au paragraphe 604.180(2) et que la période de validité de celle-ci ne soit pas expirée.

DORS/2014-131, art. 18.

Ground and Airborne Icing Operations Training

604.147 No private operator shall permit a person to perform — and no person shall perform — duties relating to ground and airborne icing operations unless the person has received the training set out in section 604.181 and the validity period of the training has not expired.

SOR/2014-131, s. 18.

Formation — opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol

604.147 Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'exercer des fonctions relatives aux opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol, et à toute personne de les exercer, à moins qu'elle n'ait reçu la formation prévue à l'article 604.181 et que la période de validité de celle-ci ne soit pas expirée.

DORS/2014-131, art. 18.

Safety Management System Training

604.148 A private operator shall ensure that the operations manager, the maintenance manager and all other personnel receive the training set out in section 604.183.

SOR/2014-131, s. 18.

Formation — système de gestion de la sécurité

604.148 L'exploitant privé veille à ce que le gestionnaire des opérations, le gestionnaire de la maintenance et les autres membres du personnel reçoivent la formation prévue à l'article 604.183.

DORS/2014-131, art. 18.

Training and Qualifications Records

604.149 (1) A private operator shall have for its personnel a training and qualifications record that includes the following information:

(*a*) each person's name;

(*b*) the dates on which the person received training and the name of the instructor who provided the training;

(*c*) in the case of the operations manager, information on how the operations manager has demonstrated to the private operator knowledge of the elements referred to in paragraph 604.141(1)(*b*) and the date of that demonstration;

Dossiers de formation et de qualifications

604.149 (1) L'exploitant privé dispose, pour son personnel, d'un dossier de formation et de qualifications qui comprend les renseignements suivants :

a) le nom de chaque personne;

b) les dates où la personne a reçu une formation et le nom de l'instructeur qui la lui a donnée;

c) dans le cas du gestionnaire des opérations, une mention indiquant de quelle façon celui-ci a démontré à l'exploitant privé qu'il possède des connaissances à l'égard des éléments visés à l'alinéa 604.141(1)*b*) et la date de cette démonstration;

(*d*) in the case of the chief pilot, information on how the chief pilot has demonstrated to the private operator knowledge of the elements referred to in paragraph 604.142(1)(*b*) and the date of that demonstration;

(*e*) in the case of a flight instructor, information on how the flight instructor has demonstrated to the private operator knowledge of the elements referred to in paragraph 604.144(1)(*e*) and the date of that demonstration;

(*f*) in the case of a flight crew member,

(i) the flight crew member licence number, the category and expiry date of the flight crew member's medical certificate, a list of the flight crew member's ratings and, if applicable, the expiry date of those ratings,

(ii) in respect of the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178, information indicating whether the training was completed using an aircraft or a flight simulation training device, and

(iii) in respect of the competency check referred to in paragraph 604.143(1)(*e*),

(A) the name of the person who conducted the competency check and the date on which it was conducted,

(B) the name of the instructor who made the recommendation referred to in paragraph 604.143(2)(*b*) and the date on which it was made,

(C) the date of each attempt by the flight crew member to complete a competency check and the result of each attempt,

(D) information indicating whether the competency check was conducted using an aircraft or a flight simulation training device, and

(E) in the case of a competency check conducted by the person referred to in subparagraph 604.143(4)(*c*)(iii), information indicating how the person has demonstrated to the private operator knowledge of the elements referred to in paragraph 604.143(4)(*b*) and the date of that demonstration;

d) dans le cas du pilote en chef, une mention indiquant de quelle façon celui-ci a démontré à l'exploitant privé qu'il possède des connaissances à l'égard des éléments visés à l'alinéa 604.142(1)*b*) et la date de cette démonstration;

e) dans le cas d'un instructeur de vol, une mention indiquant de quelle façon celui-ci a démontré à l'exploitant privé qu'il possède des connaissances à l'égard des éléments visés à l'alinéa 604.144(1)*e*) et la date de cette démonstration;

f) dans le cas d'un membre d'équipage de conduite :

(i) son numéro de licence de membre d'équipage de conduite, la catégorie et la date d'expiration de son certificat médical, une liste de ses qualifications et, le cas échéant, la date d'expiration de celles-ci,

(ii) à l'égard de la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178, une mention indiquant si la formation a été suivie au moyen d'un aéronef ou d'un dispositif de formation simulant le vol,

(iii) à l'égard de la vérification de compétence visée à l'alinéa 604.143(1)*e*), les renseignements suivants :

(A) le nom de la personne qui a effectué la vérification de compétence et la date de celle-ci,

(B) le nom de l'instructeur qui a donné la recommandation visée à l'alinéa 604.143(2)*b*) et la date de celle-ci,

(C) les dates de chacun des essais du membre d'équipage de conduite en vue de réussir la vérification de compétence et le résultat de chacun d'eux,

(D) une mention indiquant si la vérification de compétence a été effectuée au moyen d'un aéronef ou d'un dispositif de formation simulant le vol,

(E) dans le cas d'une vérification de compétence effectuée par la personne visée au sous-alinéa 604.143(4)*c*)(iii), une mention indiquant de

tor knowledge of the standard referred to in that subparagraph and the date of that demonstration,

(iv) in respect of a pilot proficiency check conducted under Part VII, the name of the air operator for which the check was conducted and the date on which the check was conducted, and

(v) the dates on which the flight crew member demonstrated the ability to operate an aircraft in accordance with paragraphs 604.50(*c*), 604.51(*f*), 604.60(*f*) and 604.74(2)(*c*); and

(*g*) in the case of an aircraft maintenance engineer (AME), the aircraft maintenance engineer licence number.

(2) If the training referred to in Divisions IV or X includes a written examination, the private operator shall retain a master copy of each examination.

(3) The private operator shall

(*a*) retain the records referred to in subsections (1) and (2) for two years after the day on which the records were last updated; and

(*b*) retain the written examination referred to in subsection (3) for two years after the day on which the examination was given.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.150** to **604.165** reserved]

Division X — Training Program

Training Program

604.166 (1) Subject to subsection (2), a private operator shall have a training program that covers the subject matter set out in Division IV and in this Division, and the competency check referred to in paragraph 604.143(1)(*e*), and that takes into account

(*a*) the aircraft types operated by the private operator; and

(*b*) the private operator's area of operation.

quelle façon celle-ci a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard de la norme visée à ce sous-alinéa et la date de cette démonstration,

(iv) à l'égard d'un contrôle de la compétence du pilote effectué en application de la partie VII, le nom de l'exploitant aérien pour lequel le contrôle a été effectué et la date du contrôle,

(v) les dates où le membre d'équipage de conduite a démontré qu'il est en mesure d'utiliser un aéronef conformément aux alinéas 604.50*c*), 604.51*f*), 604.60*f*) et 604.74(2)*c*);

g) dans le cas d'un technicien d'entretien d'aéronefs (TEA), son numéro de licence de technicien d'entretien d'aéronefs.

(2) Si la formation visée aux sections IV ou X comprend un examen écrit, l'exploitant privé conserve l'original de chaque examen.

(3) L'exploitant privé conserve :

a) d'une part, les dossiers visés aux paragraphes (1) et (2) pendant deux ans après la date de leur dernière mise à jour;

b) d'autre part, l'examen écrit visé au paragraphe (2) pendant deux ans après la date où il a été donné.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.150** à **604.165** réservés]

Section X — programme de formation

Programme de formation

604.166 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant privé dispose d'un programme de formation qui couvre la matière prévue à la section IV et à la présente section et la vérification de compétence visée à l'alinéa 604.143(1)*e*), et qui tient compte :

a) d'une part, des types d'aéronefs qu'il utilise;

b) d'autre part, de sa zone d'exploitation.

(2) A private operator who is also an air operator shall have a training program that covers the subject matter set out in this Division and that takes into account

(*a*) the aircraft types operated by the private operator that are not specified in the air operator certificate; and

(*b*) the differences, if any, between the areas in which operations are conducted.

SOR/2014-131, s. 18.

(2) L'exploitant privé qui est aussi un exploitant aérien dispose d'un programme de formation qui couvre la matière prévue à la présente section, et qui tient compte :

a) d'une part, des types d'aéronefs qu'il utilise et qui ne sont pas précisés sur le certificat d'exploitation aérienne;

b) d'autre part, des différences, le cas échéant, entre les zones où les opérations sont effectuées.

DORS/2014-131, art. 18.

Acquiring and Maintaining Competency

604.167 A private operator shall design its training program so that a person who receives training required under this Subpart

(*a*) will, if the person is receiving the training for the first time, acquire the competency necessary to perform his or her duties; and

(*b*) will, if the person is receiving subsequent training, maintain the competency referred to in paragraph (*a*) and acquire any new competency necessary to perform his or her duties.

SOR/2014-131, s. 18.

Acquisition et maintien de la compétence

604.167 L'exploitant privé conçoit son programme de formation de façon que toute personne qui reçoit de la formation exigée par la présente sous-partie :

a) si elle reçoit une formation pour la première fois, acquière la compétence nécessaire pour exercer ses fonctions;

b) si elle reçoit une formation ultérieure, maintienne la compétence visée à l'alinéa *a*) et acquière toute nouvelle compétence nécessaire pour exercer ses fonctions.

DORS/2014-131, art. 18.

Training Program Content and Training Facilities

604.168 A private operator shall ensure that any training provided to meet the requirements of this Subpart is

(*a*) based on the content of the private operator's training program; and

(*b*) provided in facilities that are equipped with the appropriate furnishings, audiovisual equipment and training aids.

SOR/2014-131, s. 18.

Contenu du programme de formation et locaux destinés à la formation

604.168 L'exploitant privé veille à ce que toute formation donnée pour satisfaire aux exigences de la présente sous-partie :

a) d'une part, repose sur le contenu de son programme de formation;

b) d'autre part, soit donnée dans des locaux dont l'ameublement, le matériel audiovisuel et les aides pédagogiques sont appropriés.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — Ground Instruction

604.169 (1) The ground instruction component of the training program for flight crew members shall include the following elements:

Membres d'équipage de conduite — instruction au sol

604.169 (1) Le volet du programme de formation qui porte sur l'instruction au sol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite comprend les éléments suivants :

(*a*) the content of the private operator's operations manual;

(*b*) the aircraft systems operation and limitations specified in the aircraft flight manual and, if the private operator has established an aircraft operating manual and standard operating procedures, those specified in that manual and in those procedures;

(*c*) the operation of the aircraft equipment;

(*d*) the differences, if any, between the equipment, operation and layout of aircraft of the same type;

(*e*) the standard operating procedures, if any were established by the private operator;

(*f*) the aircraft performance and limitations;

(*g*) weight and balance control procedures;

(*h*) aircraft servicing and ground handling;

(*i*) the location and operation of emergency equipment;

(*j*) the actions to be taken in the event of aircraft fire on the ground or in the air;

(*k*) the actions to be taken in the event of a security-related event;

(*l*) procedures to avoid Controlled Flight into Terrain (CFIT);

(*m*) if the flight crew members will be assigned to medical evacuation flights (MEDEVAC), emergency procedures specific to medical evacuations, including the evacuation of patients from aircraft; and

(*n*) the private operator's operational control system.

(2) The ground instruction component of the training program for flight crew members shall include training in the performance of the following emergency procedures:

a) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé;

b) le fonctionnement et les limites des systèmes de l'aéronef qui sont précisés dans le manuel de vol de l'aéronef et, si l'exploitant privé a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef et des procédures d'utilisation normalisées, le fonctionnement et les limites qui y sont précisés;

c) le fonctionnement des équipements de l'aéronef;

d) le cas échéant, les différences entre l'équipement, le fonctionnement et la configuration des aéronefs du même type;

e) les procédures d'utilisation normalisées, si elles ont été établies par l'exploitant privé;

f) les performances et les limites de l'aéronef;

g) les procédures relatives au contrôle de la masse et du centrage;

h) l'entretien courant et les services d'escale;

i) l'emplacement et le fonctionnement de l'équipement de secours;

j) les mesures à prendre en réponse à un incendie à bord de l'aéronef, au sol ou en vol;

k) les mesures à prendre en réponse aux événements relatifs à la sûreté;

l) les procédures pour éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT);

m) dans le cas où les membres d'équipage de conduite seront affectés à des vols d'évacuation médicale (MEDEVAC), les procédures d'urgence propres aux cas d'évacuation médicale, y compris l'évacuation des malades de l'aéronef;

n) le système de contrôle d'exploitation de l'exploitant privé.

(2) Le volet du programme de formation qui porte sur l'instruction au sol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite comprend une formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence suivantes :

(*a*) the use of fire extinguishers;

(*b*) the operation and use of emergency exits;

(*c*) passenger preparation for an emergency landing or ditching;

(*d*) emergency evacuation procedures;

(*e*) if the flight crew members will be assigned to aircraft equipped with life preservers, the donning and inflation of life preservers;

(*f*) if the flight crew members will be assigned to aircraft equipped with life rafts, the removal of life rafts from the stowage compartment, and the deployment, inflation and boarding of life rafts; and

(*g*) procedures for dealing with pilot incapacitation.

(3) If a private operator operates a turbo-jet-powered aeroplane, the ground instruction component of the training program for flight crew members who will operate that aeroplane shall include the following elements:

(*a*) the low-energy landing regime for that type of aeroplane;

(*b*) the performance and handling characteristics of the aeroplane and engine in the low-energy regime; and

(*c*) balked landing procedures for the aeroplane.

SOR/2014-131, s. 18.

a) l'utilisation des extincteurs;

b) le fonctionnement et l'utilisation des issues de secours;

c) la préparation des passagers en vue d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcés;

d) les procédures d'évacuation d'urgence;

e) si les membres d'équipage de conduite seront affectés à des aéronefs munis de gilets de sauvetage, la façon de les endosser et de les gonfler;

f) dans le cas où les membres d'équipage de conduite seront affectés à des aéronefs munis de radeaux de sauvetage, la façon de les retirer de leur compartiment de rangement, de les déployer, de les gonfler et d'y embarquer;

g) la procédure en cas d'incapacité du pilote.

(3) Si l'exploitant privé exploite un avion à turboréacteurs, le volet du programme de formation qui porte sur l'instruction au sol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui utiliseront cet aéronef comprend les éléments suivants :

a) le bas régime à l'atterrissage propre à ce type d'avion;

b) les caractéristiques de performances et de manoeuvrabilité de l'avion et des moteurs à bas régime;

c) les procédures d'atterrissage interrompu pour l'avion.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — Aircraft Operation Training

604.170 (1) The aircraft operation component of the training program for flight crew members shall include procedures for the normal, abnormal and emergency operation of an aircraft and its systems and components, including the following elements:

(*a*) aircraft performance during take-off, climb, cruise, holding, descent, landing and diversion;

Membres d'équipage de conduite — formation sur l'utilisation des aéronefs

604.170 (1) Le volet du programme de formation qui porte sur l'utilisation des aéronefs et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite comprend des procédures d'utilisation en conditions normales, anormales et d'urgence d'un aéronef et de ses systèmes et composants, notamment les éléments suivants :

(*b*) calculations of the aircraft's take-off and landing distances and speeds, and the aircraft's fuel consumption, weight and centre of gravity;

(*c*) the flight characteristics of the aircraft, including any abnormal characteristics that are applicable to the aircraft, such as dutch roll, buffet boundary onset and aircraft upset;

(*d*) the effects of airframe and engine icing and the use of de-icing and anti-icing equipment;

(*e*) flight planning and instrument flight procedures, including

(i) departure, enroute, holding, arrival and diversion procedures,

(ii) precision, non-precision and missed approaches in minimum visibility conditions, with the flight director in automatic mode and in degraded states of operation, and

(iii) circling approaches, if applicable;

(*f*) pre-flight checks of the interior and exterior of the aircraft;

(*g*) the use of aircraft checklists;

(*h*) aircraft manoeuvres on the ground;

(*i*) normal, crosswind, noise abatement and maximum performance take-offs and landings;

(*j*) take-offs and landings on contaminated runways;

(*k*) rejected take-offs and landings;

(*l*) steep turns;

(*m*) approach to a stall and recovery from a stall;

(*n*) the operation of the Flight Management Computer System (FMCS), Ground Proximity Warning System (GPWS), Terrain Awareness and Warning System (TAWS), Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS), Airborne Collision Avoidance System (ACAS) and any other specialized equipment installed in the private operator's aircraft;

(*o*) the execution in VMC of one collision avoidance manoeuvre in response to a GPWS or a TAWS warn-

a) les performances de l'aéronef au décollage, en montée, en croisière, en attente, en descente, à l'atterrissage et pendant les déroutements;

b) les calculs des distances et des vitesses au décollage et à l'atterrissage, de la consommation de carburant, de la masse et du centre de gravité de l'aéronef;

c) les caractéristiques de vol de l'aéronef, y compris, le cas échéant, les caractéristiques anormales qui s'appliquent à celui-ci, telles que le roulis hollandais, l'approche de la limite de tremblement et le déséquilibre aérodynamique;

d) les effets du givrage de la cellule et des moteurs et l'utilisation des systèmes de dégivrage et d'antigivrage;

e) la planification des vols et la procédure de vol aux instruments, y compris :

(i) les procédures visant le départ, le segment en route, le segment en attente, l'arrivée et le déroutement en vol,

(ii) les approches de précision, les approches de non-précision et les approches interrompues dans des conditions de visibilité minimales, au moyen du directeur de vol en mode de fonctionnement automatique et en mode de fonctionnement partiel,

(iii) l'approche indirecte, le cas échéant;

f) la vérification de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef avant le vol;

g) l'utilisation des listes de vérifications de l'aéronef;

h) les manoeuvres au sol de l'aéronef;

i) les décollages et les atterrissages normaux, par vent de travers, avec procédure d'atténuation du bruit et aux performances maximales;

j) les décollages et les atterrissages sur pistes contaminées;

k) les décollages et les atterrissages interrompus;

l) les virages serrés;

ing, if the aircraft is equipped with a GPWS or a TAWS;

(*p*) the operation of navigation and communication equipment;

(*q*) the actions to be taken in the event of hydraulic, electrical and other system failures;

(*r*) the actions to be taken in the event of flight control failures and, in the case of an aircraft with split control capability, briefings on degraded states of operation while in flight and during take-off and landing;

(*s*) the actions to be taken in the event of aircraft fire on the ground or in the air;

(*t*) the actions to be taken in the event of engine fire and engine failure while in flight;

(*u*) the recognition of and recovery from turbulence and windshear during an approach, landing and take-off;

(*v*) the actions to be taken in the event of an emergency evacuation of passengers and crew;

(*w*) the actions to be taken in the event of pilot incapacitation while in flight and during take-off and landing;

(*x*) crew resource management;

(*y*) if the private operator provides the training using a flight simulator, the performance of one balked landing initiated in the low-energy regime using the same simulator;

(*z*) in the case of a pressurized aircraft, the actions to be taken in the event of loss of pressurization and emergency descent;

(*z.1*) in the case of a three-engine or four-engine aircraft, take-off, landing and flight with the critical engine inoperative or with two other engines inoperative, including driftdown and engine-inoperative performance capabilities; and

(*z.2*) in the case of a helicopter,

m) l'approche au décrochage et la sortie du décrochage;

n) l'utilisation du système informatique de gestion et contrôle de vol (FMCS), du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS), du système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS), du système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS), du système anticollision embarqué (ACAS) et de tout autre équipement spécialisé installé à bord de l'aéronef de l'exploitant privé;

o) l'exécution en VMC d'une manoeuvre d'évitement d'abordage à la suite d'un avertissement du GPWS ou du TAWS, si l'aéronef est équipé de ceux-ci;

p) l'utilisation du matériel de navigation et de télécommunication;

q) les mesures à prendre en réponse à une panne des systèmes hydrauliques et électriques et des autres systèmes;

r) les mesures à prendre en réponse aux défaillances des commandes de vol et, dans le cas d'un aéronef à capacité d'isolation des commandes de vol, les exposés sur le fonctionnement partiel des commandes de vol en vol, au décollage et à l'atterrissage;

s) les mesures à prendre en réponse à un incendie à bord de l'aéronef, au sol ou en vol;

t) les mesures à prendre en réponse à un incendie moteur ou à une panne moteur en vol;

u) la détection de la turbulence et du cisaillement du vent en approche, au décollage et à l'atterrissage, et les manoeuvres de rétablissement;

v) les mesures à prendre en réponse à une évacuation d'urgence des passagers et de l'équipage;

w) les mesures à prendre en réponse à l'incapacité du pilote en vol, au décollage et à l'atterrissage;

x) la gestion des ressources en équipe;

y) si l'exploitant privé donne la formation au moyen d'un simulateur de vol, l'exécution d'un atterrissage

(i) hovering manoeuvres, slope landings and confined areas,

(ii) autorotations,

(iii) transmission and main gear box faults and failures, and

(iv) tail rotor, tail rotor drive and tail rotor gear box faults and failures.

(2) When the training referred to in subsection (1) is provided on board an aircraft in flight, the private operator shall have procedures to ensure that situations are simulated or presented, and actions are simulated or performed, so as to not adversely affect the safety of the aircraft, its occupants or any other person.

SOR/2014-131, s. 18.

Flight Crew Members — Level B, C or D Flight Simulator

604.171 Subject to sections 604.172 to 604.174, a private operator may provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member either on board an aircraft or using a level B, C or D flight simulator. However, if the private operator provides the training using a level B flight simulator, the private operator shall provide training in respect of the following activities on board an aircraft:

interrompu amorcé à bas régime au moyen du même simulateur;

z) dans le cas d'un aéronef pressurisé, les mesures à prendre en réponse à la perte de pressurisation et à la descente d'urgence;

z.1) dans le cas d'un aéronef à trois ou quatre moteurs, le décollage, l'atterrissage et le vol avec moteur le plus défavorable inopérant ou deux autres moteurs inopérants, y compris la descente moteur coupé et les performances en cas de moteur inopérant;

z.2) dans le cas d'un hélicoptère, ce qui suit :

(i) les manoeuvres en vol stationnaire, l'atterrissage en pente et les emplacements restreints,

(ii) l'autorotation,

(iii) les défaillances et les pannes de la transmission et de la boîte de vitesses principale,

(iv) les défaillances et les pannes du rotor de queue, de son entraînement et de sa boîte de vitesses.

(2) Lorsque la formation visée au paragraphe (1) est donnée à bord d'un aéronef en vol, l'exploitant privé dispose d'une procédure pour que les situations soient simulées ou présentées, et que des mesures soient simulées ou exécutées, de façon à ne pas compromettre la sécurité de l'aéronef, de ses occupants ou de toute autre personne.

DORS/2014-131, art. 18.

Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau B, C ou D

604.171 Sous réserve des articles 604.172 à 604.174, l'exploitant privé peut donner à un membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 à bord d'un aéronef ou au moyen d'un simulateur de vol de niveau B, C ou D. Cependant, s'il donne la formation au moyen d'un simulateur de vol de niveau B, l'exploitant privé donne la formation à l'égard des activités suivantes à bord d'un aéronef :

(*a*) pre-flight checks of the interior and exterior of the aircraft;

(*b*) aircraft manoeuvres on the ground;

(*c*) normal take-offs and landings;

(*d*) crosswind take-offs and landings;

(*e*) a visual circuit, if the flight is conducted in VMC;

(*f*) approaches and landings with an engine simulated inoperative;

(*g*) simulated engine failure procedures during a take-off and a missed approach;

(*h*) approaches and landings without electronic glide slope indication;

(*i*) a circling approach, if applicable; and

(*j*) any other approach for which a level B flight simulator lacks the capability.

SOR/2014-131, s. 18.

a) la vérification de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef avant le vol;

b) les manoeuvres au sol de l'aéronef;

c) les décollages et les atterrissages normaux;

d) les décollages et les atterrissages par vent de travers;

e) le circuit à vue, lorsque le vol est effectué en VMC;

f) l'approche et l'atterrissage avec un moteur inopérant simulé;

g) la procédure de panne moteur simulée pendant le décollage et l'approche interrompue;

h) l'approche et l'atterrissage sans alignement de descente électronique;

i) l'approche indirecte, le cas échéant;

j) toute autre approche qui ne peut être effectuée au moyen d'un simulateur de vol de niveau B.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — Level C or D Flight Simulator

604.172 A private operator may provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member using only a level C or D flight simulator if

(*a*) the flight crew member has acquired flight time on an aircraft certificated in the same category, and with engines using the same principle of propulsion, as the aircraft on which the flight crew member is to be trained; and

(*b*) the private operator provides to the flight crew member, using the same flight simulator, training in respect of the following activities under variable visual meteorological conditions of dusk and night, or day and night:

(i) aircraft manoeuvres on the ground,

Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau C ou D

604.172 L'exploitant privé peut donner au membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 uniquement au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D si les conditions suivantes sont respectées :

a) le membre d'équipage de conduite a accumulé du temps de vol à bord d'un aéronef certifié dans la même catégorie que celle de l'aéronef qu'il utilisera pour la formation et qui est muni de moteurs fonctionnant sur le même principe de propulsion;

b) l'exploitant privé donne au membre d'équipage de conduite, au moyen du même simulateur, la formation à l'égard des activités ci-après dans des conditions météorologiques de vol à vue variables, au crépuscule et de nuit, ou de jour et de nuit :

(i) les manoeuvres au sol de l'aéronef,

(ii) normal take-offs and landings and crosswind take-offs and landings, up to 100% of the crosswind component specified by the aircraft manufacturer,

(iii) encounters with moderate to severe in-flight icing conditions,

(iv) simulated line flights that include at least one sector in which the flight crew member acts as pilot flying and at least one sector in which the flight crew member acts as pilot not flying or pilot monitoring,

(v) visual circuits and landings with variable wind, runway illusion and runway surface conditions,

(vi) approaches and landings with an engine simulated inoperative,

(vii) approaches and landings without electronic glide slope indication,

(viii) approaches and landings with flight control failures and abnormalities, if applicable, and

(ix) engine failure procedures during a take-off and a missed approach.

SOR/2014-131, s. 18.

(ii) les décollages et les atterrissages normaux et les décollages et les atterrissages par vent de travers, jusqu'à 100 % de la composante vent de travers précisée par le constructeur de l'aéronef,

(iii) la rencontre de conditions de givrage en vol de moyennes à sévères,

(iv) le vol de ligne simulé comprenant au moins un secteur au cours duquel le membre d'équipage de conduite agit en qualité de pilote aux commandes et au moins un secteur au cours duquel il agit en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes ou de pilote surveillant,

(v) les circuits et l'atterrissage à vue avec vents, illusions de piste et surfaces de piste variables,

(vi) l'approche et l'atterrissage avec un moteur inopérant simulé,

(vii) l'approche et l'atterrissage sans alignement de descente électronique,

(viii) l'approche et l'atterrissage avec panne et anomalies des commandes de vol, le cas échéant,

(ix) la procédure de panne moteur pendant le décollage et l'approche interrompue.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — Level D Flight Simulator

604.173 A private operator may provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member using only a level D flight simulator if

(*a*) the flight crew member has at least 1,000 hours of flight time as a flight crew member;

(*b*) in the case of training provided on an aircraft that requires a minimum flight crew of two pilots, the flight crew member holds an individual type rating for an aircraft that requires a minimum flight crew of two pilots; and

Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau D

604.173 L'exploitant privé peut donner au membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 uniquement au moyen d'un simulateur de vol de niveau D si les conditions suivantes sont respectées :

a) le membre d'équipage de conduite a accumulé au moins 1 000 heures de temps de vol en qualité de membre d'équipage de conduite;

b) dans le cas de la formation donnée à bord d'un aéronef qui requiert un équipage de conduite d'au moins deux pilotes, le membre d'équipage de conduite est titulaire d'une qualification de type particulier pour un

(*c*) the private operator provides the training referred to in paragraph 604.172(*b*) to the flight crew member using that simulator.

SOR/2014-131, s. 18.

c) l'exploitant privé donne au membre d'équipage de conduite la formation visée à l'alinéa 604.172*b*) au moyen du même simulateur.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — Turbo-jet-powered Aeroplane or Transport Category Aircraft — Level C or D Flight Simulator

604.174 A private operator who operates a turbo-jet-powered aeroplane or transport category aircraft shall provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member using a level C or D flight simulator if a level C or D flight simulator is used for that aircraft type in Canada, the United States or Mexico.

SOR/2014-131, s. 18.

Membres d'équipage de conduite — à turboréacteurs ou aéronef de catégorie transport — simulateur de vol de niveau C ou D

604.174 L'exploitant privé qui exploite un avion à turboréacteurs ou un aéronef de catégorie transport donne à un membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D si un de ces simulateurs est utilisé pour ce type d'aéronef au Canada, aux États-Unis ou au Mexique.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — Compatibility of Flight Simulators

604.175 A flight simulator that differs from the private operator's aircraft with respect to installed equipment, systems, cockpit configuration, engine type or performance may be used for the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 if

(*a*) the flight simulator has performance and handling characteristics equivalent to those of the private operator's aircraft; and

(*b*) the private operator's training program takes into account the differences between the flight simulator and the aircraft.

SOR/2014-131, s. 18.

Membres d'équipage de conduite — compatibilité du simulateur de vol

604.175 Un simulateur de vol qui diffère de l'aéronef de l'exploitant privé relativement à l'équipement installé, aux systèmes, à la configuration du poste de pilotage, aux types de moteurs ou aux performances peut être utilisé pour la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 si :

a) d'une part, le simulateur de vol offre des caractéristiques de performances et de manoeuvrabilité équivalentes à celles de l'aéronef de l'exploitant privé;

b) d'autre part, le programme de formation de l'exploitant privé tient compte des différences entre le simulateur de vol et l'aéronef.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — High Altitude Indoctrination Training

604.176 The component of the training program for flight crew members who will operate an aircraft above 13,000 feet ASL shall include the following elements:

Membres d'équipage de conduite — formation de familiarisation en haute altitude

604.176 Le volet du programme de formation qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui utiliseront un aéronef au-dessus de 13 000 pieds ASL comprend les éléments suivants :

(*a*) physiological phenomena in a low pressure environment, including

(i) the effects on respiration,

(ii) the symptoms and effects of hypoxia,

(iii) the duration of consciousness at various altitudes without supplemental oxygen, and

(iv) the effects of gas expansion and gas bubble formation; and

(*b*) the factors associated with rapid or explosive loss of pressurization, including

(i) the most likely causes of the loss of pressurization,

(ii) the increased level of noise, the change in cabin temperature and cabin fogging,

(iii) the effects on objects located near a point of fuselage failure, and

(iv) the actions to be taken by flight crew members immediately after the loss of pressurization and the aircraft attitude likely to result from those actions.

SOR/2014-131, s. 18.

a) les phénomènes physiologiques dans un environnement à basse pression, y compris :

(i) les effets sur la respiration,

(ii) les symptômes et les effets de l'hypoxie,

(iii) la durée de l'état de conscience à des altitudes diverses sans oxygène d'appoint,

(iv) les effets de l'expansion des gaz et de la formation de bulles de gaz;

b) les facteurs associés à une dépressurisation rapide ou explosive, y compris :

(i) les causes les plus probables d'une dépressurisation,

(ii) le niveau accru de bruit, le changement de température dans la cabine et l'embuage de la cabine,

(iii) les effets sur les objets situés près d'un point de rupture dans la cellule,

(iv) les mesures que les membres d'équipage de conduite doivent prendre immédiatement après la dépressurisation et l'assiette de l'aéronef qui est susceptible de résulter de ces mesures.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — One-engine Inoperative Ferry Flights

604.177 The component of the training program for flight crew members who will operate an aircraft during a one-engine inoperative ferry flight under a flight permit issued under section 507.04 shall include training in the operational procedures and limits specified in the aircraft flight manual.

SOR/2014-131, s. 18.

Membres d'équipage de conduite — vols de convoyage avec un moteur inopérant

604.177 Le volet du programme de formation qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui utiliseront, aux termes d'un permis de vol délivré en vertu de l'article 507.04, un aéronef durant un vol de convoyage avec un moteur inopérant comprend une formation sur les procédures opérationnelles et les limites qui sont précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Crew Members — Upgrade to Pilot-in-Command

604.178 The component of the training program for flight crew members who have served as second-in-command and who are to be upgraded to pilot-in-command shall include the following elements:

Membres d'équipage de conduite — passage au rang de commandant de bord

604.178 Le volet du programme de formation qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui ont agi en qualité de commandants en second et qui passe-

(*a*) the elements of the training referred to in subsection 604.170(1) that are related to the duties of a pilot-in-command;

(*b*) training on the responsibilities of a pilot-in-command in relation to the use and operation of an aircraft;

(*c*) in the case of a flight crew member who will conduct an operation under a special authorization, the training required to conduct that operation as pilot-in-command; and

(*d*) crew resource management.

SOR/2014-131, s. 18.

ront au rang de commandant de bord comprend les éléments suivants :

a) les éléments de la formation visée au paragraphe 604.170(1) qui se rapportent aux fonctions du commandant de bord;

b) la formation sur les responsabilités du commandant de bord relativement à l'utilisation et au fonctionnement d'un aéronef;

c) dans le cas d'un membre d'équipage de conduite qui effectuera une opération en vertu d'une autorisation spéciale, la formation exigée pour effectuer cette opération en qualité de commandant de bord;

d) la gestion des ressources en équipe.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Attendants

604.179 The component of the training program for flight attendants shall include the following elements:

(*a*) the roles and responsibilities of the private operator and crew members;

(*b*) the coordination of crew member duties and crew resource management;

(*c*) aircraft communications systems and communication procedures in normal, abnormal and emergency conditions;

(*d*) the content of the briefings given to passengers and crew members;

(*e*) cabin and passenger safety checks;

(*f*) aircraft surface contamination procedures;

(*g*) procedures relating to passengers requiring special treatment;

(*h*) requirements and procedures relating to seats and restraint systems for passengers and crew members;

(*i*) procedures for accepting and stowing carry-on baggage, and any applicable restrictions;

(*j*) policies and procedures relating to the use of portable electronic devices;

Agents de bord

604.179 Le volet du programme de formation qui s'adresse aux agents de bord comprend les éléments suivants :

a) les rôles et les responsabilités de l'exploitant privé et des membres d'équipage;

b) la coordination des fonctions des membres d'équipage et la gestion des ressources en équipe;

c) les systèmes de communication de l'aéronef et la procédure de communication dans des conditions normales, anormales et d'urgence;

d) le contenu des exposés donnés aux passagers et aux membres d'équipage;

e) les vérifications de sécurité de la cabine et des passagers;

f) la procédure relative à la contamination des surfaces des aéronefs;

g) la procédure relative aux passagers qui nécessitent un traitement particulier;

h) les exigences et la procédure relatives aux sièges et aux ensembles de retenue des passagers et des membres d'équipage;

(*k*) procedures for fuelling with passengers on board;

(*l*) procedures relating to passenger service when the aircraft is on the ground;

(*m*) safety procedures relating to take-offs, landings and aircraft movements on the surface;

(*n*) safety procedures relating to the embarkation and disembarkation of passengers and their movement on the apron;

(*o*) procedures relating to passenger and crew member safety during periods of in-flight turbulence;

(*p*) procedures for entering the flight deck and for serving beverages and meals to flight crew members;

(*q*) procedures for dealing with the incapacitation of a crew member;

(*r*) the location and operation of, and any safety instructions relating to, the various types of cabin exits and the flight deck escape routes;

(*s*) the operation of cabin systems and of safety and emergency equipment by flight attendants in normal and abnormal conditions;

(*t*) the actions to be taken with respect to the equipment identified on the minimum equipment list and intended for use by flight attendants;

(*u*) the actions to be taken in the event of fumes or smoke in the cabin and to prevent fumes or smoke in the vicinity of the aircraft from entering the cabin;

(*v*) fire detection, fire-fighting systems and fire-fighting procedures;

(*w*) procedures in the event of loss of cabin pressurization;

(*x*) how to identify the need for administering supplemental oxygen, and procedures for administering the oxygen;

(*y*) procedures for the evacuation of passengers and crew members; and

(*z*) training that includes the performance of the following emergency procedures:

i) la procédure relative à l'acceptation et au rangement des bagages de cabine et, le cas échéant, les restrictions qui s'appliquent;

j) les politiques et la procédure relatives à l'utilisation des appareils électroniques portatifs;

k) la procédure relative à l'avitaillement en carburant avec passagers à bord;

l) la procédure relative au service aux passagers lorsque l'aéronef est au sol;

m) la procédure de sécurité relative au décollage, à l'atterrissage et au mouvement de l'aéronef à la surface;

n) la procédure de sécurité relative à l'embarquement et au débarquement des passagers et à leurs déplacements sur l'aire de trafic;

o) la procédure relative à la sécurité des passagers et des membres d'équipage pendant les périodes de turbulence en vol;

p) la procédure relative à l'entrée dans le poste de pilotage et au service de boissons et de repas aux membres d'équipage de conduite;

q) la procédure en cas d'incapacité d'un membre d'équipage;

r) l'emplacement et l'utilisation des différents types de sorties de la cabine et des issues de secours du poste de pilotage et, le cas échéant, les consignes de sécurité afférentes;

s) l'utilisation, dans des conditions normales et anormales, des systèmes de la cabine et de l'équipement d'urgence et de sécurité par les agents de bord;

t) les mesures à prendre relativement à l'équipement qui figure dans la liste d'équipement minimal et qui est destiné à être utilisé par les agents de bord;

u) les mesures à prendre en cas de fumée ou d'émanations dans la cabine et pour éviter que la fumée et les émanations à proximité de l'aéronef pénètrent dans la cabine;

(i) the use of the public address and interphone systems,

(ii) the briefing of passengers,

(iii) the operation and use of the emergency exits on each type of aircraft to which the flight attendant will be assigned,

(iv) emergency evacuation procedures,

(v) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with life preservers, the donning and inflation of life preservers,

(vi) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with an evacuation slide, the identification of the location of the manual inflation handle and the disconnect handle, and an evacuation using the slide,

(vii) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with either first aid oxygen equipment or portable oxygen equipment, the operation and use of that equipment,

(viii) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with life rafts, the removal of life rafts from the stowage compartment and the deployment, inflation and boarding of life rafts, and

(ix) fire fighting, including the use of a fire extinguisher on an actual fire.

SOR/2014-131, s. 18.

v) la détection des incendies, les systèmes de lutte contre les incendies et la procédure relative à la lutte contre les incendies;

w) la procédure en cas de perte de pression cabine;

x) la façon de reconnaître le besoin d'administrer de l'oxygène d'appoint et la procédure pour l'administrer;

y) la procédure relative à l'évacuation des passagers et des membres d'équipage;

z) une formation comprenant l'exécution des procédures d'urgence suivantes :

(i) l'utilisation du circuit d'annonces passagers et du système d'interphone,

(ii) les exposés aux passagers,

(iii) le fonctionnement et l'utilisation des issues de secours dans chaque type d'aéronef auquel l'agent de bord sera affecté,

(iv) les procédures d'évacuation d'urgence,

(v) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis de gilets de sauvetage, la façon de les endosser et de les gonfler;

(vi) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis d'une glissière d'évacuation, la reconnaissance de l'emplacement de la poignée de commande manuelle de gonflage et la poignée de largage, et l'évacuation au moyen de la glissière,

(vii) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis d'un équipement d'oxygène ou d'un équipement d'oxygène de premiers soins, le fonctionnement et l'utilisation de cet équipement,

(viii) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis de radeaux de sauvetage, la façon de les retirer de leur compartiment de rangement, de les déployer, de les gonfler et d'y embarquer,

(ix) la lutte contre les incendies, y compris l'utilisation d'un extincteur sur un feu réel.

DORS/2014-131, art. 18.

Flight Dispatchers and Flight Followers

604.180 (1) The component of the training program for flight dispatchers shall include the following elements:

(*a*) the content of the private operator's operations manual;

(*b*) the provisions of these Regulations, and of related standards, that affect the responsibilities of a flight dispatcher;

(*c*) flight planning and the private operator's standard operating procedures;

(*d*) radiocommunication procedures;

(*e*) aircraft fuelling procedures;

(*f*) aircraft surface contamination procedures;

(*g*) the use of minimum equipment lists;

(*h*) meteorological conditions, including windshear and aircraft icing, in the private operator's area of operation;

(*i*) the private operator's navigation and instrument approach procedures;

(*j*) accident and incident reporting;

(*k*) emergency procedures;

(*l*) weight and balance control procedures;

(*m*) pre-flight crew member briefings;

(*n*) the differences between pilot self-dispatch procedures and co-authority dispatch procedures;

(*o*) the provision of meteorological information to the flight crew without analysis or interpretation;

(*p*) foreign regulations, if applicable;

(*q*) aeronautical information publications applicable to the private operator's area of operation;

Régulateurs de vol et préposés au suivi des vols

604.180 (1) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux régulateurs de vol comprend les éléments suivants :

a) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé;

b) les dispositions du présent règlement, et des normes afférentes, qui ont une incidence sur les responsabilités des régulateurs de vol;

c) la planification des vols et les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

d) la procédure de radiocommunications;

e) la procédure relative à l'avitaillement en carburant des aéronefs;

f) la procédure relative à la contamination des surfaces des aéronefs;

g) l'utilisation des listes d'équipement minimal;

h) les conditions météorologiques, y compris le cisaillement du vent et le givrage de l'aéronef, dans la zone d'exploitation de l'exploitant privé;

i) la procédure de navigation et d'approche aux instruments de l'exploitant privé;

j) les comptes rendus des incidents et des accidents;

k) la procédure d'urgence;

l) la procédure relative au contrôle de la masse et du centrage;

m) les exposés donnés aux membres d'équipage avant le vol;

n) les différences entre la procédure de régulation du vol par le pilote et la procédure de régulation des vols en coresponsabilité;

(*r*) meteorological conditions and their effect on the flight and operation of an aircraft;

(*s*) the interpretation of meteorological information;

(*t*) the performance and limitations of the private operator's aircraft;

(*u*) air traffic control procedures; and

(*v*) flight dispatch procedures.

o) la fourniture, aux membres d'équipage de conduite, de renseignements météorologiques sans analyse ni interprétation;

p) la réglementation étrangère, le cas échéant;

q) les publications d'information aéronautique applicables à la zone d'exploitation de l'exploitant privé;

r) les conditions météorologiques et leurs effets sur le vol et l'utilisation d'un aéronef;

s) l'interprétation des renseignements météorologiques;

t) les performances et les limites des aéronefs de l'exploitant privé;

u) la procédure relative au contrôle de la circulation aérienne;

v) la procédure de régulation des vols.

(2) The component of the training program for flight followers shall include the elements referred to in paragraphs (1)(*a*) to (*q*).

SOR/2014-131, s. 18.

(2) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux préposés au suivi des vols comprend les éléments visés aux alinéas (1)*a*) à *q*).

DORS/2014-131, art. 18.

Ground and Airborne Icing Operations

604.181 The component of the training program for flight crew members and ground personnel that relates to ground and airborne icing operations shall include the following elements:

(*a*) the responsibilities of the pilot-in-command and other operations personnel in respect of aircraft de-icing and anti-icing procedures;

(*b*) the provisions of these Regulations, and of related standards, that relate to ground and airborne icing operations;

(*c*) the meteorological conditions that are conducive to ice, frost and snow contamination;

(*d*) procedures relating to pre-flight inspections and to the removal of contamination;

(*e*) the hazards associated with the contamination of critical surfaces by ice, frost and snow;

Opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol

604.181 Le volet du programme de formation qui porte sur les opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite et aux membres du personnel au sol comprend les éléments suivants :

a) les responsabilités du commandant de bord et des autres membres du personnel des opérations à l'égard de la procédure relative au dégivrage et à l'antigivrage des aéronefs;

b) les dispositions du présent règlement, et des normes afférentes, relatives aux opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol;

c) les conditions météorologiques propices à la contamination par la glace, le givre et la neige;

d) la procédure relative à l'inspection avant un vol et à l'enlèvement de la contamination;

(*f*) airborne icing recognition; and

(*g*) in the case of training provided to flight crew members,

(i) the basis of the certification of the aircraft for flight into known icing conditions,

(ii) airborne icing definitions and terminology,

(iii) the aerodynamic effects of airborne icing,

(iv) the weather patterns associated with airborne icing, including both classical and non-classical mechanisms that produce freezing precipitation,

(v) flight planning and airborne icing information,

(vi) information specific to the private operator's aircraft fleet that relates to the operation of de-icing and anti-icing equipment, and operational procedures relating to that equipment, and

(vii) the private operator's directives concerning operations in airborne icing conditions set out in the private operator's operations manual and, if established by the private operator, in the private operator's standard operating procedures.

SOR/2014-131, s. 18.

e) les dangers associés à la contamination des surfaces critiques par la glace, le givre et la neige;

f) la détection du givrage en vol;

g) dans le cas de la formation donnée à des membres d'équipage de conduite, les éléments suivants :

(i) la base de certification de l'aéronef pour le vol dans des conditions de givrage connues,

(ii) les définitions et la terminologie visant le givrage en vol,

(iii) les conséquences du givrage en vol sur l'aérodynamique,

(iv) les situations météorologiques associées au givrage en vol, y compris les mécanismes classiques et non classiques qui produisent des précipitations givrantes,

(v) la planification des vols et les renseignements sur le givrage en vol,

(vi) les renseignements propres à la flotte d'aéronefs de l'exploitant privé portant sur le fonctionnement des systèmes de dégivrage et d'antigivrage, et la procédure opérationnelle relative à ces systèmes,

(vii) les consignes de l'exploitant privé qui portent sur les opérations dans des conditions de givrage en vol et qui sont prévues dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé et, le cas échéant, dans les procédures d'utilisation normalisées établies par celui-ci.

DORS/2014-131, art. 18.

Maintenance, Elementary Work and Servicing

604.182 (1) The component of the training program for persons who performs maintenance or elementary work shall include the following elements:

(*a*) the performance rules set out in section 571.02, and the recording requirements set out in section 571.03 and subsection 605.92(1); and

(*b*) the private operator's maintenance control system.

Maintenance, travaux élémentaires et entretien courant

604.182 (1) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux personnes qui exécutent de la maintenance ou des travaux élémentaires comprend les éléments suivants :

a) les règles d'exécution prévues à l'article 571.02 et les exigences de consignation prévues à l'article 571.03 et au paragraphe 605.92(1);

(2) The component of the training program for persons who perform servicing shall include the following elements:

(*a*) the procedures that are set out in instructions for continued airworthiness provided by the holder of the design approval document, and that are applicable to the types of aircraft operated by the private operator; and

(*b*) details of the methods used by the private operator to record servicing under paragraph 604.127(*k*).

SOR/2014-131, s. 18.

Safety Management System

604.183 The component of the training program in respect of the private operator's safety management system shall include the following elements:

(*a*) training in the concepts and principles of safety management systems;

(*b*) training in the organization and operation of the private operator's safety management system;

(*c*) competency-based training for persons who have been assigned duties in respect of the safety management system;

(*d*) appropriate objectives for each person; and

(*e*) means of measuring the level of competency attained by each person who receives the training.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.184** to **604.196** reserved]

Division XI — Operations Manual

General Requirement

604.197 (1) A private operator shall have an operations manual that sets out the processes, practices and procedures applied in the course of its operations. The

b) le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant privé.

(2) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux personnes qui exécutent des travaux d'entretien courant comprend les éléments suivants :

a) les procédures qui sont prévues dans les instructions qui sont fournies par le titulaire du document d'approbation de la conception pour le maintien de la navigabilité et qui sont applicables aux types d'aéronefs exploités par l'exploitant privé;

b) des détails sur les méthodes qui sont utilisées par l'exploitant privé pour consigner les travaux d'entretien courant et qui sont visées à l'alinéa 604.127*k*).

DORS/2014-131, art. 18.

Système de gestion de la sécurité

604.183 Le volet du programme de formation qui porte sur le système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé comprend les éléments suivants :

a) une formation portant sur les concepts et principes relatifs aux systèmes de gestion de la sécurité;

b) une formation portant sur l'organisation et le fonctionnement du système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé;

c) une formation axée sur la compétence et destinée aux personnes à qui ont été attribuées des fonctions relatives au système de gestion de la sécurité;

d) des objectifs adaptés à chaque personne;

e) des moyens pour mesurer le degré de compétence atteint par chaque personne qui reçoit la formation.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.184** à **604.196** réservés]

Section XI – manuel d'exploitation

Exigence générale

604.197 (1) L'exploitant privé dispose d'un manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures qui sont appliqués dans le cadre de son

operations manual shall include a table of contents and shall deal with the following topics:

(*a*) the duties and responsibilities of all operational and maintenance personnel, and the hierarchy and chain of command within management;

(*b*) the organization and operation of the safety management system;

(*c*) personnel training and qualifications;

(*d*) record keeping;

(*e*) the organization and operation of the maintenance control system;

(*f*) procedures for conducting an operation under a special authorization, if applicable;

(*g*) the organization and operation of the operational control system;

(*h*) procedures, if any, relating to minimum equipment lists;

(*i*) the procedures to follow in normal, abnormal and emergency conditions;

(*j*) the private operator's standard operating procedures, if any;

(*k*) weather restrictions;

(*l*) flight time limits and flight duty time limits;

(*m*) controlled rest on the flight deck;

(*n*) accident and incident response considerations;

(*o*) procedures for dealing with security events;

(*p*) aircraft performance limitations; and

(*q*) the use and protection of records, if any, obtained from flight data recorders and cockpit voice recorders.

exploitation. Le manuel d'exploitation comprend une table des matières et porte sur les sujets suivants :

a) les fonctions et les responsabilités du personnel opérationnel et de maintenance, et la hiérarchie et la voie hiérarchique dans la direction;

b) l'organisation et le fonctionnement du système de gestion de la sécurité;

c) la formation et les compétences du personnel;

d) la tenue des dossiers;

e) l'organisation et le fonctionnement du système de contrôle de la maintenance;

f) la procédure relative à l'exercice d'une activité aux termes d'une autorisation spéciale, le cas échéant;

g) l'organisation et le fonctionnement du système de contrôle d'exploitation;

h) le cas échéant, la procédure relative aux listes d'équipement minimal;

i) la procédure d'exploitation en conditions normales, anormales et d'urgence;

j) le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

k) les restrictions météorologiques;

l) les limites de temps de vol et de temps de service de vol;

m) le repos aux commandes au poste de pilotage;

n) les questions relatives à l'intervention en cas d'incident ou d'accident;

o) la procédure en cas d'événements relatifs à la sûreté;

p) les limites de performances des aéronefs;

q) l'utilisation et la protection, le cas échéant, des données des enregistreurs de données de vol et des enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage.

(2) The private operator shall ensure that it is possible to verify the currency and validity of each part of its operations manual.

SOR/2014-131, s. 18.

Distribution

604.198 (1) A private operator shall provide a copy of its operations manual and a copy of every amendment to that manual to every member of its personnel who is involved in the private operator's operations.

(2) Every person who has been provided with a copy of an operations manual under subsection (1) shall keep it up to date by inserting in it the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the person is performing assigned duties.

(3) Despite subsection (1), instead of providing every crew member with a copy of its operations manual and a copy of every amendment to that manual, a private operator may keep an up-to-date copy of the appropriate parts of that manual in each aircraft that it operates.

SOR/2014-131, s. 18.

[**604.199** to **604.201** reserved]

Division XII — Safety Management System

Prohibition

604.202 No private operator shall conduct flight operations unless it has a safety management system that meets the requirements of section 604.203.

SOR/2014-131, s. 18.

Components of the Safety Management System

604.203 (1) Subject to subsection (2), the private operator's safety management system shall include the following components:

(*a*) a statement of the overall objectives that are to be achieved by the safety management system;

(2) L'exploitant privé veille à ce qu'il soit possible de vérifier si chacune des parties de son manuel d'exploitation est à jour et valide.

DORS/2014-131, art. 18.

Diffusion

604.198 (1) L'exploitant privé fournit un exemplaire de son manuel d'exploitation et des modifications qui y sont apportées à chaque membre de son personnel qui participe à ses activités.

(2) Toute personne qui a reçu un exemplaire d'un manuel d'exploitation en application du paragraphe (1) le tient à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et veille à ce que les parties applicables soient à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées.

(3) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant privé peut, plutôt que de fournir à chaque membre d'équipage un exemplaire de son manuel d'exploitation et des modifications qui y sont apportées, garder, à bord de chaque aéronef qu'il exploite, un exemplaire à jour des parties applicables du manuel d'exploitation.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.199** à **604.201** réservés]

Section XII — système de gestion de la sécurité

Interdiction

604.202 Il est interdit à l'exploitant privé d'exercer des opérations aériennes à moins de disposer d'un système de gestion de la sécurité qui est conforme aux exigences de l'article 604.203.

DORS/2014-131, art. 18.

Éléments du système de gestion de la sécurité

604.203 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé comprend les éléments suivants :

a) un énoncé des objectifs globaux que doit atteindre le système de gestion de la sécurité;

(*b*) a safety management plan that

(i) specifies the duties that are assigned to the private operator's personnel in respect of the safety management system,

(ii) sets out performance goals for the safety management system and a means of measuring the attainment of those goals,

(iii) sets out a policy for the internal reporting of aviation-safety-related hazards, incidents and accidents, including the conditions, if any, under which personnel will be protected from disciplinary action,

(iv) describes the relationship between the components of the safety management system, and

(v) sets out procedures for involving personnel in the establishment of the safety management system;

(*c*) a safety oversight program that includes

(i) procedures for managing aviation-safety-related incidents, including their investigation and analysis,

(ii) procedures for identifying and managing aviation-safety-related hazards, including the monitoring and risk profiling of those hazards,

(iii) a reporting and data collection system for collecting and communicating information relating to aviation-safety-related hazards and incidents that

(A) uses a record-keeping system to monitor and analyze aviation safety trends,

(B) includes a means of communicating with persons who report issues relating to the safety management system or aviation safety,

(C) is capable of generating progress reports for the person responsible for the functional area at intervals that the person determines, and

(D) is capable of generating other reports in urgent cases,

b) un plan de gestion de la sécurité qui, à la fois :

(i) précise les fonctions qui sont attribuées au personnel de l'exploitant privé à l'égard du système de gestion de la sécurité,

(ii) prévoit les objectifs de performance du système de gestion de la sécurité et un moyen d'évaluer dans quelle mesure ceux-ci ont été atteints,

(iii) prévoit une politique permettant de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents en matière de sécurité aérienne, y compris, le cas échéant, les conditions selon lesquelles le personnel sera protégé contre les mesures disciplinaires,

(iv) indique les rapports entre les éléments du système de gestion de la sécurité,

(v) prévoit la procédure visant la participation du personnel à l'établissement du système de gestion de la sécurité;

c) un programme de surveillance de la sécurité qui comprend les éléments suivants :

(i) une procédure visant la gestion des incidents en matière de sécurité aérienne, y compris l'enquête et l'analyse relatives à ceux-ci,

(ii) une procédure visant le repérage et la gestion des dangers en matière de sécurité aérienne, y compris la surveillance de ceux-ci et le profilage des risques relatifs à ceux-ci,

(iii) un système de compte rendu et de collecte de données qui vise la collecte et la communication des renseignements liés aux dangers et aux incidents en matière de sécurité aérienne et qui, à la fois :

(A) utilise un système de tenue de dossiers pour surveiller et analyser les tendances en matière de sécurité aérienne,

(B) comprend un moyen de communication avec les personnes qui soulèvent des questions rela-

(iv) procedures for investigating and analyzing aviation-safety-related hazards, incidents and accidents that

(A) take into account human, environmental and supervisory factors and organizational elements,

(B) make it possible to make findings as to root causes and contributing factors, and

(C) make it possible to communicate the findings to the operations manager,

(v) risk management analysis procedures that include

(A) an analysis of aviation-safety-related hazards,

(B) a risk assessment based on risk criteria, and

(C) a risk control strategy,

(vi) corrective action procedures

(A) for determining what corrective actions are necessary, if any, and for carrying out those actions,

(B) for keeping a record of any determination made under clause (A) and the reason for that determination, and

(C) for monitoring and evaluating, in accordance with the quality assurance program referred to in section 604.206, the effectiveness of any corrective action carried out under clause (A),

(vii) procedures for disseminating to personnel, with the approval of the private operator, the following aviation-safety-related information:

(A) information relating to an incident,

(B) information relating to a hazard analysis, and

(C) information relating to the results of a review or audit, and

(viii) procedures for sharing, with any person with whom the private operator exchanges services, any information relating to aviation safety;

tives au système de gestion de la sécurité ou à la sécurité aérienne,

(C) peut produire des rapports d'étape pour la personne responsable du domaine fonctionnel à des intervalles déterminés par celle-ci,

(D) peut produire d'autres rapports dans les cas urgents,

(iv) une procédure d'enquête et d'analyse des dangers, des incidents et des accidents en matière de sécurité aérienne qui, à la fois :

(A) tient compte des facteurs humains, des facteurs liés à l'environnement et à la supervision ainsi que des éléments organisationnels,

(B) permet de faire des constatations quant aux causes fondamentales et aux facteurs contributifs,

(C) permet de communiquer les constatations au gestionnaire des opérations,

(v) une procédure d'analyse de la gestion des risques qui comprend les éléments suivants :

(A) une analyse des dangers en matière de sécurité aérienne,

(B) une analyse du risque basée sur des critères de risque,

(C) une stratégie de contrôle du risque,

(vi) une procédure relative aux mesures correctives permettant, à la fois :

(A) de décider, le cas échéant, des mesures correctives qui s'imposent et de les appliquer,

(B) de consigner toute décision prise en vertu de la division (A) et le motif à l'appui de celle-ci,

(C) de surveiller et d'évaluer, conformément au programme d'assurance de la qualité visé à l'article 604.206, l'efficacité de toute mesure corrective appliquée en vertu de la division (A),

(vii) une procédure visant la communication au personnel, avec l'approbation de l'exploitant privé,

(*d*) procedures for

(i) ensuring that all procedures relating to the safety management system are recorded and disseminated to personnel,

(ii) managing and keeping all records and documents resulting from the safety management system,

(iii) ensuring that records and reports relating to the safety management system are retained for at least two years, and

(iv) reviewing all documents relating to the safety management system and keeping those documents up to date;

(*e*) emergency response procedures that

(i) cover all of the activities carried out by the private operator, and

(ii) ensure that the duties relating to those procedures are assigned to the appropriate personnel;

(*f*) the quality assurance program referred to in section 604.206; and

(*g*) the process for conducting a review of the safety management system under section 604.207.

(2) The safety management system of a private operator who has no employees is not required to include the components referred to in the following provisions:

(*a*) subparagraphs (1)(*b*)(iii) and (v);

des renseignements ci-après en matière de sécurité aérienne :

(A) les renseignements relatifs aux incidents,

(B) les renseignements relatifs aux analyses des dangers,

(C) les renseignements relatifs aux résultats d'examen ou de vérification,

(viii) une procédure visant le partage, avec toute personne avec qui l'exploitant privé échange des services, de tout renseignement relatif à la sécurité aérienne;

d) la procédure permettant, à la fois :

(i) de veiller à ce que toutes les procédures relatives au système de gestion de la sécurité soient consignées et communiquées au personnel,

(ii) de gérer et de tenir tous les dossiers et documents qui découlent du système de gestion de la sécurité,

(iii) de veiller à ce que les dossiers et comptes rendus relatifs au système de gestion de la sécurité soient conservés pendant au moins deux ans,

(iv) d'examiner et de tenir à jour tous les documents relatifs au système de gestion de la sécurité;

e) une procédure relative aux interventions en cas d'urgence qui, à la fois :

(i) couvre toutes les activités exercées par l'exploitant privé,

(ii) fait en sorte que les fonctions liées à celle-ci soient attribuées au personnel compétent;

f) le programme d'assurance de la qualité visé à l'article 604.206;

g) le processus visant l'examen du système de gestion de la sécurité en application de l'article 604.207.

(2) Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé sans employés n'a pas à comprendre les éléments visés aux dispositions suivantes :

a) les sous-alinéas (1)*b*)(iii) et (v);

(*b*) clause (1)(*c*)(iii)(B);

(*c*) subparagraph (1)(*c*)(vii);

(*d*) subparagraph (1)(*d*)(i); and

(*e*) subparagraph (1)(*e*)(ii).

SOR/2014-131, s. 18.

b) la division (1)*c*)(iii)(B);

c) le sous-alinéa (1)*c*)(vii);

d) le sous-alinéa (1)*d*)(i);

e) le sous-alinéa (1)*e*)(ii).

DORS/2014-131, art. 18.

Duties of Operations Manager

604.204 (1) The operations manager shall

(*a*) manage the safety management system;

(*b*) implement the safety management plan referred to in paragraph 604.203(1)(*b*);

(*c*) implement the safety oversight program referred to in paragraph 604.203(1)(*c*);

(*d*) implement the procedures referred to in paragraph 604.203(1)(*d*) in respect of all documents relating to the safety management system;

(*e*) implement the emergency response procedures referred to in paragraph 604.203(1)(*e*);

(*f*) implement the quality assurance program referred to in section 604.206;

(*g*) ensure that any deficiency identified by the quality assurance program is analyzed to determine its root cause and contributing factors;

(*h*) communicate to the private operator any finding produced by the safety management system in respect of a hazard to aviation safety;

(*i*) share, with any person with whom the private operator exchanges services, any finding produced by the safety management system that is likely to have an adverse effect on aviation safety; and

(*j*) analyze any information relating to aviation safety that is received from any person with whom the private operator exchanges services and take appropriate action to mitigate any hazard to aviation safety.

Fonctions du gestionnaire des opérations

604.204 (1) Le gestionnaire des opérations :

a) assure la gestion du système de gestion de la sécurité;

b) met en oeuvre le plan de gestion de la sécurité visé à l'alinéa 604.203(1)*b*);

c) met en oeuvre le programme de surveillance de la sécurité visé à l'alinéa 604.203(1)*c*);

d) met en oeuvre la procédure visée à l'alinéa 604.203(1)*d*) à l'égard des documents relatifs au système de gestion de la sécurité;

e) met en oeuvre la procédure relative aux interventions en cas d'urgence qui est visée à l'alinéa 604.203(1)*e*);

f) met en oeuvre le programme d'assurance de la qualité qui est visé à l'article 604.206;

g) veille à ce que toute lacune relevée par le programme d'assurance de la qualité soit analysée pour en déterminer la cause fondamentale et les facteurs contributifs;

h) communique à l'exploitant privé toute constatation, à l'égard d'un danger en matière de sécurité aérienne, qui est produite par le système de gestion de la sécurité;

i) partage, avec toute personne avec qui l'exploitant privé échange des services, toute constatation qui est produite par le système de gestion de la sécurité et qui est susceptible de compromettre la sécurité aérienne;

j) analyse tout renseignement relatif à la sécurité aérienne qui est reçu des personnes avec qui l'exploitant privé échange des services et prend les mesures appro-

(2) When a finding produced by the safety management system is reported to the operations manager, the operations manager shall

(*a*) determine what corrective actions are necessary to address that finding, if any, and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (*a*) and the reason for that determination;

(*c*) if the operations manager has assigned management functions to another person, communicate any determination made under paragraph (*a*) to that person; and

(*d*) notify the private operator of any deficiency that reduces the effectiveness of all or part of the safety management system, and of the corrective action carried out.

SOR/2014-131, s. 18.

priées pour atténuer tout danger pour la sécurité aérienne.

(2) Lorsqu'une constatation qui est produite par le système de gestion de la sécurité lui est communiquée, le gestionnaire des opérations :

a) décide, le cas échéant, des mesures correctives qui s'imposent pour traiter cette constatation et les applique;

b) consigne toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et le motif à l'appui de celle-ci;

c) s'il a attribué des fonctions de gestion à une autre personne, communique à celle-ci toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*);

d) avise l'exploitant privé de toute lacune qui réduit, en totalité ou en partie, l'efficacité du système de gestion de la sécurité et de la mesure corrective appliquée.

DORS/2014-131, art. 18.

Duties of Personnel

604.205 The personnel of a private operator shall

(*a*) report to the operations manager any issue relating to the safety management system, including

(i) deficiencies, and

(ii) aviation-safety-related hazards, incidents or accidents; and

(*b*) share, with any person with whom the private operator exchanges services, any information relating to aviation safety.

SOR/2014-131, s. 18.

Fonctions du personnel

604.205 Les membres du personnel de l'exploitant privé :

a) communiquent, au gestionnaire des opérations, toute question relative au système de gestion de la sécurité, y compris :

(i) les lacunes,

(ii) les dangers, les incidents et les accidents en matière de sécurité aérienne;

b) partagent, avec toute personne avec qui l'exploitant privé échange des services, tout renseignement relatif à la sécurité aérienne.

DORS/2014-131, art. 18.

Quality Assurance Program

604.206 (1) The quality assurance program shall make provision for sampling the private operator's processes in order to measure

Programme d'assurance de la qualité

604.206 (1) Le programme d'assurance de la qualité permet, par échantillonnage des processus de l'exploitant privé, d'évaluer :

(*a*) the private operator's effectiveness in conducting an audit under subsection (2); and

(*b*) the private operator's ability to carry out its activities effectively and safely.

(2) An audit required by the quality assurance program shall be conducted

(*a*) within 12 months after the day on which the private operator registration document was issued;

(*b*) subject to paragraph (*c*), within 12 months after the day on which the previous audit was completed;

(*c*) within 36 months after the day on which the previous audit was completed, if

(i) the private operator submits to the Minister a risk assessment establishing that the private operator is capable of managing the aviation-safety-related risks that may occur during that 36-month period, and

(ii) none of the following events have occurred since the day on which the previous audit was completed:

(A) a major incident,

(B) a major change in the private operator's activities, and

(C) a finding resulting from a review of the safety management system and indicating that the quality assurance program is not achieving its objectives;

(*d*) following an accident, or incident, that affects aviation safety; and

(*e*) following the identification, as a result of a review of the safety management system, of a deficiency that reduces the effectiveness of all or part of the safety management system.

a) d'une part, l'efficacité de l'exploitant privé à effectuer des vérifications en application du paragraphe (2);

b) d'autre part, la capacité de celui-ci à exercer, d'une manière efficace et sécuritaire, ses activités.

(2) Les vérifications exigées par le programme d'assurance de la qualité sont effectuées dans les délais et aux moments suivants :

a) dans les 12 mois qui suivent la date de la délivrance du document d'enregistrement d'exploitant privé;

b) sous réserve de l'alinéa *c*), dans les 12 mois qui suivent la date d'achèvement de la vérification précédente;

c) dans les 36 mois qui suivent la date d'achèvement de la vérification précédente si les exigences suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé présente au ministre une analyse du risque établissant qu'il est en mesure de gérer les risques en matière de sécurité aérienne qui peuvent se produire pendant cette période de 36 mois,

(ii) aucun des événements ci-après ne s'est produit depuis la date d'achèvement de la vérification précédente :

(A) un incident majeur,

(B) un changement majeur visant les activités de l'exploitant privé,

(C) une constatation qui découle de l'examen du système de gestion de la sécurité et qui indique que le programme d'assurance de la qualité n'atteint pas ses objectifs;

d) à la suite d'un accident ou d'un incident ayant une incidence sur la sécurité aérienne;

e) à la suite d'une constatation qui découle de l'examen du système de gestion de la qualité et qui indique qu'une lacune réduit, en totalité ou en partie, l'efficacité du système de gestion de la sécurité.

(3) A quality assurance program shall include

(*a*) checklists of all of the activities carried out by the private operator;

(*b*) procedures for determining what corrective actions are necessary to eliminate the root cause and contributing factors of each finding of non-compliance with these Regulations;

(*c*) procedures for monitoring corrective actions to ensure that they are effective;

(*d*) a system for recording the following information:

(i) the findings resulting from an audit, and any supporting documentation,

(ii) an analysis of the root cause and contributing factors of any deficiency identified by the quality assurance program,

(iii) any corrective action, and

(iv) any follow-up action; and

(*e*) procedures for ensuring that each finding resulting from an audit is communicated to the operations manager and to any person who has been assigned management functions respecting the safety management system, and is made available to the private operator.

(4) An audit conducted under paragraph (2)(*d*) or (*e*) shall be a complete audit.

(5) No private operator shall assign a duty relating to the quality assurance program to a person who is responsible for carrying out a task or an activity evaluated by that program unless

(*a*) owing to the size, nature and complexity of the private operator's operations and activities, it is impractical to assign the duty to a person who is not responsible for carrying out the task or activity;

(*b*) based on a risk analysis, assigning the duty to a person responsible for carrying out the task or activity

(3) Le programme d'assurance de la qualité comprend les éléments suivants :

a) des listes de contrôle de toutes les activités exercées par l'exploitant privé;

b) une procédure visant à déterminer les mesures correctives qui s'imposent pour supprimer la cause fondamentale et les facteurs contributifs de chaque constatation de non-conformité au présent règlement;

c) une procédure relative à la surveillance des mesures correctives pour en assurer l'efficacité;

d) un système de consignation des renseignements suivants :

(i) les constatations qui découlent des vérifications et, le cas échéant, la documentation à l'appui de celles-ci,

(ii) une analyse de la cause fondamentale et des facteurs contributifs de toute lacune relevée par le programme d'assurance de la qualité,

(iii) les mesures correctives,

(iv) les mesures de suivi;

e) une procédure pour que chaque constatation qui découle d'une vérification soit communiquée au gestionnaire des opérations et à toute personne à qui des fonctions de gestion à l'égard du système de gestion de la sécurité ont été attribuées, et soit mise à la disposition de l'exploitant privé.

(4) Les vérifications effectuées en application des alinéas 2*d*) ou *e*) sont des vérifications globales.

(5) Il est interdit à l'exploitant privé d'attribuer des fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité à une personne chargée d'exécuter une tâche ou une activité évaluée par ce programme à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités de l'exploitant privé rendent difficile l'attribution des fonctions à une personne qui n'est pas chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité;

will not result in an increased risk to aviation safety; and

(*c*) the operation of the audit system in relation to the quality assurance program will not be compromised.

SOR/2014-131, s. 18.

b) d'après une analyse du risque, l'attribution de ces fonctions à une personne chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité n'entraînera pas un risque accru pour la sécurité aérienne;

c) le fonctionnement du système de vérification à l'égard du programme d'assurance de la qualité ne sera pas compromis.

DORS/2014-131, art. 18.

Review of the Safety Management System

604.207 (1) A periodic review of the safety management system shall measure the effectiveness of the system in the attainment of the performance goals referred to in subparagraph 604.203(1)(*b*)(ii).

(2) A review of the safety management system shall be conducted

(*a*) within 12 months after the day on which the private operator registration document was issued;

(*b*) within 12 months after the day on which the previous review was completed; or

(*c*) following an accident, or incident, that affects aviation safety.

(3) A review of the safety management system shall include procedures for

(*a*) identifying any deficiency in the operation of the safety management system;

(*b*) investigating and analyzing the root cause and contributing factors of any deficiency identified by the review; and

(*c*) ensuring that corrective actions are effective and are used on an ongoing basis to improve the safety management system.

(4) A review conducted under paragraph (2)(*c*) shall be a complete review.

(5) No private operator shall assign a duty relating to a review of the safety management system to a person

Examen du système de gestion de la sécurité

604.207 (1) L'examen du système de gestion de la sécurité évalue l'efficacité de celui-ci par rapport à l'atteinte des objectifs de performance visés au sous-alinéa 604.203(1)*b*)(ii).

(2) L'examen du système de gestion de la sécurité est effectué dans les délais et aux moments suivants :

a) dans les 12 mois qui suivent la date de la délivrance du document d'enregistrement d'exploitant privé;

b) dans les 12 mois qui suivent la date d'achèvement de l'examen précédent;

c) à la suite d'un accident ou d'un incident ayant une incidence sur la sécurité aérienne.

(3) L'examen du système de gestion de la sécurité comprend des procédures qui permettent, à la fois :

a) de repérer toute lacune dans le fonctionnement du système de gestion de la sécurité;

b) d'enquêter sur la cause fondamentale et les facteurs contributifs de toute lacune relevée par l'examen et de les analyser;

c) de veiller à ce que les mesures correctives soient efficaces et employées continuellement pour améliorer le système de gestion de la sécurité.

(4) L'examen effectué en application de l'alinéa (2)*c*) est un examen global.

(5) Il est interdit à l'exploitant privé d'attribuer des fonctions relatives à l'examen du système de gestion de la sécurité à une personne chargée d'exécuter une tâche

who is responsible for carrying out a task or an activity that is the subject of the review unless

(*a*) owing to the size, nature and complexity of the private operator's operations and activities, it is impracticable to assign the duty to a person who is not responsible for carrying out the task or activity;

(*b*) based on a risk analysis, assigning the duty to a person responsible for carrying out the task or activity will not result in an increased risk to aviation safety; and

(*c*) the integrity of the review of the safety management system will not be compromised.

SOR/2014-131, s. 18.

ou une activité qui fait l'objet de cet examen à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités de l'exploitant privé rendent difficile l'attribution des fonctions à une personne qui n'est pas chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité;

b) d'après une analyse du risque, l'attribution de ces fonctions à une personne chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité n'entraînera pas un risque accru pour la sécurité aérienne;

c) l'intégrité de l'examen du système de gestion de la sécurité ne sera pas compromise.

DORS/2014-131, art. 18.

Duties of Private Operator — Review

604.208 The private operator shall

(*a*) conduct the review of the safety management system under section 604.207;

(*b*) determine what corrective actions are necessary to address any deficiency identified by the review, and carry out those actions;

(*c*) keep a record of any determination made under paragraph (*b*) and the reason for it; and

(*d*) if the private operator has assigned management functions to another person, provide that person with a copy of that record.

SOR/2014-131, s. 18.

Fonctions de l'exploitant privé — examen

604.208 L'exploitant privé :

a) procède à l'examen du système de gestion de la sécurité en application de l'article 604.207;

b) décide des mesures correctives qui s'imposent pour rectifier toute lacune relevée par l'examen et les applique;

c) consigne toute décision prise en vertu de l'alinéa *b*) et le motif à l'appui de celle-ci;

d) s'il a attribué des fonctions de gestion à une autre personne, fournit à celle-ci une copie de cette décision.

DORS/2014-131, art. 18.

[**604.209** to **604.219** reserved]

[**604.209** à **604.219** réservés]

Division XIII — Flight Attendants and Emergency Evacuation

Section XIII – agents de bord et évacuation d'urgence

Interpretation

604.220 (1) For the purposes of this Division and subject to subsection (2), "model" means "aircraft master series" as described in section 3.7 of version 1.3 of the document entitled *International Standard for Aircraft Make, Model, and Series Groupings*, dated October 2012 and published by the Common Taxonomy Team of

Interprétation

604.220 (1) Pour l'application de la présente section et sous réserve du paragraphe (2), « modèle » s'entend au sens du terme « série matrice d'aéronefs » tel qu'il figure à l'article 3.7 de la version 1.3 du document intitulé *Norme internationale relative aux regroupements de marques, de modèles et de séries d'aéronefs*, daté d'oc-

the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the Commercial Aviation Safety Team (CAST).

(2) If no aircraft master series is assigned to an aeroplane, "model" in respect of that aeroplane means "aircraft model" as described in section 3.6 of version 1.3 of the document entitled *International Standard for Aircraft Make, Model, and Series Groupings*, dated October 2012 and published by the Common Taxonomy Team of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the Commercial Aviation Safety Team (CAST).

SOR/2015-127, s. 12.

tobre 2012 et publié par l'Équipe de taxonomie commune de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST).

(2) Si aucune série matrice d'aéronefs n'est attribuée à un avion, « modèle » s'entend, à l'égard de cet avion, au sens du terme « modèle d'aéronef » tel qu'il figure à l'article 3.6 de la version 1.3 du document intitulé *Norme internationale relative aux regroupements de marques, de modèles et de séries d'aéronefs*, daté d'octobre 2012 et publié par l'Équipe de taxonomie commune de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST).

DORS/2015-127, art. 12.

Minimum Number of Flight Attendants

604.221 (1) No person shall conduct a take-off in an aeroplane that is operated by a private operator and is carrying more than 12 passengers unless the take-off is conducted with the minimum number of flight attendants required on each deck.

(2) Subject to subsections (3) to (5), the minimum number of flight attendants required on each deck is one flight attendant for each unit of 50 passengers or for each portion of such a unit.

(3) No flight attendants are required if

(*a*) the aeroplane has 13 to 19 passengers on board;

(*b*) the aeroplane is operated by a pilot-in-command and a second-in-command;

(*c*) the passenger cabin is readily accessible from the flight deck; and

(*d*) the flight crew members are able to exercise supervision over the passengers during flight by visual and aural means.

(4) If a private operator has carried out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for a model of aeroplane using more flight attendants

Nombre minimal d'agents de bord

604.221 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion qui est exploité par un exploitant privé et qui a plus de 12 passagers à bord, à moins qu'il ne soit effectué avec le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) à (5), le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont est d'un agent de bord par tranche de 50 passagers ou fraction de celle-ci.

(3) Aucun agent de bord n'est exigé si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'avion a à bord de 13 à 19 passagers;

b) il est utilisé par un commandant de bord et un commandant en second;

c) la cabine passagers est facilement accessible du poste de pilotage;

d) les membres d'équipage de conduite sont en mesure d'exercer une surveillance des passagers au cours du vol par des moyens visuels et des moyens de communication auditifs.

(4) Si un exploitant privé a exécuté avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour un modèle d'avion en utilisant un nombre plus

than would have been required in accordance with the ratio set out in subsection (2), the minimum number of flight attendants required on each deck of an aeroplane of that model that is operated by the private operator is the number of flight attendants used in the demonstration.

(5) If the emergency evacuation demonstration required for the certification of a model of aeroplane was carried out using more flight attendants than would have been required in accordance with the ratio set out in subsection (2), the minimum number of flight attendants required on each deck of an aeroplane of that model is the number of flight attendants required in accordance with the ratio set out in subsection (2) plus an additional number of flight attendants that is equal to the difference between

(*a*) the number of flight attendants used in the demonstration, and

(*b*) the number of flight attendants that would have been required in accordance with the ratio set out in subsection (2) at the time of the demonstration.

(6) If there is a conflict between subsection (3) and subsection (4) or (5), subsection (3) prevails to the extent of the conflict.

SOR/2015-127, s. 12.

grand d'agents de bord que celui qui aurait été exigé conformément au rapport prévu au paragraphe (2), le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont d'un avion de ce modèle qui est exploité par cet exploitant privé est le nombre d'agents de bord qui a été utilisé lors de la démonstration.

(5) Si la démonstration d'évacuation d'urgence exigée pour la certification d'un modèle d'avion a été exécutée avec un nombre plus grand d'agents de bord que celui qui aurait été exigé conformément au rapport prévu au paragraphe (2), le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont d'un avion de ce modèle est le nombre d'agents de bord exigé conformément au rapport prévu au paragraphe (2), auquel nombre s'ajoute un nombre d'agents de bord qui est égal à la différence entre les nombres suivants :

a) le nombre d'agents de bord qui a été utilisé lors de la démonstration;

b) le nombre d'agents de bord qui aurait été exigé conformément au rapport prévu au paragraphe (2) au moment de la démonstration.

(6) Le paragraphe (3) l'emporte en cas d'incompatibilité avec les paragraphes (4) ou (5).

DORS/2015-127, art. 12.

Emergency Features

604.222 No private operator shall operate an aeroplane that is configured for 20 or more passenger seats unless the features that facilitate emergency evacuations meet the requirements set out in section 624.222 of Standard 624 — *Emergency Features* of the *General Operating and Flight Rules Standards*.

SOR/2015-127, s. 12.

Dispositifs d'urgence

604.222 Il est interdit à l'exploitant privé d'exploiter un avion dont la configuration prévoit 20 sièges passagers ou plus, à moins que les dispositifs qui facilitent l'évacuation d'urgence ne soient conformes aux exigences prévues à l'article 624.222 de la norme 624 — *Dispositifs d'urgence* des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

DORS/2015-127, art. 12.

Demonstration of Emergency Evacuation Procedures

604.223 (1) A private operator who decides to introduce a model of aeroplane into its fleet for the purpose of carrying passengers shall carry out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures

Démonstration des procédures d'évacuation d'urgence

604.223 (1) L'exploitant privé qui décide d'ajouter un modèle d'avion à sa flotte dans le but de transporter des passagers doit exécuter avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour ce

for that model of aeroplane before operating an aeroplane of that model to carry passengers.

(2) If a private operator decides to introduce an aeroplane into its fleet and there is a difference in any of the following items between that aeroplane and other aeroplanes of the same model that are already in the fleet, the private operator shall treat the aeroplane as if it were a different model of aeroplane and carry out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for that model before operating the aeroplane to carry passengers:

(*a*) the location of the flight attendants or their emergency evacuation duties or procedures;

(*b*) the number, location or type of emergency exits; or

(*c*) the number, location or type of opening mechanisms for the emergency exits.

(3) A private operator who decides to change any of the following items in respect of an aeroplane shall carry out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for the model of that aeroplane, as changed, before operating the aeroplane to carry passengers:

(*a*) the location of the flight attendants or their emergency evacuation duties or procedures;

(*b*) the number, location or type of emergency exits; or

(*c*) the number, location or type of opening mechanisms for the emergency exits.

(4) Subsections (1) to (3) do not apply in respect of a model of aeroplane that is configured to carry fewer than 44 passengers.

SOR/2015-127, s. 12.

modèle d'avion avant d'utiliser un avion de ce modèle pour le transport de passagers.

(2) S'il décide d'ajouter un avion à sa flotte et s'il y a une différence visant l'un ou l'autre des éléments ci-après entre cet avion et d'autres avions du même modèle qui font déjà partie de sa flotte, l'exploitant privé doit traiter cet avion comme étant un modèle différent d'avion et exécuter avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour ce modèle avant d'utiliser l'avion pour le transport de passagers :

a) l'emplacement des agents de bord ou leurs procédures ou fonctions d'évacuation d'urgence;

b) le nombre d'issues de secours, leur emplacement ou leur type;

c) le nombre de mécanismes d'ouverture des issues de secours, leur emplacement ou leur type.

(3) L'exploitant privé qui décide de modifier l'un ou l'autre des éléments ci-après à l'égard d'un avion doit exécuter avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour le modèle de cet avion, tel qu'il est modifié, avant d'utiliser l'avion pour le transport de passagers :

a) l'emplacement des agents de bord ou leurs procédures ou fonctions d'évacuation d'urgence;

b) le nombre d'issues de secours, leur emplacement ou leur type;

c) le nombre de mécanismes d'ouverture des issues de secours, leur emplacement ou leur type.

(4) Les paragraphes (1) à (3) ne s'appliquent pas à un modèle d'avion configuré pour le transport de moins de 44 passagers.

DORS/2015-127, art. 12.

Carrying Out a Demonstration of Emergency Evacuation Procedures

604.224 (1) A private operator who carries out a demonstration of its emergency evacuation procedures for a model of aeroplane shall

Démonstration des procédures d'évacuation d'urgence — exécution

604.224 (1) L'exploitant privé qui exécute une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence à l'égard d'un modèle d'avion doit :

(*a*) do so without passengers;

(*b*) do so with flight attendants who have completed the private operator's training program for that model of aeroplane; and

(*c*) begin the demonstration using the private operator's normal procedures, then transition to its emergency procedures.

(2) The demonstration is successful if the flight attendants can, within 15 seconds after the transition from the private operator's normal procedures to its emergency procedures,

(*a*) open 50% of the floor-level emergency exits that are required by the certification basis established in respect of the model of aeroplane;

(*b*) open 50% of the non-floor-level emergency exits the opening of which is set out as an emergency evacuation duty in the private operator's operations manual; and

(*c*) deploy 50% of the escape slides.

(3) The private operator shall record the demonstration using time-encoded video and keep the recording for at least five years after the day on which the demonstration is carried out.

SOR/2015-127, s. 12.

a) l'exécuter sans passagers;

b) l'exécuter avec des agents de bord ayant terminé le programme de formation de l'exploitant privé, lequel porte sur ce modèle d'avion;

c) la commencer selon ses procédures en situations normales, puis passer à ses procédures d'urgence.

(2) La démonstration est réussie si les agents de bord peuvent, dans les 15 secondes qui suivent le passage des procédures en situations normales de l'exploitant privé aux procédures d'urgence de celui-ci, exécuter les fonctions suivantes :

a) ouvrir 50 pour cent des issues de secours au niveau du plancher qui sont exigées par la base de certification établie à l'égard du modèle de l'avion;

b) ouvrir 50 pour cent des issues de secours qui ne sont pas situées au niveau du plancher, dont l'ouverture figure en tant que fonction d'évacuation d'urgence dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé;

c) déployer 50 pour cent des glissières d'évacuation.

(3) L'exploitant privé doit enregistrer la démonstration sur vidéo chrono-daté et conserver l'enregistrement pour une période d'au moins cinq ans après la date où la démonstration a été exécutée.

DORS/2015-127, art. 12.

[**604.225** to **604.239** reserved]

[**604.225** à **604.239** réservés]

Embarking and Disembarking of Passengers

604.240 (1) Subject to subsections (2) and (3), a private operator who operates an aeroplane to carry passengers shall ensure that all flight attendants assigned to a flight using that aeroplane are on board during passenger embarkation and disembarkation.

(2) In the case of a flight to which more than one flight attendant is assigned, the private operator may reduce the number of flight attendants by one during passenger embarkation if

Embarquement et débarquement des passagers

604.240 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé qui exploite un avion pour le transport de passagers doit veiller à ce que tous les agents de bord affectés à un vol utilisant cet avion se trouvent à bord au cours de l'embarquement et du débarquement des passagers.

(2) Dans le cas d'un vol auquel plus d'un agent de bord est affecté, l'exploitant privé peut réduire de un le nombre d'agents de bord au cours de l'embarquement des passagers si les conditions suivantes sont réunies :

(*a*) the flight attendant who leaves the aeroplane remains within the immediate vicinity of the door through which passengers are embarking and carries out safety-related duties for the flight;

(*b*) the engines used for the propulsion of the aeroplane are not running; and

(*c*) at least one floor-level exit remains open to provide for passenger egress.

(3) In the case of a flight to which more than one flight attendant is assigned, the private operator may reduce the number of flight attendants during passenger disembarkation if

(*a*) the engines used for the propulsion of the aeroplane are not running;

(*b*) at least one floor-level exit remains open to provide for passenger egress; and

(*c*) half of the required number of flight attendants — rounded down to the next lower number in the case of fractions, but never less than one — remain on board.

(4) Paragraphs (2)(*b*) and (3)(*a*) do not apply in respect of an engine on a propeller-driven aeroplane if

(*a*) the engine has a propeller brake;

(*b*) the propeller brake is set; and

(*c*) the aeroplane flight manual indicates that the engine may be used as an auxiliary power unit.

(5) The private operator shall ensure that, during passenger embarkation and disembarkation,

(*a*) if only one flight attendant is on board, he or she remains in the vicinity of the door through which passengers are embarking or disembarking; and

(*b*) if more than one flight attendant is on board, they are evenly distributed in the passenger cabin and are in the vicinity of the floor-level exits.

SOR/2015-127, s. 12.

a) l'agent de bord qui quitte l'avion demeure à proximité immédiate de la porte par laquelle s'effectue l'embarquement et exerce des fonctions en matière de sécurité se rapportant au vol;

b) les moteurs utilisés pour la propulsion de l'avion ne sont pas en marche;

c) au moins une issue au niveau du plancher demeure ouverte pour permettre la sortie des passagers.

(3) Dans le cas d'un vol auquel plus d'un agent de bord est affecté, l'exploitant privé peut réduire le nombre d'agents de bord au cours du débarquement des passagers si les conditions suivantes sont réunies :

a) les moteurs utilisés pour la propulsion de l'avion ne sont pas en marche;

b) au moins une issue au niveau du plancher demeure ouverte pour permettre la sortie des passagers;

c) la moitié du nombre exigé d'agents de bord — ce nombre est arrondi à l'unité inférieure dans le cas de fractions, mais ne peut jamais être inférieur à un — restent à bord.

(4) Les alinéas (2)*b*) et (3)*a*) ne s'appliquent pas à un moteur d'avion à hélice si les conditions suivantes sont réunies :

a) le moteur est doté d'un frein d'hélice;

b) le frein d'hélice est serré;

c) le manuel de vol de l'avion indique que le moteur peut être utilisé comme groupe auxiliaire de bord.

(5) L'exploitant privé doit veiller à ce que, au cours de l'embarquement et du débarquement des passagers :

a) si un seul agent de bord se trouve à bord, celui-ci demeure à proximité de la porte par laquelle s'effectue l'embarquement ou le débarquement;

b) si plus d'un agent de bord se trouve à bord, ceux-ci soient répartis uniformément dans la cabine passagers et soient à proximité des issues au niveau du plancher.

DORS/2015-127, art. 12.

Emergency Evacuation — Before and During Surface Movement

604.241 A private operator shall, for each aeroplane in its fleet that is configured to carry 20 or more passengers, have procedures to ensure that

(*a*) at least one floor-level exit provides for passenger egress before the movement of the aeroplane on the surface; and

(*b*) every automatically deployable means of emergency passenger evacuation is ready for immediate use during the movement of the aeroplane on the surface.

SOR/2015-127, s. 12.

Évacuation d'urgence — avant et pendant le mouvement à la surface

604.241 L'exploitant privé doit, pour chaque avion de sa flotte qui est configuré pour le transport de 20 passagers ou plus, disposer de procédures pour que :

a) d'une part, au moins une issue au niveau du plancher permette la sortie des passagers avant le mouvement de l'avion à la surface;

b) d'autre part, chaque moyen d'aide à déploiement automatique pour l'évacuation d'urgence des passagers soit prêt pour son utilisation immédiate pendant le mouvement de l'avion à la surface.

DORS/2015-127, art. 12.

Single-aisle Aeroplane

604.242 Despite section 605.09, no person shall conduct a take-off in a single-aisle aeroplane that is carrying passengers unless all emergency exits and escape slides are operative.

SOR/2015-127, s. 12.

Avion à allée simple

604.242 Malgré l'article 605.09, il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à allée simple transportant des passagers, à moins que toutes les issues de secours et les glissières d'évacuation ne soient en état de service.

DORS/2015-127, art. 12.

[**604.243** reserved]

[**604.243** réservé]

Subpart 5 — Aircraft Requirements

Sous-partie 5 — Exigences relatives aux aéronefs

Application

Application

605.01 (1) This Subpart applies to

(*a*) persons operating Canadian aircraft other than ultra-light aeroplanes or hang gliders; and

(*b*) persons operating foreign aircraft in Canada where those persons are Canadian citizens, permanent residents or corporations incorporated by or under the laws of Canada or a province.

605.01 (1) La présente sous-partie s'applique :

a) aux personnes qui utilisent des aéronefs canadiens autres que les avions ultra-légers ou les ailes libres;

b) aux personnes qui utilisent des aéronefs étrangers au Canada, lorsque ces personnes sont des citoyens canadiens, des résidents permanents ou des personnes morales constituées sous le régime d'une loi du Canada ou d'une province.

(2) The following requirements apply to persons operating foreign aircraft, other than persons referred to in paragraph (1)(*b*), while those aircraft are operated in Canada:

(2) Les exigences suivantes s'appliquent aux personnes qui utilisent des aéronefs étrangers, autres que les personnes visées à l'alinéa (1)*b*), lorsque les aéronefs sont utilisés au Canada :

(*a*) the requirement to carry a flight authority on board the aircraft in accordance with section 605.03;

(*b*) the requirement that an aircraft be equipped with transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment in accordance with section 605.35;

(*c*) the requirement that an aircraft be equipped with one or more ELTs in accordance with section 605.38; and

(*d*) radiocommunication and radio navigation equipment requirements that are specific to the aircraft and types of flight referred to in sections 605.14 to 605.21.

[**605.02** reserved]

Division I — Aircraft Requirements — General

Flight Authority

605.03 (1) No person shall operate an aircraft in flight unless

(*a*) a flight authority is in effect in respect of the aircraft;

(*b*) the aircraft is operated in accordance with the conditions set out in the flight authority; and

(*c*) subject to subsections (2) and (3), the flight authority is carried on board the aircraft.

(2) Where a specific-purpose flight permit has been issued pursuant to section 507.04, an aircraft may be operated without the flight authority carried on board where

(*a*) the flight is conducted in Canadian airspace; and

(*b*) an entry is made into the journey log indicating

(i) that the aircraft is operating under a specific-purpose flight permit, and

(ii) where applicable, any operational conditions that pertain to flight operations under the specific-purpose flight permit.

a) une autorité de vol est transportée à bord de l'aéronef conformément à l'article 605.03;

b) l'aéronef est muni d'un transpondeur et de l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression conformément à l'article 605.35;

c) l'aéronef est muni d'une ou plusieurs ELT conformément à l'article 605.38;

d) les exigences relatives à l'équipement de radiocommunications et de radionavigation qui se rapportent aux aéronefs et aux types de vol visés aux articles 605.14 à 605.21.

[**605.02** réservé]

Section I — Exigences relatives aux aéronefs — Généralités

Autorité de vol

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) A balloon may be operated without the flight authority carried on board where the flight authority is immediately available to the pilot-in-command

(*a*) prior to commencing a flight; and

(*b*) on completion of the flight.

Availability of Aircraft Flight Manual

605.04 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft, for which an aircraft flight manual is required by the applicable standards of airworthiness, unless the aircraft flight manual or, if an aircraft operating manual has been established under section 604.37 or Part VII, the aircraft operating manual is available to the flight crew members at their duty stations.

(2) The aircraft flight manual or, if an aircraft operating manual has been established under section 604.37 or Part VII, those parts of the aircraft flight manual that are incorporated into the aircraft operating manual shall include all the amendments and supplementary material that are applicable to the aircraft type.

SOR/2005-341, s. 6; SOR/2014-131, s. 19.

Markings and Placards

605.05 No person shall conduct a take-off in an aircraft in respect of which markings or placards are required by the applicable standards of airworthiness unless the markings or placards are affixed to the aircraft or attached to a component of the aircraft in accordance with those standards.

Aircraft Equipment Standards and Serviceability

605.06 No person shall conduct a take-off in an aircraft, or permit another person to conduct a take-off in an aircraft in their custody and control, unless the aircraft equipment required by these Regulations

(*a*) meets the applicable standards of airworthiness; and

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

a) avant le commencement du vol;

b) à la fin du vol.

Accessibilité du manuel de vol de l'aéronef

605.04 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef pour lequel un manuel de vol de l'aéronef est exigé par les normes de navigabilité applicables, à moins que le manuel de vol de l'aéronef ou, lorsqu'un manuel d'utilisation de l'aéronef a été établi en application de l'article 604.37 ou de la partie VII, le manuel d'utilisation de l'aéronef ne soit accessible aux membres d'équipage de conduite à leur poste de travail.

(2) Le manuel de vol de l'aéronef ou, lorsqu'un manuel d'utilisation de l'aéronef a été établi en application de l'article 604.37 ou de la partie VII, les parties du manuel de vol de l'aéronef qui sont incorporées dans le manuel d'utilisation de l'aéronef comprennent les modifications et les renseignements supplémentaires applicables au type d'aéronef.

DORS/2005-341, art. 6; DORS/2014-131, art. 19.

Inscriptions et affiches

605.05 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef pour lequel des inscriptions ou des affiches sont exigées par les normes de navigabilité applicables, à moins que les inscriptions ou les affiches ne soient apposées à l'aéronef ou fixées à tout composant de l'aéronef conformément à ces normes.

Normes et état de service de l'équipement d'aéronef

605.06 Il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer le décollage d'un tel aéronef, à moins que l'équipement de l'aéronef exigé en application du présent règlement ne soit, à la fois :

a) conforme aux normes de navigabilité applicables;

(*b*) is serviceable and, where required by operational circumstances, functioning, except if otherwise provided in section 605.08, 605.09 or 605.10.

Minimum Equipment Lists

605.07 (1) The Minister may, in accordance with the *MMEL/MEL Policy and Procedures Manual*, establish a master minimum equipment list for each type of aircraft.

(2) The Minister may supplement a master minimum equipment list that has been issued by the competent authority of a foreign state in respect of a type of aircraft where necessary to ensure compliance with the *MMEL/MEL Policy and Procedures Manual*.

(3) Where a master minimum equipment list has been established for an aircraft type pursuant to subsection (1) or supplemented pursuant to subsection (2), the Minister shall approve a minimum equipment list in respect of each operator of that type of aircraft, if the requirements set out in the *MMEL/MEL Policy and Procedures Manual* are met.

Unserviceable and Removed Equipment — General

605.08 (1) Notwithstanding subsection (2) and sections 605.09 and 605.10, no person shall conduct a take-off in an aircraft that has equipment that is not serviceable or from which equipment has been removed if, in the opinion of the pilot-in-command, aviation safety is affected.

(2) Notwithstanding sections 605.09 and 605.10, a person may conduct a take-off in an aircraft that has equipment that is not serviceable or from which equipment has been removed where the aircraft is operated in accordance with the conditions of a flight permit that has been issued specifically for that purpose.

b) en état de service et en état de fonctionnement si les circonstances opérationnelles l'exigent, sauf dans les cas prévus aux articles 605.08, 605.09 ou 605.10.

Liste d'équipement minimal

605.07 (1) Le ministre peut, conformément au *Manuel des politiques et procédures MMEL/MEL*, établir une liste principale d'équipement minimal pour chaque type d'aéronef.

(2) Le ministre peut effectuer des ajouts à une liste principale d'équipement minimal qui a été délivrée par l'autorité compétente d'un État étranger à l'égard d'un type d'aéronef lorsque ces ajouts sont nécessaires pour assurer la conformité au *Manuel des politiques et procédures MMEL/MEL*.

(3) Lorsqu'une liste principale d'équipement minimal a été établie pour un type d'aéronef conformément au paragraphe (1) ou a été modifiée conformément au paragraphe (2), le ministre approuve une liste d'équipement minimal pour chaque utilisateur de ce type d'aéronef, à condition que les exigences précisées dans le *Manuel des politiques et procédures MMEL\MEL* soient respectées.

Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé — Généralités

605.08 (1) Malgré toute disposition contraire du paragraphe (2) et des articles 605.09 et 605.10, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef dont de l'équipement n'est pas en état de service ou a été enlevé lorsque le commandant de bord estime que la sécurité aérienne est compromise.

(2) Malgré toute disposition contraire des articles 605.09 et 605.10, il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef dont de l'équipement n'est pas en état de service ou a été enlevé lorsque l'aéronef est utilisé conformément aux conditions prévues dans un permis de vol délivré à cet effet.

Unserviceable and Removed Equipment — Aircraft with a Minimum Equipment List

605.09 (1) Subject to subsection (2), where a minimum equipment list has been approved in respect of the operator of an aircraft pursuant to subsection 605.07(3), no person shall conduct a take-off in the aircraft with equipment that is not serviceable or that has been removed unless

(*a*) the aircraft is operated in accordance with any conditions or limitations specified in the minimum equipment list; and

(*b*) a copy of the minimum equipment list is carried on board.

(2) Where the conditions or limitations specified in a minimum equipment list are in conflict with the requirements of an airworthiness directive, the airworthiness directive prevails.

Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé — Aéronef ayant une liste d'équipement minimal

605.09 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsqu'une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur d'un aéronef en application du paragraphe 605.07(3), il est interdit d'effectuer le décollage de l'aéronef dont de l'équipement n'est pas en état de service ou a été enlevé, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est utilisé conformément aux conditions et aux limites précisées dans cette liste;

b) une copie de cette liste se trouve à bord de l'aéronef.

(2) Lorsqu'il y a conflit entre les conditions et les limites précisées dans la liste d'équipement minimal et une consigne de navigabilité, celle-ci a la priorité.

Unserviceable and Removed Equipment — Aircraft without a Minimum Equipment List

605.10 (1) Where a minimum equipment list has not been approved in respect of the operator of an aircraft, no person shall conduct a take-off in the aircraft with equipment that is not serviceable or that has been removed, where that equipment is required by

(*a*) the standards of airworthiness that apply to day or night VFR or IFR flight, as applicable;

(*b*) any equipment list published by the aircraft manufacturer respecting aircraft equipment that is required for the intended flight;

(*c*) an air operator certificate, a special authorization issued under subsection 604.05(2), a special flight operations certificate or a flight training unit operating certificate;

(*d*) an airworthiness directive; or

(*e*) these Regulations.

Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé — Aéronef sans liste d'équipement minimal

605.10 (1) Lorsqu'une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre pour l'utilisateur d'un aéronef, il est interdit d'effectuer le décollage de l'aéronef dont de l'équipement n'est pas en état de service ou a été enlevé, lorsque cet équipement est exigé en application :

a) soit des normes de navigabilité qui s'appliquent aux vols VFR ou IFR effectués le jour ou la nuit, selon le cas;

b) soit d'une liste d'équipement publiée par le constructeur de l'aéronef portant sur l'équipement d'aéronef qui est exigé pour le type de vol prévu;

c) soit d'un certificat d'exploitation aérienne, d'une autorisation spéciale délivrée en vertu du paragraphe 604.05(2), d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées ou d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

d) soit d'une consigne de navigabilité;

e) soit du présent règlement.

(2) Where a minimum equipment list has not been approved in respect of the operator of an aircraft and the aircraft has equipment, other than the equipment required by subsection (1), that is not serviceable or that has been removed, no person shall conduct a take-off in the aircraft unless

(*a*) where the unserviceable equipment is not removed from the aircraft, it is isolated or secured so as not to constitute a hazard to any other aircraft system or to any person on board the aircraft;

(*b*) the appropriate placards are installed as required by the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*; and

(*c*) an entry recording the actions referred to in paragraphs (*a*) and (*b*) is made in the journey log, as applicable.

SOR/2014-131, s. 20.

(2) Lorsqu'une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre pour l'utilisateur d'un aéronef, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef dont de l'équipement, autre que celui qui est exigé en application du paragraphe (1), n'est pas en état de service ou a été enlevé, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) si l'équipement qui n'est pas en état de service n'a pas été enlevé de l'aéronef, celui-ci est isolé ou assujetti de façon à ne pas constituer un danger pour un autre circuit de l'aéronef ou pour les personnes à bord;

b) des affiches appropriées sont apposées conformément aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;

c) les faits visés aux alinéas *a*) et *b*) sont inscrits dans le carnet de route, s'il y a lieu.

DORS/2014-131, art. 20.

[**605.11** to **605.13** reserved]

[**605.11** à **605.13** réservés]

Division II — Aircraft Equipment Requirements

Section II — Exigences relatives à l'équipement de l'aéronef

Power-driven Aircraft — Day VFR

Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de jour

605.14 No person shall conduct a take-off in a power-driven aircraft for the purpose of day VFR flight unless it is equipped with

(*a*) where the aircraft is operated in uncontrolled airspace, an altimeter;

(*b*) where the aircraft is operated in controlled airspace, a sensitive altimeter adjustable for barometric pressure;

(*c*) an airspeed indicator;

(*d*) a magnetic compass or a magnetic direction indicator that operates independently of the aircraft electrical generating system;

(*e*) a tachometer for each engine and for each propeller or rotor that has limiting speeds established by the manufacturer;

605.14 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef entraîné par moteur en vol VFR de jour, à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant :

a) dans le cas d'un aéronef utilisé dans l'espace aérien non contrôlé, un altimètre;

b) dans le cas d'un aéronef utilisé dans l'espace aérien contrôlé, un altimètre de précision réglable selon la pression barométrique;

c) un indicateur de vitesse;

d) un compas magnétique ou un indicateur de direction magnétique indépendant du système d'alimentation électrique;

e) un tachymètre pour chaque moteur et pour chaque hélice ou rotor dont les vitesses limites sont établies par le constructeur;

(*f*) an oil pressure indicator for each engine employing an oil pressure system;

(*g*) a coolant temperature indicator for each liquid-cooled engine;

(*h*) an oil temperature indicator for each air-cooled engine having a separate oil system;

(*i*) a manifold pressure gauge for each

(i) reciprocating engine equipped with a variable-pitch propeller,

(ii) reciprocating engine used to power a helicopter,

(iii) supercharged engine, and

(iv) turbocharged engine;

(*j*) a means for the flight crew, when seated at the flight controls to determine

(i) the fuel quantity in each main fuel tank, and

(ii) if the aircraft employs retractable landing gear, the position of the landing gear;

(*k*) subject to subsections 601.08(2) and 601.09(2), a radiocommunication system adequate to permit two-way communication on the appropriate frequency when the aircraft is operated within

(i) Class B, Class C or Class D airspace,

(ii) an MF area, unless the aircraft is operated pursuant to subsection 602.97(3), or

(iii) the ADIZ;

(*l*) where the aircraft is operated under Subpart 4 of this Part, or under Subpart 3, 4 or 5 of Part VII, radiocommunication equipment adequate to permit two-way communication on the appropriate frequency;

(*m*) where the aircraft is operated in Class B airspace, radio navigation equipment that will enable it to be operated in accordance with a flight plan; and

(*n*) where the aircraft is operated under Subpart 4 of this Part or under Subpart 5 of Part VII, radio naviga-

f) un indicateur de pression d'huile pour chaque moteur utilisant un système de mise en pression d'huile;

g) un indicateur de température du liquide de refroidissement pour chaque moteur à refroidissement par liquide;

h) un indicateur de température d'huile pour chaque moteur refroidi par air muni d'un système d'huile distinct;

i) un indicateur de pression d'admission pour chaque moteur :

(i) à pistons muni d'une hélice à pas variable,

(ii) à pistons qui entraîne un hélicoptère,

(iii) suralimenté,

(iv) à turbocompresseur;

j) un dispositif permettant aux membres d'équipage de conduite se trouvant aux commandes de vol de déterminer :

(i) la quantité de carburant dans chaque réservoir de carburant principal,

(ii) la position du train d'atterrissage lorsque l'aéronef utilise un train escamotable;

k) sous réserve des paragraphes 601.08(2) et 601.09(2), un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales sur la fréquence appropriée lorsque l'aéronef est utilisé :

(i) dans l'espace aérien de classe B, C ou D,

(ii) dans une zone MF, sauf si l'aéronef est utilisé en application du paragraphe 602.97(3),

(iii) dans l'ADIZ;

l) lorsque l'aéronef est utilisé en application de la sous-partie 4 de la présente partie ou des sous-parties 3, 4 ou 5 de la partie VII, un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales sur la fréquence appropriée;

m) lorsque l'aéronef est utilisé dans l'espace aérien de classe B, un équipement de radionavigation permettant d'utiliser l'aéronef conformément au plan de vol;

tion equipment that is adequate to receive radio signals from a transmitting facility.

Power-driven Aircraft — VFR OTT

605.15 (1) No person shall conduct a take-off in a power-driven aircraft for the purpose of VFR OTT flight unless it is equipped with

(*a*) the equipment referred to in paragraphs 605.14(*c*) to (*j*);

(*b*) a sensitive altimeter adjustable for barometric pressure;

(*c*) a means of preventing malfunction caused by icing for each airspeed indicating system;

(*d*) a gyroscopic direction indicator or a stabilized magnetic direction indicator;

(*e*) an attitude indicator;

(*f*) subject to subsection (2), a turn and slip indicator or turn coordinator;

(*g*) where the aircraft is to be operated within the Northern Domestic Airspace, a means of establishing direction that is not dependent on a magnetic source;

(*h*) radiocommunication equipment adequate to permit two-way communication on the appropriate frequency; and

(*i*) radio navigation equipment adequate to permit the aircraft to be navigated safely.

(2) Where the aircraft is equipped with a third attitude indicator that is usable through flight attitudes of 360° of pitch and roll for an aeroplane, or ± 80° of pitch and ± 120° of roll for a helicopter, the aircraft may be equipped with a slip-skid indicator in lieu of a turn and slip indicator or a turn coordinator.

SOR/2006-77, s. 18.

n) lorsque l'aéronef est utilisé en application de la sous-partie 4 de la présente partie ou de la sous-partie 5 de la partie VII, un équipement de radionavigation permettant de recevoir des signaux radio d'une station émettrice.

Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR OTT

605.15 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef entraîné par moteur en vol VFR OTT à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant :

a) l'équipement visé aux alinéas 605.14*c*) à *j*);

b) un altimètre de précision réglable selon la pression barométrique;

c) un dispositif empêchant les défauts de fonctionnement dans des conditions de givrage pour chaque indicateur de vitesse;

d) un indicateur gyroscopique de direction ou un indicateur de direction magnétique stabilisé;

e) un indicateur d'assiette;

f) sous réserve du paragraphe (2), un indicateur de virage et de dérapage ou un coordonnateur de virage;

g) lorsque l'aéronef est utilisé dans l'espace aérien intérieur du Nord, un dispositif indépendant de toute source magnétique et permettant de déterminer la direction;

h) un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales sur la fréquence appropriée;

i) un équipement de radionavigation permettant une navigation sécuritaire.

(2) Lorsqu'il est muni d'un troisième indicateur d'assiette utilisable jusqu'à des attitudes de vol de 360° en tangage et en roulis dans le cas d'un avion, ou de ± 80° en tangage et de ± 120° en roulis dans le cas d'un hélicoptère, l'aéronef peut être muni d'un indicateur de glissade-dérapage à la place d'un indicateur de virage et de dérapage ou d'un coordonnateur de virage.

DORS/2006-77, art. 18.

Power-driven Aircraft — Night VFR

605.16 (1) No person shall conduct a take-off in a power-driven aircraft for the purpose of night VFR flight, unless it is equipped with

(*a*) the equipment referred to in paragraphs 605.14(*c*) to (*n*);

(*b*) a sensitive altimeter adjustable for barometric pressure;

(*c*) subject to subsection (2), a turn and slip indicator or turn coordinator;

(*d*) an adequate source of electrical energy for all of the electrical and radio equipment;

(*e*) in respect of every set of fuses of a particular rating that is installed on the aircraft and accessible to the pilot-in-command during flight, a number of spare fuses that is equal to at least 50 per cent of the total number of installed fuses of that rating;

(*f*) where the aircraft is operated so that an aerodrome is not visible from the aircraft, a stabilized magnetic direction indicator or a gyroscopic direction indicator;

(*g*) where the aircraft is to be operated within the Northern Domestic Airspace, a means of establishing direction that is not dependent on a magnetic source;

(*h*) where the aircraft is an airship operated within controlled airspace, radar reflectors attached in such a manner as to be capable of a 360-degree reflection;

(*i*) a means of illumination for all of the instruments used to operate the aircraft;

(*j*) when carrying passengers, a landing light; and

(*k*) position and anti-collision lights that conform to the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

(2) Where the aircraft is equipped with a third attitude indicator that is usable through flight attitudes of 360° of pitch and roll for an aeroplane, or ± 80° of pitch and ±

Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de nuit

605.16 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef entraîné par moteur en vol VFR de nuit à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant :

a) l'équipement visé aux alinéas 605.14*c*) à *n*);

b) un altimètre de précision réglable selon la pression barométrique;

c) sous réserve du paragraphe (2), un indicateur de virage et de dérapage ou un coordonnateur de virage;

d) une source d'alimentation électrique suffisante pour l'équipement électrique et l'équipement de radiocommunications;

e) en ce qui a trait à chaque jeu de fusibles d'une intensité particulière qui sont installés sur l'aéronef et qui sont accessibles au pilote au cours du vol, un nombre de fusibles de rechange égal à 50 pour cent ou plus du nombre total de fusibles de cette intensité;

f) lorsque l'aéronef est utilisé de façon telle qu'un aérodrome n'est pas visible de l'aéronef, un indicateur de direction magnétique stabilisé ou un indicateur gyroscopique de direction;

g) lorsque l'aéronef est utilisé dans l'espace aérien intérieur du Nord, un dispositif indépendant de toute source magnétique et permettant de déterminer la direction;

h) dans le cas d'un dirigeable utilisé dans l'espace aérien contrôlé, des réflecteurs radars fixés de manière à renvoyer une réflexion sur un rayon de 360°;

i) un dispositif d'éclairage de tous les instruments servant à l'utilisation de l'aéronef;

j) lorsque des passagers sont à bord, un phare d'atterrissage;

k) des feux de position et des feux anti-collision qui sont conformes aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(2) Lorsqu'il est muni d'un troisième indicateur d'assiette utilisable jusqu'à des attitudes de vol de 360° en tangage et en roulis dans le cas d'un avion, ou de ± 80°

120° of roll for a helicopter, the aircraft may be equipped with a slip-skid indicator in lieu of a turn and slip indicator or a turn coordinator.

(3) No person shall operate an aircraft that is equipped with any light that may be mistaken for, or downgrade the conspicuity of, a light in the navigation light system, unless the aircraft is being operated for the purpose of aerial advertising.

(4) In addition to the equipment requirements specified in subsection (1), no person shall operate an aircraft in night VFR flight under Subpart 4 of this Part or Subparts 2 to 5 of Part VII, unless the aircraft is equipped with

(*a*) an attitude indicator;

(*b*) a vertical speed indicator;

(*c*) a means of preventing malfunction caused by icing for each airspeed indicating system; and

(*d*) an outside air temperature gauge.

SOR/2006-77, s. 19.

en tangage et de ± 120° en roulis dans le cas d'un hélicoptère, l'aéronef peut être muni d'un indicateur de glissade-dérapage à la place d'un indicateur de virage et de dérapage ou d'un coordonnateur de virage.

(3) Il est interdit d'utiliser un aéronef muni de feux qui peuvent être confondus avec les feux du système de feux de navigation ou les rendre moins apparents, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à des fins de publicité aérienne.

(4) Il est interdit d'utiliser un aéronef en vol VFR de nuit en application de la sous-partie 4 de la présente partie ou des sous-parties 2 à 5 de la partie VII, à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant, en plus de l'équipement visé au paragraphe (1) :

a) un indicateur d'assiette;

b) un variomètre;

c) un dispositif empêchant les défauts de fonctionnement dans des conditions de givrage pour chaque indicateur de vitesse;

d) un indicateur de température extérieure.

DORS/2006-77, art. 19.

Use of Position and Anti-collision Lights

605.17 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate an aircraft in the air or on the ground at night, or on water between sunset and sunrise, unless the aircraft position lights and anti-collision lights are turned on.

(2) Anti-collision lights may be turned off where the pilot-in-command determines that, because of operating conditions, doing so would be in the interests of aviation safety.

Utilisation des feux de position et des feux anti-collision

605.17 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser la nuit un aéronef en vol ou au sol, ou sur l'eau entre le coucher et le lever du soleil, à moins que les feux de position et les feux anti-collision de l'aéronef ne soient allumés.

(2) Les feux anti-collision peuvent être éteints lorsque le commandant de bord détermine, d'après les conditions d'utilisation, que cela est préférable pour des raisons de sécurité aérienne.

Power-driven Aircraft — IFR

605.18 No person shall conduct a take-off in a power-driven aircraft for the purpose of IFR flight unless it is equipped with

(*a*) when it is operated by day, the equipment required pursuant to paragraphs 605.16(1)(*a*) to (*h*);

Aéronefs entraînés par moteur — Vol IFR

605.18 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef entraîné par moteur en vol IFR à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant :

a) lorsque l'aéronef est utilisé le jour, l'équipement exigé en application des alinéas 605.16(1)*a*) à *h*);

(*b*) when it is operated by night, the equipment required pursuant to paragraphs 605.16(1)(*a*) to (*k*);

(*c*) an attitude indicator;

(*d*) a vertical speed indicator;

(*e*) an outside air temperature gauge;

(*f*) a means of preventing malfunction caused by icing for each airspeed indicating system;

(*g*) a power failure warning device or vacuum indicator that shows the power available to gyroscopic instruments from each power source;

(*h*) an alternative source of static pressure for the altimeter, airspeed indicator and vertical speed indicator;

(*i*) sufficient radiocommunication equipment to permit the pilot to conduct two-way communications on the appropriate frequency; and

(*j*) sufficient radio navigation equipment to permit the pilot, in the event of the failure at any stage of the flight of any item of that equipment, including any associated flight instrument display,

(i) to proceed to the destination aerodrome or proceed to another aerodrome that is suitable for landing, and

(ii) where the aircraft is operated in IMC, to complete an instrument approach and, if necessary, conduct a missed approach procedure.

Balloons — Day VFR

605.19 No person shall conduct a take-off in a balloon for the purpose of day VFR flight unless it is equipped with

(*a*) an altimeter;

(*b*) a vertical speed indicator;

(*c*) in the case of a hot air balloon,

(i) a fuel quantity gauge, and

(ii) an envelope temperature indicator;

b) lorsque l'aéronef est utilisé la nuit, l'équipement exigé en application des alinéas 605.16(1)*a*) à *k*);

c) un indicateur d'assiette;

d) un variomètre;

e) un indicateur de température extérieure;

f) un dispositif empêchant les défauts de fonctionnement dans des conditions de givrage pour chaque indicateur de vitesse;

g) un dispositif d'avertissement de panne d'alimentation ou un indicateur de vide qui indique la puissance, provenant de chaque source d'alimentation, qui est disponible pour les instruments gyroscopiques;

h) une source auxiliaire de pression statique pour l'altimètre, l'indicateur de vitesse et le variomètre;

i) un équipement de radiocommunications suffisant pour permettre au pilote d'établir des communications bilatérales sur la fréquence appropriée;

j) un équipement de radionavigation suffisant pour permettre au pilote, en cas de panne de toute partie de cet équipement, y compris tout affichage connexe des instruments de vol à toute étape du vol :

(i) de se rendre à l'aérodrome de destination ou à un autre aérodrome convenable pour l'atterrissage,

(ii) dans le cas d'un aéronef utilisé en IMC, d'effectuer une approche aux instruments et, au besoin, une procédure d'approche interrompue.

Ballons — Vol VFR de jour

605.19 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un ballon en vol VFR de jour à moins que celui-ci ne soit muni de l'équipement suivant :

a) un altimètre;

b) un variomètre;

c) dans le cas d'un ballon à air chaud :

(i) un indicateur de quantité de carburant,

(ii) un indicateur de température de l'enveloppe;

(*d*) in the case of a captive gas balloon, a magnetic direction indicator; and

(*e*) subject to subsections 601.08(2) and 601.09(2), a radiocommunication system adequate to permit two-way communication on the appropriate frequency when the balloon is operated within

(i) Class C or Class D airspace,

(ii) an MF area, unless the aircraft is operated pursuant to subsection 602.97(3), or

(iii) the ADIZ.

Balloons — Night VFR

605.20 No person shall conduct a take-off in a balloon for the purpose of night VFR flight unless it is equipped with

(*a*) equipment required pursuant to section 605.19;

(*b*) position lights;

(*c*) a means of illuminating all of the instruments used by the flight crew, including a flashlight; and

(*d*) in the case of a hot air balloon, two independent fuel systems.

Gliders — Day VFR

605.21 No person shall operate a glider in day VFR flight unless it is equipped with

(*a*) an altimeter;

(*b*) an airspeed indicator;

(*c*) a magnetic compass or a magnetic direction indicator; and

(*d*) subject to subsections 601.08(2) and 601.09(2), a radiocommunication system adequate to permit two-way communication on the appropriate frequency when the glider is operated within

(i) Class C or Class D airspace,

d) dans le cas d'un ballon captif à gaz, un indicateur de direction magnétique;

e) sous réserve des paragraphes 601.08(2) et 601.09(2), un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales sur la fréquence appropriée lorsque l'aéronef est utilisé :

(i) dans l'espace aérien de classe C ou D,

(ii) dans une zone MF, sauf si l'aéronef est utilisé en application du paragraphe 602.97(3),

(iii) dans l'ADIZ.

Ballons — Vol VFR de nuit

605.20 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un ballon en vol VFR de nuit à moins que celui-ci ne soit muni de l'équipement suivant :

a) l'équipement exigé en application de l'article 605.19;

b) des feux de position;

c) un dispositif d'éclairage de tous les instruments utilisés par les membres d'équipage de conduite, y compris une lampe de poche;

d) dans le cas d'un ballon à air chaud, deux circuits de carburant indépendants.

Planeurs — Vol VFR de jour

605.21 Il est interdit d'utiliser un planeur en vol VFR de jour à moins que celui-ci ne soit muni de l'équipement suivant :

a) un altimètre;

b) un indicateur de vitesse;

c) un compas magnétique ou un indicateur de direction magnétique;

d) sous réserve des paragraphes 601.08(2) et 601.09(2), un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales sur la fréquence appropriée lorsque l'aéronef est utilisé :

(i) dans l'espace aérien de classe C ou D,

(ii) an MF area, unless the aircraft is operated pursuant to subsection 602.97(3), or

(iii) the ADIZ.

Seat and Safety Belt Requirements

605.22 (1) Subject to subsection 605.23, no person shall operate an aircraft other than a balloon unless it is equipped with a seat and safety belt for each person on board the aircraft other than an infant.

(2) Subsection (1) does not apply to a person operating an aircraft that was type-certificated with a safety belt designed for two persons.

(3) A safety belt referred to in subsection (1) shall include a latching device of the metal-to-metal type.

Restraint System Requirements

605.23 An aircraft may be operated without being equipped in accordance with section 605.22 in respect of the following persons if a restraint system that is secured to the primary structure of the aircraft is provided for each person who is

(*a*) carried on a stretcher or in an incubator or other similar device;

(*b*) carried for the purpose of parachuting from the aircraft; or

(*c*) required to work in the vicinity of an opening in the aircraft structure.

Shoulder Harness Requirements

605.24 (1) No person shall operate an aeroplane, other than a small aeroplane manufactured before July 18, 1978, unless each front seat or, if the aeroplane has a flight deck, each seat on the flight deck is equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

(2) Except as provided in section 705.75, no person shall operate a transport category aeroplane unless each

(ii) dans une zone MF, sauf si l'aéronef est utilisé en application du paragraphe 602.97(3),

(iii) dans l'ADIZ.

Exigences relatives aux sièges et aux ceintures de sécurité

605.22 (1) Sous réserve de l'article 605.23, il est interdit d'utiliser un aéronef autre qu'un ballon, à moins que celui-ci ne soit muni, pour chaque personne à bord autre qu'un enfant en bas âge, d'un siège comprenant une ceinture de sécurité.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à une personne utilisant un aéronef dont le certificat de type prévoit une ceinture de sécurité conçue pour deux personnes.

(3) La ceinture de sécurité visée au paragraphe (1) doit être munie de boucles métalliques.

Exigences relatives aux ensembles de retenue

605.23 Il est permis d'utiliser un aéronef non muni de l'équipement prévu à l'article 605.22 pour les personnes suivantes, si un ensemble de retenue fixé à la structure principale de l'aéronef est disponible pour chacune d'entre elles :

a) chaque personne transportée sur une civière ou dans une couveuse ou autre dispositif semblable;

b) chaque personne transportée pour effectuer des sauts en parachute;

c) chaque personne qui doit travailler près d'une ouverture dans la structure de l'aéronef.

Exigences relatives à la ceinture-baudrier

605.24 (1) Il est interdit d'utiliser un avion, autre qu'un petit avion construit avant le 18 juillet 1978, à moins que chaque siège avant ou, dans le cas d'un avion ayant un poste de pilotage, chaque siège de ce poste ne soit muni d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

(2) Sous réserve de l'article 705.75, il est interdit d'utiliser un avion de catégorie transport, à moins que

flight attendant seat is equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

(3) No person shall operate a small aeroplane manufactured after December 12, 1986, the initial type certificate of which provides for not more than nine passenger seats, excluding any pilot seats, unless each forward- or aft-facing seat is equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

(4) No person shall operate a helicopter manufactured after September 16, 1992, the initial type certificate of which specifies that the helicopter is certified as belonging to the normal or transport category, unless each seat is equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

(5) No person operating an aircraft shall conduct any of the following flight operations unless the aircraft is equipped with a seat and a safety belt that includes a shoulder harness for each person on board the aircraft:

(*a*) aerobatic manoeuvres;

(*b*) class B, C or D external load operations conducted by a helicopter; and

(*c*) aerial application, or aerial inspection other than flight inspection for the purpose of calibrating electronic navigation aids, conducted at altitudes below 500 feet AGL.

General Use of Safety Belts and Restraint Systems

605.25 (1) The pilot-in-command of an aircraft shall direct all of the persons on board the aircraft to fasten safety belts

(*a*) during movement of the aircraft on the surface;

(*b*) during take-off and landing; and

(*c*) at any time during flight that the pilot-in-command considers it necessary that safety belts be fastened.

(2) The directions referred to in subsection (1) also apply to the use of the following restraint systems:

chaque siège d'agent de bord ne soit muni d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

(3) Il est interdit d'utiliser un petit avion construit après le 12 décembre 1986 dont le certificat de type initial prévoit neuf sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes, à moins que chaque siège faisant face à l'avant ou à l'arrière ne soit muni d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

(4) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère construit après le 16 septembre 1992 dont le certificat de type initial précise qu'il s'agit d'un hélicoptère de catégorie normale ou de catégorie transport, à moins que chaque siège ne soit muni d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

(5) Il est interdit d'utiliser un aéronef pour effectuer les opérations aériennes suivantes à moins que l'aéronef ne soit muni, pour chaque personne à bord, d'un siège et d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier :

a) une acrobatie aérienne;

b) le transport d'une charge externe de classe B, C ou D effectué par hélicoptère;

c) le traitement aérien ou l'inspection aérienne, autre que l'inspection aérienne effectuée pour l'étalonnage des aides à la navigation aérienne électroniques, effectué à une altitude inférieure à 500 pieds AGL.

Ceintures de sécurité et ensembles de retenue — Utilisation générale

605.25 (1) Le commandant de bord d'un aéronef doit donner à toute personne à bord de l'aéronef l'ordre de boucler la ceinture de sécurité dans les cas suivants :

a) pendant le mouvement de l'aéronef à la surface;

b) pendant le décollage et l'atterrissage;

c) au cours du vol, chaque fois que le commandant de bord le juge nécessaire.

(2) L'ordre visé au paragraphe (1) s'applique également aux ensembles de retenue suivants :

(*a*) a child restraint system;

(*b*) a restraint system used by a person who is engaged in parachute descents; and

(*c*) a restraint system used by a person when working in the vicinity of an opening in the aircraft structure.

(3) Where an aircraft crew includes flight attendants and the pilot-in-command anticipates that the level of turbulence will exceed light turbulence, the pilot-in-command shall immediately direct each flight attendant to

(*a*) discontinue duties relating to service;

(*b*) secure the cabin; and

(*c*) occupy a seat and fasten the safety belt provided.

(4) Where an aircraft is experiencing turbulence and the in-charge flight attendant considers it necessary, the in-charge flight attendant shall

(*a*) direct all of the passengers to fasten their safety belts; and

(*b*) direct all flight attendants to discontinue duties relating to service, to secure the cabin, to occupy the assigned seats and to fasten the safety belts provided and to do so oneself.

(5) Where the in-charge flight attendant has given directions in accordance with subsection (4), the in-charge flight attendant shall so inform the pilot-in-command.

SOR/2006-77, s. 20.

Use of Passenger Safety Belts and Restraint Systems

605.26 (1) Where the pilot-in-command or the in-charge flight attendant directs that safety belts be fastened, every passenger who is not an infant shall

(*a*) ensure that the passenger's safety belt or restraint system is properly adjusted and securely fastened;

a) un ensemble de retenue d'enfant;

b) un ensemble de retenue utilisé par une personne qui effectue des descentes en parachute;

c) un ensemble de retenue utilisé par une personne qui travaille près d'une ouverture de la structure de l'aéronef.

(3) Lorsque l'équipage de l'aéronef comprend des agents de bord et que le commandant de bord prévoit de la turbulence plus forte que de la turbulence légère, celui-ci doit immédiatement donner l'ordre à chacun des agents de bord :

a) d'interrompre l'exécution des tâches relatives au service;

b) d'assurer la sécurité dans la cabine;

c) d'occuper un siège et d'en boucler la ceinture de sécurité.

(4) Lorsque l'aéronef traverse une zone de turbulence et que le chef de cabine le juge nécessaire, ce dernier doit :

a) donner l'ordre aux passagers de boucler leur ceinture de sécurité;

b) donner l'ordre aux agents de bord d'interrompre l'exécution des fonctions relatives au service, d'assurer la sécurité dans la cabine, d'occuper le siège désigné et d'en boucler la ceinture de sécurité et de le faire soi-même.

(5) Le chef de cabine qui a donné l'ordre conformément au paragraphe (4) doit en informer le commandant de bord.

DORS/2006-77, art. 20.

Utilisation des ceintures de sécurité et des ensembles de retenue des passagers

605.26 (1) Lorsque le commandant de bord ou le chef de cabine donne l'ordre de boucler les ceintures de sécurité, chaque passager autre qu'un enfant en bas âge doit :

(*b*) if responsible for an infant for which no child restraint system is provided, hold the infant securely in the passenger's arms; and

(*c*) if responsible for a person who is using a child restraint system, ensure that the person is properly secured.

(2) No passenger shall be responsible for more than one infant.

Use of Crew Member Safety Belts

605.27 (1) Subject to subsection (2), the crew members on an aircraft shall be seated at their stations with their safety belts fastened

(*a*) during take-off and landing;

(*b*) at any time that the pilot-in-command directs; and

(*c*) in the case of crew members who are flight attendants, at any time that the in-charge flight attendant so directs pursuant to paragraph 605.25(4)(*b*).

(2) Where the pilot-in-command directs that safety belts be fastened by illuminating the safety belt sign, a crew member is not required to comply with paragraph (1)(*b*)

(*a*) during movement of the aircraft on the surface or during flight, if the crew member is performing duties relating to the safety of the aircraft or of the passengers on board;

(*b*) where the aircraft is experiencing light turbulence, if the crew member is a flight attendant and is performing duties relating to the passengers on board; or

(*c*) if the crew member is occupying a crew rest facility during cruise flight and the restraint system for that facility is properly adjusted and securely fastened.

a) s'assurer que la ceinture de sécurité ou l'ensemble de retenue est bouclé et réglé correctement;

b) s'il a la responsabilité d'un enfant en bas âge pour qui aucun ensemble de retenue d'enfant n'est fourni, le tenir fermement dans ses bras;

c) s'il a la responsabilité d'une personne qui utilise un ensemble de retenue d'enfant, s'assurer qu'elle est bien attachée.

(2) Il est interdit à tout passager d'avoir la responsabilité de plus d'un enfant en bas âge.

Utilisation des ceintures de sécurité des membres d'équipage

605.27 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les membres d'équipage à bord d'un aéronef doivent être assis à leur poste et avoir bouclé leur ceinture de sécurité dans les cas suivants :

a) pendant le décollage et l'atterrissage;

b) chaque fois que le commandant de bord en donne l'ordre;

c) si les membres d'équipage sont des agents de bord, chaque fois que le chef de cabine leur en donne l'ordre en application de l'alinéa 605.25(4)*b*).

(2) Dans les cas où le commandant de bord donne l'ordre de boucler la ceinture de sécurité au moyen de l'enseigne lumineuse, le membre d'équipage n'est pas tenu de se conformer à l'alinéa (1)*b*) dans les cas suivants :

a) pendant le mouvement de l'aéronef à la surface ou au cours du vol, s'il exerce les fonctions relatives à la sécurité de l'aéronef ou des passagers à bord;

b) pendant que l'aéronef traverse une zone de turbulence légère, s'il est un agent de bord et qu'il exerce des fonctions relatives aux passagers à bord;

c) lorsqu'il est dans le poste de repos d'équipage au cours du vol de croisière et que l'ensemble de retenue dont est muni ce poste est réglé et bouclé de façon sécuritaire.

(3) The pilot-in-command shall ensure that at least one pilot is seated at the flight controls with safety belt fastened during flight time.

Child Restraint System

605.28 (1) No operator of an aircraft shall permit the use of a child restraint system on board the aircraft unless

(*a*) the person using the child restraint system is accompanied by a parent or guardian who will attend to the safety of the person during the flight;

(*b*) the weight and height of the person using the child restraint system are within the range specified by the manufacturer;

(*c*) the child restraint system bears a legible label indicating the applicable design standards and date of manufacture;

(*d*) the child restraint system is properly secured by the safety belt of a forward-facing seat that is not located in an emergency exit row and does not block access to an aisle; and

(*e*) the tether strap is used according to the manufacturer's instructions or, where subsection (2) applies, secured so as not to pose a hazard to the person using the child restraint system or to any other person.

(2) Where a seat incorporates design features to reduce occupant loads, such as the crushing or separation of certain components, and the seat is in compliance with the applicable design standards, no person shall use the tether strap on the child restraint system to secure the system.

(3) Every passenger who is responsible for a person who is using a child restraint system on board an aircraft shall be

(*a*) seated in a seat adjacent to the seat to which the child restraint system is secured;

(3) Le commandant de bord doit s'assurer qu'au moins un des pilotes est assis aux commandes de vol et a bouclé sa ceinture de sécurité durant le temps de vol.

Ensembles de retenue d'enfants

605.28 (1) Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de permettre l'utilisation d'un ensemble de retenue d'enfant à bord de l'aéronef, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) la personne qui utilise l'ensemble de retenue d'enfant est accompagnée d'un parent ou d'un tuteur qui veillera à la sécurité de la personne durant le vol;

b) le poids et la grandeur de la personne qui utilise l'ensemble de retenue d'enfant est dans les limites précisées par le constructeur;

c) l'ensemble de retenue d'enfant porte une étiquette lisible indiquant les normes de conception applicables et la date de construction;

d) l'ensemble de retenue d'enfant est retenu correctement au moyen de la ceinture de sécurité d'un siège faisant face à l'avant, lequel n'est pas situé dans une rangée menant à une issue de secours et n'entrave pas l'accès à une allée;

e) la sangle d'ancrage est utilisée conformément aux instructions du constructeur ou, lorsque le paragraphe (2) s'applique, la sangle d'ancrage est fixée de façon à ne pas constituer un danger pour l'utilisateur de l'ensemble de retenue d'enfant ou toute autre personne.

(2) Il est interdit de retenir l'ensemble de retenue d'enfant au moyen de la sangle d'ancrage de celui-ci lorsque le siège comporte des caractéristiques de conception, telles que l'écrasement ou la rupture de certains composants pour réduire le poids de l'occupant, et qu'il est conforme aux normes de conception applicables.

(3) Tout passager qui a la responsabilité d'une personne qui utilise un ensemble de retenue d'enfant à bord d'un aéronef doit :

a) être assis dans un siège adjacent au siège auquel l'ensemble de retenue d'enfant est fixé;

(*b*) familiar with the manufacturer's installation instructions for the child restraint system; and

(*c*) familiar with the method of securing the person in the child restraint system and of releasing the person from it.

Flight Control Locks

605.29 No operator of an aircraft shall permit the use of a flight control lock in respect of the aircraft unless

(*a*) the flight control lock is incapable of becoming engaged when the aircraft is being operated; and

(*b*) an unmistakable warning is provided to the person operating the aircraft whenever the flight control lock is engaged.

De-icing or Anti-icing Equipment

605.30 No person shall conduct a take-off or continue a flight in an aircraft where icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight unless

(*a*) the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with the standards of airworthiness under which the type certificate for that aircraft was issued; or

(*b*) current weather reports or pilot reports indicate that icing conditions no longer exist.

Oxygen Equipment and Supply

605.31 (1) No person shall operate an unpressurized aircraft unless it is equipped with sufficient oxygen dispensing units and oxygen supply to comply with the requirements set out in the table to this subsection.

b) bien connaître les instructions du constructeur relatives à l'installation de l'ensemble de retenue d'enfant;

c) bien connaître la façon de retenir la personne dans l'ensemble de retenue d'enfant et de l'en libérer.

Dispositif de blocage des commandes de vol

605.29 Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de permettre l'utilisation d'un dispositif de blocage des commandes de vol pour cet aéronef, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le dispositif de blocage des commandes de vol ne peut pas bloquer lorsque l'aéronef est utilisé;

b) un signal distinctif est donné à la personne qui utilise l'aéronef lorsque le dispositif de blocage des commandes de vol bloque.

Système de dégivrage et d'antigivrage

605.30 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, à moins que, selon le cas :

a) le commandant de bord n'établisse que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans ces conditions, conformément aux normes de navigabilité selon lesquelles un certificat de type a été délivré à l'égard de l'aéronef;

b) les derniers bulletins météorologiques ou les rapports de pilote n'indiquent que les conditions de givrage prévues n'existent plus.

Équipement et réserve d'oxygène

605.31 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef non pressurisé à moins que l'aéronef ne soit muni d'unités distributrices d'oxygène et d'une réserve d'oxygène suffisantes pour satisfaire aux exigences visées au tableau du présent paragraphe.

TABLE

OXYGEN REQUIREMENTS FOR UNPRESSURIZED AIRCRAFT

Item	Column I Persons for Whom Oxygen Supply Must Be Available	Column II Period of Flight and Cabin-Pressure-Altitude
1.	All crew members and 10 per cent of passengers and, in any case, no less than one passenger	Entire period of flight exceeding 30 minutes at cabin-pressure-altitudes above 10,000 feet ASL but not exceeding 13,000 feet ASL
2.	All persons on board the aircraft	(*a*) Entire period of flight at-cabin-pressure altitudes above 13,000 feet ASL (*b*) For aircraft operated in an air transport service under the conditions referred to in paragraph (*a*), a period of flight of not less than one hour

TABLEAU

EXIGENCES RELATIVES À L'OXYGÈNE D'UN AÉRONEF NON PRESSURISÉ

Article	Colonne I Personnes pour lesquelles une réserve d'oxygène est disponible	Colonne II Période du vol et altitude-pression de cabine
1.	Tous les membres d'équipage et 10 pour cent du nombre de passagers; dans tous les cas, au moins un passager	Au cours de la période totale du vol de plus de 30 minutes à une altitude-pression de cabine supérieure à 10 000 pieds ASL, sans dépasser 13 000 pieds ASL
2.	Toutes les personnes à bord de l'aéronef	*a*) Au cours de la période totale du vol à une altitude-pression de cabine supérieure à 13 000 pieds ASL *b*) dans le cas d'un aéronef utilisé dans le cadre d'un service de transport aérien, au cours de la période du vol dans les conditions visées à l'alinéa *a*) qui est d'au moins une heure

(2) No person shall operate a pressurized aircraft unless it is equipped with sufficient oxygen dispensing units and oxygen supply to provide, in the event of cabin pressurization failure at the most critical point during the flight, sufficient oxygen to continue the flight to an aerodrome suitable for landing while complying with the requirements of the table to this subsection.

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef pressurisé à moins que celui-ci ne soit muni d'unités distributrices d'oxygène et d'une réserve d'oxygène suffisantes pour permettre, en cas de perte de pression cabine au point le plus critique du vol, de poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome convenable pour l'atterrissage et de satisfaire aux exigences visées au tableau du présent paragraphe.

TABLE

MINIMUM OXYGEN REQUIREMENTS FOR PRESSURIZED AIRCRAFT FOLLOWING EMERGENCY DESCENT (NOTE 1)

	Column I	Column II
Item	Persons for Whom Oxygen Supply Must Be Available	Period of Flight and Cabin-Pressure-Altitude
1.	All crew members and 10 per cent of passengers and, in any case, no less than one passenger	(*a*) Entire period of flight exceeding 30 minutes at cabin-pressure-altitudes above 10,000 feet ASL but not exceeding 13,000 feet ASL (*b*) Entire period of flight at cabin-pressure-altitudes above 13,000 feet ASL (*c*) For aircraft operated in an air transport service under the conditions referred to in paragraph (*a*) or (*b*), a period of flight of not less than (i) 30 minutes (Note 2), and (ii) for flight crew members, two hours for aircraft the type certificate of which authorizes flight at altitudes exceeding FL 250 (Note 3)
2.	All passengers	(*a*) Entire period of flight at cabin-pressure-altitudes exceeding 13,000 feet ASL (*b*) For aircraft operated in an air transport service under the conditions referred to in paragraph (*a*), a period of flight of not less than 10 minutes

Note 1: In determining the available supply, the cabin-pressure- altitude descent profile for the routes concerned must be taken into account.

Note 2: The minimum supply is that quantity of oxygen necessary for a constant rate of descent from the aircraft's maximum operating altitude authorized in the type certificate to 10,000 feet ASL in 10 minutes, followed by 20 minutes at 10,000 feet ASL.

Note 3: The minimum supply is that quantity of oxygen necessary for a constant rate of descent from the aircraft's maximum operating altitude authorized in the type certificate to 10,000 feet ASL in 10 minutes, followed by 110 minutes at 10,000 feet ASL.

TABLEAU

EXIGENCES RELATIVES À L'OXYGÈNE D'UN AÉRONEF PRESSURISÉ SUIVANT UNE DESCENTE D'URGENCE (NOTE 1)

	Colonne I	Colonne II
Article	Personnes pour lesquelles une réserve d'oxygène est disponible	Période du vol et altitude-pression de cabine
1.	Tous les membres d'équipage et 10 pour cent du nombre de passagers; dans tous les cas, au moins un passager	*a*) Au cours de la période totale du vol de plus de 30 minutes à une altitude-pression de cabine supérieure à 10 000 pieds ASL, sans dépasser 13 000 pieds ASL *b*) au cours de la période totale du vol à une altitude-pression de cabine supérieure à 13 000 pieds ASL *c*) dans le cas d'un aéronef utilisé dans le cadre d'un service de transport aérien, au cours de la période du vol dans les conditions visées aux alinéas *a*) ou *b*) qui est d'au moins : (i) 30 minutes (Note 2) (ii) deux heures pour les membres d'équipage de conduite, dans le cas d'un aéronef dont le certificat de type autorise un vol à une altitude supérieure à FL 250 (Note 3)

Article	Colonne I Personnes pour lesquelles une réserve d'oxygène est disponible	Colonne II Période du vol et altitude-pression de cabine
2.	Tous les passagers	*a*) Au cours de la période totale du vol à une altitude-pression de cabine supérieure à 13 000 pieds ASL *b*) dans le cas d'un aéronef utilisé dans le cadre d'un service de transport aérien, au cours de la période de vol dans les conditions visées à l'alinéa *a*) qui est d'au moins 10 minutes

Note 1 : Pour déterminer la réserve d'oxygène disponible, le profil de descente de l'altitude-pression de cabine pour les routes en cause doit être pris en compte.

Note 2 : La réserve d'oxygène minimale est la quantité d'oxygène nécessaire à une vitesse de descente constante à partir de l'altitude d'utilisation maximale autorisée dans le certificat de type de l'aéronef jusqu'à 10 000 pieds ASL en 10 minutes et, par la suite, 20 minutes de vol à une altitude de 10 000 pieds ASL.

Note 3 : La réserve d'oxygène minimale est la quantité d'oxygène nécessaire à une vitesse de descente constante à partir de l'altitude d'utilisation maximale autorisée dans le certificat de type de l'aéronef jusqu'à 10 000 pieds ASL en 10 minutes et, par la suite, 110 minutes de vol à une altitude de 10 000 pieds ASL.

Use of Oxygen

605.32 (1) Where an aircraft is operated at cabin-pressure-altitudes above 10,000 feet ASL but not exceeding 13,000 feet ASL, each crew member shall wear an oxygen mask and use supplemental oxygen for any part of the flight at those altitudes that is more than 30 minutes in duration.

(2) Where an aircraft is operated at cabin-pressure-altitudes above 13,000 feet ASL, each person on board the aircraft shall wear an oxygen mask and use supplemental oxygen for the duration of the flight at those altitudes.

(3) The pilot at the flight controls of an aircraft shall use an oxygen mask if

(*a*) the aircraft is not equipped with quick-donning oxygen masks and is operated at or above flight level 250; or

(*b*) the aircraft is equipped with quick-donning oxygen masks and is operated above flight level 410.

Utilisation d'oxygène

605.32 (1) Lorsqu'un aéronef est utilisé à une altitude-pression de cabine supérieure à 10 000 pieds ASL sans dépasser 13 000 pieds ASL, chaque membre d'équipage doit porter un masque à oxygène et utiliser de l'oxygène d'appoint au cours de toute partie du vol effectuée à ces altitudes qui dure plus de 30 minutes.

(2) Lorsqu'un aéronef est utilisé à une altitude-pression de cabine supérieure à 13 000 pieds ASL, chaque personne à bord doit porter un masque à oxygène et utiliser de l'oxygène d'appoint au cours de la durée du vol à ces altitudes.

(3) Le pilote aux commandes de vol d'un aéronef doit utiliser un masque à oxygène dans les cas suivants :

a) l'aéronef n'est pas muni de masques à oxygène de type mise rapide et est utilisé à un niveau de vol égal ou supérieur à 250;

b) l'aéronef est muni de masques à oxygène de type mise rapide et est utilisé à un niveau de vol supérieur à 410.

Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder

605.33 (1) Subject to section 605.34, no person shall conduct a take-off in any of the following multi-engined turbine-powered aircraft unless the aircraft is equipped

Enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage

605.33 (1) Sous réserve de l'article 605.34, il est interdit d'effectuer le décollage d'un des aéronefs multimoteurs à turbomoteur suivants, à moins qu'il ne soit

with a flight data recorder that conforms to section 551.100 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and section 625.33 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance of the General Operating and Flight Rules Standards*:

(*a*) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 30 or fewer passengers, configured for 10 or more passenger seats and manufactured after October 11, 1991;

(*b*) an aeroplane in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 30 or fewer passengers and configured for 20 to 30 passenger seats;

(*c*) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of more than 30 passengers; and

(*d*) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of cargo only and operated under Subpart 5 of Part VII.

(2) Subject to section 605.34, no person shall conduct a take-off in a multi-engined turbine-powered aircraft that is configured for six or more passenger seats and for which two pilots are required by the aircraft type certificate or by the subpart under which the aircraft is operated, unless the aircraft is equipped with a cockpit voice recorder that conforms to section 551.101 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and section 625.33 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance of the General Operating and Flight Rules Standards*.

SOR/2003-249, s. 1.

muni d'un enregistreur de données de vol qui est conforme à l'article 551.100 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et à l'article 625.33 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*:

a) un aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 30 passagers ou moins et dont la configuration prévoit 10 sièges passagers ou plus et qui a été construit après le 11 octobre 1991;

b) un avion à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 30 passagers ou moins et dont la configuration prévoit de 20 à 30 sièges passagers;

c) un aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de plus de 30 passagers;

d) un aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant uniquement le transport de fret et qui est utilisé en vertu de la sous-partie 5 de la partie VII.

(2) Sous réserve de l'article 605.34, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef multimoteur à turbomoteur dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus et pour lequel le certificat de type de l'aéronef ou la sous-partie en vertu de laquelle il est utilisé exige deux pilotes, à moins qu'il ne soit muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui est conforme à l'article 551.101 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et à l'article 625.33 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

DORS/2003-249, art. 1.

Use of Flight Data Recorders and Cockpit Voice Recorders

605.34 (1) Except where otherwise permitted in this section, no person shall operate an aircraft for which a

Utilisation des enregistreurs de données de vol et des enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage

605.34 (1) Sauf autorisation contraire prévue au présent article, il est interdit d'utiliser un aéronef pour lequel un enregistreur de données de vol ou un enregis-

flight data recorder or cockpit voice recorder is required by these Regulations unless

(*a*) in the case where a flight data recorder is required, the flight data recorder is operated continuously from the start of the take-off until the completion of the landing; and

(*b*) in the case where a cockpit voice recorder is required, the cockpit voice recorder is operated continuously from the time at which electrical power is first provided to the recorder before the flight to the time at which electrical power is removed from the recorder after the flight.

(2) No person shall erase any communications pertaining to the flight being undertaken that have been recorded by a cockpit voice recorder.

(3) Where a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of an aircraft pursuant to subsection 605.07(3), the operator may operate the aircraft without a serviceable flight data recorder or cockpit voice recorder if the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list.

(4) Where a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of an aircraft, the operator may operate the aircraft without a serviceable flight data recorder for a maximum period of 90 days after the date of failure of the flight data recorder if

(*a*) where a cockpit voice recorder is required by these Regulations, the cockpit voice recorder is serviceable; and

(*b*) the aircraft technical records show the date of the failure of the flight data recorder.

(5) Where a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of an aircraft, the operator may operate the aircraft without a

treur de la parole dans le poste de pilotage sont exigés par le présent règlement à moins que :

a) dans le cas où l'enregistreur de données de vol est exigé, l'enregistreur de données de vol ne fonctionne sans interruption du début du décollage jusqu'à la fin de l'atterrissage;

b) dans le cas où l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage est exigé, l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage ne fonctionne sans interruption dès que l'alimentation électrique est fournie à l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage, avant le vol, jusqu'à ce que l'alimentation électrique ne lui soit plus fournie à la fin du vol.

(2) Il est interdit d'effacer les messages enregistrés sur un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui se rapportent au vol en cours.

(3) Lorsqu'une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur d'un aéronef, ce dernier peut utiliser l'aéronef sans un enregistreur de données de vol en état de service ou sans un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service, si l'aéronef est utilisé conformément à la liste d'équipement minimal.

(4) Lorsqu'une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre pour l'utilisateur d'un aéronef, ce dernier peut utiliser l'aéronef sans un enregistreur de données de vol en état de service pour une période d'au plus 90 jours suivant la date de la panne de l'enregistreur de données de vol, si les conditions suivantes sont réunies :

a) dans le cas où l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage est exigé par le présent règlement, l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage est en état de service;

b) la date de la panne de l'enregistreur de données de vol est inscrite aux dossiers techniques de l'aéronef.

(5) Lorsqu'une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre pour l'utilisateur d'un aéronef, ce dernier peut utiliser l'aéronef sans un enregis-

serviceable cockpit voice recorder for a maximum period of 90 days after the date of failure of the cockpit voice recorder if

(*a*) where a flight data recorder is required by these Regulations, the flight data recorder is serviceable; and

(*b*) the aircraft technical records show the date of the failure of the cockpit voice recorder.

treur de la parole dans le poste de pilotage en état de service pour une période d'au plus 90 jours suivant la date de la panne de l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage, si les conditions suivantes sont réunies :

a) dans le cas où l'enregistreur de données de vol est exigé par le présent règlement, l'enregistreur de données de vol est en état de service;

b) la date de la panne de l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage est inscrite aux dossiers techniques de l'aéronef.

Transponder and Automatic Pressure-Altitude Reporting Equipment

605.35 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall operate an aircraft, other than a balloon or a glider, in transponder airspace, unless the aircraft is equipped with a transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment.

(2) The aircraft referred to in subsection (1) may be operated without a serviceable transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment if

(*a*) where a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft pursuant to subsection 605.07(3), the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list; or

(*b*) where a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft, the aircraft is operated

(i) to the next aerodrome of intended landing, and

(ii) thereafter, in accordance with an air traffic control clearance, to complete a planned flight schedule or to proceed to a maintenance facility.

(3) An air traffic control unit may authorize a person to operate an aircraft that is not equipped in accordance with subsection (1) within airspace referred to in section 601.03 where

Transpondeur et équipement de transmission automatique d'altitude-pression

605.35 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit d'utiliser un aéronef, autre qu'un ballon ou un planeur, dans l'espace aérien à utilisation de transpondeur à moins que l'aéronef ne soit muni d'un transpondeur et de l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression.

(2) L'aéronef visé au paragraphe (1) peut être utilisé sans transpondeur et équipement de transmission automatique d'altitude-pression dans les cas suivants :

a) lorsqu'une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de cet aéronef, l'aéronef est utilisé conformément à cette liste;

b) lorsqu'une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de cet aéronef, l'aéronef est utilisé :

(i) jusqu'au prochain aérodrome d'atterrissage prévu,

(ii) par la suite, selon une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, pour terminer l'itinéraire de vol prévu ou se rendre à une installation de maintenance.

(3) Une unité de contrôle de la circulation aérienne peut autoriser une personne à utiliser un aéronef qui n'est pas muni de l'équipement visé au paragraphe (1)

(*a*) the air traffic control unit provides an air traffic control service in respect of that airspace;

(*b*) the air traffic control unit received a request from the person to operate the aircraft within that airspace before the aircraft entered the airspace; and

(*c*) aviation safety is not likely to be affected.

SOR/2006-77, s. 21.

dans l'espace aérien visé à l'article 601.03, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) l'unité de contrôle de la circulation aérienne fournit un service du contrôle de la circulation aérienne pour cet espace aérien;

b) la personne en a fait la demande avant d'entrer dans l'espace aérien;

c) la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

DORS/2006-77, art. 21.

Altitude Alerting System or Device

605.36 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane unless it is equipped with an altitude alerting system or device that conforms to the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

(2) An aeroplane referred to in subsection (1) may be operated without a serviceable altitude alerting system or device if

(*a*) where a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aeroplane pursuant to subsection 605.07(3), the aeroplane is operated in accordance with the minimum equipment list; or

(*b*) where a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aeroplane, the aeroplane is operated

(i) from the place where the operator or pilot-in-command takes possession of the aeroplane to a place where the aeroplane can be equipped with such a system or device,

(ii) for the sole purpose of conducting a flight test, a competency check, a pilot proficiency check or flight crew member training, or

(iii) where the system or device becomes unserviceable after take-off, until it reaches an aero-

Dispositif ou système d'avertisseur d'altitude

605.36 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à turboréacteurs à moins qu'il ne soit muni d'un dispositif ou d'un système d'avertisseur d'altitude conformes aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(2) L'avion visé au paragraphe (1) peut être utilisé sans dispositif ou système d'avertisseur d'altitude en état de service dans les cas suivants :

a) lorsqu'une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de cet avion, l'avion est utilisé conformément à cette liste;

b) lorsqu'une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de cet avion, l'avion est utilisé :

(i) de l'endroit de sa prise de possession par l'utilisateur ou le commandant de bord jusqu'à un endroit où il peut être muni d'un dispositif ou d'un système d'avertisseur d'altitude,

(ii) dans le seul but d'effectuer un test en vol, une vérification de compétence, un contrôle de la compétence du pilote ou l'entraînement des membres d'équipage de conduite,

(iii) dans le cas où le dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude devient hors d'état de service après le décollage, jusqu'à un aérodrome où le

drome at which the system or device can be repaired or replaced.

SOR/2014-131, s. 21.

dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude peut être réparé ou remplacé.

DORS/2014-131, art. 21.

GPWS

605.37 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person operating under Subpart 4 or 5 of Part VII shall conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane that has a MCTOW of more than 15 000 kg (33,069 pounds) and for which a type certificate has been issued authorizing the transport of 10 or more passengers, unless the aeroplane is equipped with a GPWS.

(2) An aeroplane referred to in subsection (1) may be operated without a serviceable GPWS if a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aeroplane pursuant to subsection 605.07(3) and the aeroplane is operated in accordance with the minimum equipment list.

(3) Where, in the interests of aviation safety, it is necessary during a flight to deactivate any mode of a GPWS, the pilot-in-command of the aeroplane may deactivate that mode if the deactivation is performed in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(4) This section

(*a*) applies only in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this subsection comes into force; and

(*b*) shall cease to apply on the expiry of two years after that day.

SOR/2012-136, s. 9.

GPWS

605.37 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit à une personne qui utilise un aéronef en vertu des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII d'effectuer le décollage d'un avion à turboréacteurs dont la MMHD est supérieure à 15 000 kg (33 069 livres) et pour lequel un certificat de type délivré autorise le transport de 10 passagers ou plus, à moins que l'avion ne soit muni d'un GPWS.

(2) L'avion visé au paragraphe (1) peut être utilisé sans GPWS en état de service si une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de cet avion et que l'avion est utilisé conformément à cette liste.

(3) Lorsque, pour des raisons de sécurité aérienne, il est nécessaire au cours du vol d'arrêter le fonctionnement d'un des modes du GPWS, le commandant de bord de l'avion peut arrêter le fonctionnement du mode si l'arrêt est effectué conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol ou à la liste d'équipement minimal.

(4) Le présent article :

a) d'une part, ne s'applique qu'aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou avant celle-ci;

b) d'autre part, cesse de s'appliquer à l'expiration des deux ans suivant cette date.

DORS/2012-136, art. 9.

ELT

605.38 (1) Subject to subsection (3), no person shall operate an aircraft unless it is equipped with one or more ELTs in accordance with subsection (2).

ELT

605.38 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit muni d'au moins une ELT conformément au paragraphe (2).

(2) An aircraft set out in column I of an item of the table to this subsection shall, for the area of operation set out in column II of the item, be equipped with the quantity and type of ELTs referred to in column III of that item, which ELTs shall be armed, if so specified in the aircraft flight manual, aircraft operating manual, pilot operating handbook or equivalent document provided by the manufacturer.

(2) L'aéronef visé à la colonne I du tableau du présent paragraphe doit, dans la zone d'utilisation visée à la colonne II, être muni du nombre et du type d'ELT visés à la colonne III, laquelle ELT doit être en position armée si le précise le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout autre document équivalent fourni par le constructeur.

TABLE

ELT REQUIREMENTS

	Column I	Column II	Column III
Item	Aircraft	Area of Operation	Minimum Equipment
1.	All aircraft except those referred to in subsection (3)	Over land	One ELT of Type AD, AF, AP, A or F
2.	Large multi-engined turbo-jet aeroplanes engaged in an air transport service carrying passengers	Over water at a distance from land that requires the carriage of life rafts pursuant to section 602.63	Two ELTs of Type W or S or one of each
3.	All aircraft that require an ELT other than those set out in item 2	Over water at a distance from land that requires the carriage of life rafts pursuant to section 602.63	One ELT of Type W or S

TABLEAU

EXIGENCES RELATIVES AUX ELT

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Aéronef	Zone d'utilisation	Équipement minimal
1.	Tous les aéronefs, sauf ceux visés au paragraphe (3)	Au-dessus du sol	Une ELT de type AD, AF, AP, A ou F
2.	Un gros avion multimoteur à turboréacteurs ayant des passagers à bord utilisé dans le cadre d'un service de transport aérien	Au-dessus d'un plan d'eau à une distance du sol où des radeaux de sauvetage sont exigés en application de l'article 602.63	Deux ELT de type W ou S ou une de chaque type
3.	Tous les aéronefs devant être munis d'une ELT, sauf ceux visés à l'article 2	Au-dessus d'un plan d'eau à une distance du sol où des radeaux de sauvetage sont exigés en application de l'article 602.63	Une ELT de type W ou S

(3) An aircraft referred to in subsection (1) may be operated without an ELT on board where the aircraft is

(*a*) a glider, balloon, airship, ultra-light aeroplane or gyroplane;

(*b*) [Repealed, SOR/2002-345, s. 2]

(*c*) registered under the laws of a contracting state or a state that is a party to an agreement entered into with

(3) L'aéronef visé au paragraphe (1) peut être utilisé sans être muni d'une ELT dans les cas suivants :

a) l'aéronef est un planeur, un ballon, un dirigeable, un avion ultra-léger ou un autogire;

b) [Abrogé, DORS/2002-345, art. 2]

c) l'aéronef est immatriculé en application des lois d'un État contractant ou d'un État ayant conclu avec le Canada un accord sur les vols entre États, et il est

Canada relating to interstate flying, and is equipped with a serviceable radio transmitter that

(i) is approved by the state of registry for search and rescue purposes, and

(ii) has a distinctive audio signal and is capable of communication on the frequency of 121.5 MHz, or simultaneously on the frequencies of 121.5 MHz and 243.0 MHz;

(*d*) operated by the holder of a flight training unit operating certificate, engaged in flight training and operated within 25 nautical miles of the aerodrome of departure;

(*e*) engaged in a flight test;

(*f*) a new aircraft engaged in flight operations incidental to manufacture, preparation or delivery of the aircraft;

(*g*) operated for the purpose of permitting a person to conduct a parachute descent within 25 nautical miles of the aerodrome of departure; or

(*h*) operated in accordance with section 605.39.

(4) If an aircraft is equipped with one or more ELTs capable of broadcasting on the frequency of 406 MHz, each ELT shall be registered with

(*a*) the Canadian Beacon Registry of the National Search and Rescue Secretariat; or

(*b*) the appropriate authority of the country identified in the coded message transmitted by the ELT.

SOR/2002-345, s. 2.

muni d'un émetteur radio en état de service qui, à la fois :

(i) est approuvé par l'État d'immatriculation aux fins de recherches et de sauvetage,

(ii) a un signal sonore distinctif et permet de communiquer sur la fréquence de 121,5 MHz ou sur les fréquences de 121,5 MHz et 243,0 MHz simultanément;

d) l'aéronef est utilisé par un titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage pour l'entraînement en vol à une distance de 25 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ;

e) l'aéronef est utilisé pour des essais en vol;

f) l'aéronef est nouveau et est utilisé pour des opérations aériennes reliées à la construction, la préparation et la livraison;

g) l'aéronef est utilisé pour permettre à une personne d'effectuer un saut en parachute à une distance de 25 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ;

h) l'aéronef est utilisé conformément à l'article 605.39.

(4) Lorsqu'un aéronef est muni d'au moins une ELT capable d'émettre sur une fréquence de 406 MHZ, chacune doit être inscrite, selon le cas :

a) au Registre canadien des radiobalises du Secrétariat national de recherche et de sauvetage;

b) auprès de l'autorité compétente du pays indiquée dans le message codé transmis par l'ELT.

DORS/2002-345, art. 2.

Use of ELTs

605.39 (1) An aircraft that is required to be equipped with one or more ELTs under section 605.38 may be operated without a serviceable ELT if the operator

(*a*) repairs the ELT or removes it from the aircraft at the first aerodrome at which repairs or removal can be accomplished;

Utilisation des ELT

605.39 (1) L'aéronef qui doit être muni d'au moins une ELT en application de l'article 605.38 peut être utilisé sans ELT en état de service si l'utilisateur, à la fois :

a) répare l'ELT ou l'enlève de l'aéronef au premier aérodrome où la réparation ou l'enlèvement peut être effectué;

(*b*) on removal of the ELT, sends the ELT to a maintenance facility; and

(*c*) displays on a readily visible placard within the aircraft cockpit, until the ELT is replaced, a notice stating that the ELT has been removed and setting out the date of its removal.

(2) If an aircraft is required to have one ELT under section 605.38, the operator shall re-equip the aircraft with a serviceable ELT within

(*a*) 10 days after the date of removal, if the aircraft is operated under Subpart 4 or 5 of Part VII; or

(*b*) 30 days after the date of removal in the case of any other aircraft.

(3) If an aircraft is required to have two ELTs under section 605.38, the operator shall

(*a*) if one of the ELTs is unserviceable, repair or replace it within 10 days after the date of removal; and

(*b*) if both ELTs are unserviceable, repair or replace

(i) one ELT at the first aerodrome at which a repair or replacement can be accomplished, and

(ii) the second ELT within 10 days after the date of removal.

SOR/2002-345, s. 3.

b) après l'enlèvement de l'ELT, l'envoie à une installation de maintenance;

c) affiche, sur une plaque bien en vue dans le poste de pilotage, jusqu'à ce que l'ELT soit remplacée, un avis indiquant que l'ELT a été enlevée et précisant la date de son enlèvement.

(2) Lorsque l'aéronef doit être muni d'une ELT en application de l'article 605.38, l'utilisateur doit rééquiper celui-ci avec une ELT en état de service dans les délais suivants :

a) soit 10 jours après la date de son enlèvement lorsque l'aéronef est exploité en application des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII;

b) soit 30 jours après la date de son enlèvement pour les autres aéronefs.

(3) Lorsque l'aéronef doit être muni de deux ELT en application de l'article 605.38, l'utilisateur doit :

a) si l'une des ELT n'est pas en état de service, la réparer ou la remplacer dans les 10 jours suivant la date de son enlèvement;

b) si les deux ELT ne sont pas en état de service, réparer ou remplacer :

(i) la première ELT au premier aérodrome où la réparation ou le remplacement peut être effectué,

(ii) la deuxième ELT dans les 10 jours suivant la date d'enlèvement.

DORS/2002-345, art. 3.

ELT Activation

605.40 (1) Subject to subsection (2), no person shall activate an ELT except in an emergency.

(2) A person may activate an ELT during the first five minutes of any hour UTC for a duration of not more than five seconds for the purpose of testing it.

(3) Where an ELT has been inadvertently activated during flight, the pilot-in-command of the aircraft shall ensure that

Déclenchement de l'ELT

605.40 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de déclencher une ELT, sauf en cas d'urgence.

(2) Il est permis de déclencher une ELT aux fins de vérification durant une période d'au plus cinq secondes au cours des cinq premières minutes de n'importe quelle heure UTC.

(3) Lorsqu'une ELT est déclenchée par inadvertance au cours d'un vol, le commandant de bord de l'aéronef doit s'assurer que les mesures suivantes sont prises :

(*a*) the nearest air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station is so informed as soon as possible; and

(*b*) the ELT is switched off.

SOR/2002-345, s. 4.

Third Attitude Indicator

605.41 (1) No person shall conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane that is operated under Part VII without a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aeroplane

(*a*) has a MCTOW of less than 5 700 kg (12,566 pounds); and

(*b*) was operated in Canada in a commercial air service on October 10, 1996.

(2) No person shall conduct a take-off in a transport category aircraft without a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aircraft

(*a*) is a transport category helicopter not operated in IFR flight;

(*b*) is a transport category aeroplane powered by reciprocating engines that was manufactured before January 1, 1998; or

(*c*) is not operated pursuant to Part VII.

(3) No person shall conduct a take-off in a turbo-propeller powered aeroplane that is operated under Part VII without a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aeroplane

(*a*) has a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 30 or fewer;

a) l'unité de contrôle de la circulation aérienne, la station d'information de vol ou la station radio d'aérodrome communautaire la plus proche en est avisée dans les plus brefs délais;

b) l'ELT est mise en position d'arrêt.

DORS/2002-345, art. 4.

Troisième indicateur d'assiette

605.41 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à turboréacteurs qui est utilisé en vertu de la partie VII et qui n'est pas muni d'un troisième indicateur d'assiette qui satisfait aux exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) la MMHD de l'avion est inférieure à 5 700 kg (12 566 livres);

b) l'avion a été exploité au Canada dans le cadre d'un service aérien commercial le 10 octobre 1996.

(2) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef de catégorie transport à moins que l'aéronef ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui satisfait aux exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* et que, selon le cas :

a) l'aéronef ne soit un hélicoptère de catégorie transport qui n'est pas utilisé en vol IFR;

b) l'aéronef ne soit un avion de catégorie transport propulsé par des moteurs à pistons et n'ait été construit avant le 1er janvier 1998;

c) l'aéronef ne soit pas utilisé en vertu de la partie VII.

(3) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à turbopropulseur utilisé en vertu de la partie VII à moins que l'avion ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui satisfait aux exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* et que les conditions suivantes ne soient réunies :

(*b*) has a payload capacity of 3 402 kg (7,500 pounds) or less; and

(*c*) was manufactured prior to March 20, 1997.

(4) After December 20, 2010, no person shall conduct a take-off in a turbo-propeller powered aeroplane having a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 10 or more, and operated under Part VII, unless the aeroplane is equipped with a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

SOR/2006-77, s. 22; SOR/2015-160, s. 29(F).

TAWS

605.42 (1) Subject to subsection (2), no operator shall operate a turbine-powered aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of six or more, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

(*a*) meets the requirements for Class A or Class B equipment set out in CAN-TSO-C151b;

(*b*) meets, effective on the day that is five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and

(*c*) has a terrain and airport database compatible with the area of operation.

(2) The operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative TAWS if

(*a*) the aeroplane is operated in day VFR only;

(*b*) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the

a) la configuration de l'avion prévoit 30 sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes;

b) la charge payante de l'avion est de 3 402 kg (7 500 livres) ou moins;

c) l'avion a été construit avant le 20 mars 1997.

(4) Il est interdit, après le 20 décembre 2010, d'effectuer le décollage d'un avion à turbopropulseur dont la configuration prévoit 10 sièges passagers ou plus sans compter les sièges pilotes et qui est utilisé en vertu de la partie VII à moins que l'avion ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui satisfait aux exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

DORS/2006-77, art. 22; DORS/2015-160, art. 29(F).

TAWS

605.42 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'utilisateur d'utiliser un avion à turbomoteur dont la configuration prévoit au moins six sièges, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A ou B qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;

b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;

c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation.

(2) L'utilisateur peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) l'avion est utilisé uniquement en vol VFR de jour;

b) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du

three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or

(*c*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(3) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until the day that is two years after that day.

SOR/2012-136, s. 10.

[**605.43** to **605.83** reserved]

Division III — Aircraft Maintenance Requirements

Aircraft Maintenance — General

605.84 (1) Subject to subsections (3) and (4), no person shall conduct a take-off or permit a take-off to be conducted in an aircraft that is in the legal custody and control of the person, other than an aircraft operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, unless the aircraft

(*a*) is maintained in accordance with any airworthiness limitations applicable to the aircraft type design;

(*b*) meets the requirements of any airworthiness directive issued under section 521.427; and

(*c*) except as provided in subsection (2), meets the requirements of any notices that are equivalent to airworthiness directives and that are issued by

(i) the competent authority of the foreign state that, at the time the notice was issued, is responsible for the type certification of the aircraft, engine, propeller or appliance, or

(ii) for an aeronautical product in respect of which no type certificate has been issued, the competent

paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;

c) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(3) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

DORS/2012-136, art. 10.

[**605.43** à **605.83** réservés]

Section III — Exigences relatives à la maintenance d'aéronefs

Maintenance d'aéronefs — Généralités

605.84 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit à toute personne d'effectuer, sauf dans le cas des aéronefs exploités en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer le décollage d'un tel aéronef, à moins que l'aéronef ne réponde aux conditions suivantes :

a) il fait l'objet de travaux de maintenance exécutés conformément aux limites de navigabilité applicables à la définition de type de l'aéronef, le cas échéant;

b) il est conforme aux consignes de navigabilité délivrées en vertu de l'article 521.427, le cas échéant;

c) sous réserve du paragraphe (2), il est conforme aux exigences relatives aux avis qui sont des équivalents des consignes de navigabilité, le cas échéant, et qui sont délivrés par :

(i) l'autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où les avis ont été délivrés, responsable

authority of the foreign state that manufactured the aeronautical product.

(2) In the case of a conflict between an airworthiness directive issued by the Minister under section 521.427 and a foreign notice, the airworthiness directive prevails.

(3) The Minister shall exempt the owner of a Canadian aircraft from the requirement to comply with all or part of an airworthiness directive, subject to appropriate conditions relating to aviation safety, as specified in Appendix H of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*, where the owner demonstrates to the Minister that

(*a*) under circumstances specified in the exemption request, compliance is impractical or unnecessary; and

(*b*) the exemption will provide a level of safety that is equivalent to that required by the airworthiness directive.

(4) The Minister shall approve an alternative means of compliance with an airworthiness directive, for reasons set out in the approval, where the Minister is satisfied that the proposed alternative will maintain the level of safety that is provided for by the compliance time, the modification, the restriction, the replacement, the special inspection or the procedure set out in the airworthiness directive.

SOR/2000-389, s. 1; SOR/2002-112, s. 13; SOR/2009-280, s. 35.

de la délivrance du certificat de type de l'aéronef, des moteurs, des hélices ou des appareillages,

(ii) dans le cas d'un produit aéronautique pour lequel aucun certificat de type n'a été délivré, l'autorité compétente de l'État étranger responsable de la construction du produit aéronautique.

(2) En cas d'incompatibilité, toute consigne de navigabilité délivrée par le ministre en vertu de l'article 521.427 l'emporte sur tout avis étranger.

(3) Sous réserve des conditions appropriées relatives à la sécurité aérienne, telles qu'elles sont précisées à l'appendice H des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*, le ministre exempte le propriétaire d'un aéronef canadien de l'obligation de se conformer à une consigne de navigabilité, en tout ou en partie, si le propriétaire lui démontre :

a) d'une part, que, dans les circonstances précisées dans la demande d'exemption, il est peu pratique ou inutile de se conformer à la consigne de navigabilité;

b) d'autre part, que l'exemption fournira un niveau de sécurité équivalent à celui visé par la consigne.

(4) Le ministre approuve un autre moyen de se conformer à une consigne de navigabilité, pour des raisons précisées dans l'approbation, lorsqu'il est démontré au ministre que l'option de substitution permettra le maintien d'un niveau de sécurité équivalent à celui visé par le délai de conformité, la modification, la restriction, le remplacement, l'inspection spéciale ou la procédure prévus dans la consigne de navigabilité.

DORS/2000-389, art. 1; DORS/2002-112, art. 13; DORS/2009-280, art. 35.

Maintenance Release and Elementary Work

605.85 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall conduct a take-off in an aircraft, or permit a take-off to be conducted in an aircraft that is in the legal custody and control of the person, where that aircraft has undergone maintenance, unless the maintenance has been certified by the signing of a maintenance release pursuant to section 571.10.

Certification après maintenance et travaux élémentaires

605.85 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage lorsque l'aéronef a été soumis à un travail de maintenance, à moins que ce travail n'ait été certifié au moyen d'une certification après maintenance signée conformément à l'article 571.10.

(2) Where a maintenance release is conditional on the satisfactory completion of a test flight pursuant to subsection 571.10(4), the aircraft may be operated for the purpose of the test flight if no person is carried on board other than flight crew members and persons necessary for the purpose of making observations that are essential to the test flight.

(3) Following a test flight conducted pursuant to subsection (2), the pilot-in-command shall enter the results of the test flight in the journey log and, where the entry indicates that the results of the test flight are satisfactory, that entry completes the maintenance release required by subsection (1).

(4) No maintenance release is required in respect of tasks identified as elementary work in the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

(2) Lorsqu'un aéronef doit réussir un vol d'essai pour obtenir une certification après maintenance en application du paragraphe 571.10(4), il peut être utilisé à cette fin pourvu que seuls soient transportés à bord les membres d'équipage de conduite et les personnes nécessaires pour noter les observations essentielles au vol d'essai.

(3) À la suite d'un vol d'essai effectué en application du paragraphe (2), le commandant de bord de l'aéronef doit inscrire les résultats du vol d'essai dans le carnet de route et, lorsque l'inscription indique que les résultats du vol d'essai sont satisfaisants, cette inscription termine le processus de la certification après maintenance exigée en application du paragraphe (1).

(4) Une certification après maintenance n'est pas exigée dans le cas de travaux élémentaires visés dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

Maintenance Schedule

605.86 (1) Subject to subsection (3), no person shall conduct a take-off in an aircraft, or permit a take-off to be conducted in an aircraft that is in the person's legal custody and control, unless the aircraft is maintained in accordance with

(*a*) a maintenance schedule that conforms to the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*; and

(*b*) where the aircraft is operated under Subpart 6 of Part IV or under Part VII, or is a large aircraft, a turbine-powered pressurized aircraft or an airship, a maintenance schedule approved by the Minister in respect of the aircraft operator pursuant to subsection (2).

(2) The Minister shall approve a maintenance schedule in respect of an aircraft if the schedule conforms to the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

Calendrier de maintenance

605.86 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage, à moins que la maintenance de l'aéronef ne soit effectuée :

a) conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;

b) lorsque l'aéronef est utilisé en application de la sous-partie 6 de la partie IV ou de la partie VII, ou dans le cas d'un gros aéronef, d'un aéronef pressurisé à turbomoteur ou d'un dirigeable, conformément à un calendrier de maintenance approuvé par le ministre, pour l'utilisateur de l'aéronef, en application du paragraphe (2).

(2) Le ministre approuve un calendrier de maintenance pour un aéronef lorsque ce calendrier est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(3) The Minister shall authorize an operator to deviate from the requirements of the applicable maintenance schedule where the operator

(*a*) submits a request in writing to the Minister in accordance with the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*; and

(*b*) demonstrates that the deviation will not affect aviation safety.

Transfer of Aeronautical Products between Maintenance Schedules

605.87 No aeronautical product shall be maintained in accordance with a maintenance schedule that is different from the one under which it was previously maintained unless

(*a*) the aeronautical product has been subjected to an inspection that establishes it on the new maintenance schedule; and

(*b*) the times remaining until each action on the new maintenance schedule is to be taken have been established in accordance with the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

Inspection after Abnormal Occurrences

605.88 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft that has been subjected to any abnormal occurrence unless the aircraft has been inspected for damage in accordance with Appendix G of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

(2) Where the inspection referred to in subsection (1) does not involve disassembly, it may be performed by the pilot-in-command.

[**605.89** to **605.91** reserved]

(3) Le ministre autorise l'utilisateur d'un aéronef à déroger au calendrier de maintenance si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'utilisateur présente au ministre une demande par écrit conformément aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;

b) l'utilisateur démontre que la sécurité aérienne n'est pas compromise par la dérogation.

Changement de calendrier de maintenance des produits aéronautiques

605.87 Il est interdit d'effectuer la maintenance d'un produit aéronautique conformément à un calendrier de maintenance différent de celui selon lequel la maintenance a été effectuée, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le produit aéronautique a été soumis à une inspection qui permet de le faire passer à un nouveau calendrier de maintenance;

b) le temps qui reste avant d'effectuer les travaux de maintenance prévus au nouvel échéancier de maintenance a été calculé selon les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

Inspection suivant des conditions d'utilisation anormales

605.88 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui a subi une condition d'utilisation anormale, à moins que l'aéronef n'ait été soumis à une inspection relative à tout dommage conformément à l'appendice G des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(2) L'inspection visée au paragraphe (1) peut être effectuée par le commandant de bord lorsqu'elle ne comprend pas de démontage.

[**605.89** à **605.91** réservés]

Division IV — Technical Records

Requirement to Keep Technical Records

605.92 (1) Every owner of an aircraft shall keep the following technical records in respect of the aircraft:

(*a*) a journey log;

(*b*) subject to subsections (2) and (3), a separate technical record for the airframe, each installed engine and each variable-pitch propeller; and

(*c*) except where otherwise provided under the terms of a fleet empty weight and balance program referred to in subsection 706.06(3), an empty weight and balance report that meets the applicable standards set out in Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*.

(2) The technical records required by paragraph (1)(*b*) may consist of separate technical records for each component installed in the airframe, engine or propeller.

(3) In the case of a balloon or glider, or an aircraft operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, all entries in respect of the technical records referred to in paragraphs (1)(*b*) and (*c*) may be kept in the journey log.

SOR/2002-112, s. 14.

Technical Records — General

605.93 (1) Every person who makes an entry in a technical record shall

(*a*) make the entry accurately, legibly and in a permanent manner;

(*b*) enter the person's name and signature or employee identifier or, where the record is kept as electronic data, enter the person's user code or an equivalent security designation; and

(*c*) date the entry.

Section IV — Dossiers techniques

Exigences relatives à la tenue des dossiers techniques

605.92 (1) Le propriétaire d'un aéronef doit tenir, pour l'aéronef, les dossiers techniques suivants :

a) un carnet de route;

b) sous réserve des paragraphes (2) et (3), des dossiers techniques distincts pour la cellule, chaque moteur installé et chaque hélice à pas variable;

c) sous réserve d'une disposition contraire aux termes d'un programme de masse à vide et de centrage de la flotte visé au paragraphe 706.06(3), un devis de masse à vide et de centrage conforme aux normes applicables précisées au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Les dossiers techniques visés à l'alinéa (1)*b*) peuvent prendre la forme de dossiers techniques distincts pour les divers composants de la cellule, du moteur ou de l'hélice.

(3) Dans le cas d'un ballon ou d'un planeur ou d'un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, les inscriptions à l'égard des dossiers techniques visés aux alinéas (1)*b*) et *c*) peuvent être effectuées dans le carnet de route.

DORS/2002-112, art. 14.

Dossiers techniques — Généralités

605.93 (1) La personne qui effectue une inscription dans un dossier technique doit :

a) effectuer l'inscription de façon précise, lisible et permanente;

b) y inscrire son nom et y apposer sa signature ou son code d'identification ou, lorsque le dossier technique est tenu sur système de traitement électronique des données, y inscrire son code d'utilisateur ou sa désignation de sécurité équivalente;

c) consigner la date de l'inscription.

(2) Where the owner of an aircraft keeps the technical records for the aircraft as electronic data, the owner shall ensure that the electronic data system that is used complies with section 103.04 and the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

(3) The owner of an aircraft shall ensure that all of the necessary measures are taken to protect the technical records for the aircraft from damage and loss.

(4) Every person who brings into use a new volume of an existing technical record shall make the entries relating to the preceding volume that are necessary to ensure that an unbroken chronological record is maintained.

(5) Subject to subsection (6), where a person alters an entry on a technical record for the purpose of correcting the entry, the person shall do so by striking out the incorrect entry in such a manner that the underlying information remains legible, and inserting the correct entry together with

(*a*) the date of the alteration;

(*b*) the reason for the alteration, if it is necessary to clarify why the alteration was made; and

(*c*) the person's name and signature or employee identifier or, where the record is kept as electronic data, the person's user code or equivalent security designation.

(6) Where a correction referred to in subsection (5) is being made to a technical record that is maintained as electronic data, the correction shall be made in a manner that does not render the original data inaccessible.

Journey Log Requirements

605.94 (1) The particulars set out in column I of an item in Schedule I to this Division shall be recorded in the journey log at the time set out in column II of the

(2) Le propriétaire d'un aéronef qui tient les dossiers techniques de l'aéronef sur système de traitement électronique des données doit s'assurer que ce système est utilisé conformément à l'article 103.04 et aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(3) Le propriétaire d'un aéronef doit s'assurer que toutes les mesures nécessaires sont prises pour que les dossiers techniques de l'aéronef soient à l'abri des dommages et de la perte.

(4) La personne qui commence un nouveau volume d'un dossier technique doit y effectuer les inscriptions relatives au volume précédent qui sont nécessaires au maintien de l'ordre chronologique.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), la personne qui modifie une inscription dans un dossier technique dans le but de corriger une inscription doit procéder en rayant l'inscription inexacte de façon à ce que les renseignements demeurent lisibles et en insérant l'inscription exacte ainsi que les renseignements suivants :

a) la date de la modification;

b) la raison de la modification, s'il est nécessaire de clarifier les motifs de la modification;

c) son nom et sa signature ou son code d'identification ou, lorsque le dossier technique est tenu sur système de traitement électronique des données, le code d'utilisateur ou la désignation de sécurité équivalente de la personne qui effectue la modification.

(6) Lorsque la modification visée au paragraphe (5) a été apportée à un dossier technique qui est tenu sur système de traitement électronique des données, la modification doit être apportée de façon à ce que les données originales demeurent accessibles.

Exigences relatives aux carnets de route

605.94 (1) Les renseignements indiqués à la colonne I de l'annexe I de la présente section doivent être inscrits dans le carnet de route au moment indiqué à la colonne

item and by the person responsible for making entries set out in column III of that item.

(2) No person shall make a single entry in a journey log in respect of a series of flights unless

(*a*) the aircraft is operated by the same pilot-in-command throughout the series; or

(*b*) a daily flight record is used pursuant to section 406.56.

(3) The owner of an aircraft shall retain every entry in a journey log for a period of not less than one year.

(4) Unless recorded in the operational flight plan or operational flight data sheet, the pilot-in-command of an aircraft engaged in a commercial air service and operating in international flight shall record in the journey log the following particulars in respect of each flight:

(*a*) the names of all of the crew members and their duty assignments;

(*b*) the places and times of departure and arrival;

(*c*) the flight time;

(*d*) the nature of the flight, such as private, aerial work, scheduled or non-scheduled; and

(*e*) any incidents or observations relating to the flight.

SOR/2006-77, s. 23.

II et par la personne responsable de l'inscription indiquée à la colonne III.

(2) Il est interdit d'effectuer une seule inscription dans un carnet de route concernant une série de vols, sauf dans les cas suivants :

a) l'aéronef est utilisé par le même commandant de bord au cours de la série de vols;

b) un dossier des vols quotidiens est utilisé en application de l'article 406.56.

(3) Le propriétaire d'un aéronef doit conserver les entrées d'un carnet de route pour une période d'au moins un an.

(4) À moins que les renseignements suivants concernant chacun des vols effectués ne soient inscrits dans le plan de vol exploitation ou la fiche de données de vol exploitation, le commandant de bord d'un aéronef utilisé dans le cadre d'un service aérien commercial en vol international doit les inscrire dans le carnet de route :

a) les noms et fonctions des membres d'équipage;

b) les points et heures de départ et d'arrivée;

c) le temps de vol;

d) le type de vol, privé, travail aérien, régulier ou non régulier;

e) les incidents ou remarques concernant le vol.

DORS/2006-77, art. 23.

Journey Log — Carrying on Board

605.95 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a take-off in an aircraft unless the journey log is on board the aircraft.

(2) A person may conduct a take-off in an aircraft without carrying the journey log on board where

(*a*) it is not planned that the aircraft will land and shut down at any location other than the point of departure; or

(*b*) the aircraft is a balloon and the journey log is immediately available to the pilot-in-command

Carnet de route transporté à bord

605.95 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef sans avoir le carnet de route à bord.

(2) Il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef sans avoir le carnet de route à bord, dans les cas suivants :

a) aucun atterrissage et arrêt moteur n'est prévu ailleurs qu'au point de départ;

b) l'aéronef est un ballon et le carnet de route est à la portée du commandant de bord :

(i) prior to commencing a flight, and

(ii) on completion of the flight.

Requirements for Technical Records Other Than the Journey Log

605.96 (1) The particulars set out in column I of an item in Schedule II to this Division shall be recorded in the appropriate technical record at the time set out in column II of the item and by the person responsible for making entries set out in column III of that item.

(2) Where particulars of any maintenance performed on an aircraft are transferred from the journey log at the time set out in column II of item 4 of Schedule II to this Division, the person responsible for the entry shall

(*a*) transcribe the particulars and include the name and identification number of the person who made the original entry; or

(*b*) where the pages of the journey log have detachable copies, attach the copy of the page containing these particulars to the applicable technical record.

(3) Where a component is installed on a higher assembly, the technical record for that component shall become a part of the technical record for the higher assembly.

(4) Except in the case of the journey log, the owner of an aircraft shall retain each technical record for the applicable period set out in the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

Transfer of Records

605.97 Every owner of an aircraft who transfers title of an aircraft, airframe, engine, propeller or appliance to another person shall, at the time of transfer, also deliver to that person all of the technical records that relate to that aeronautical product.

(i) avant le commencement du vol,

(ii) à la fin du vol.

Exigences relatives aux dossiers techniques autres que le carnet de route

605.96 (1) Les renseignements indiqués à la colonne I de l'annexe II de la présente section doivent être inscrits dans le dossier technique approprié au moment de l'inscription indiqué à la colonne II et par la personne responsable de l'inscription indiquée à la colonne III.

(2) Lorsque des renseignements relatifs au travail de maintenance effectué à l'aéronef sont retranscrits du carnet de route au moment de l'inscription indiqué à la colonne II de l'article 4 de l'annexe II de la présente section, la personne responsable de l'inscription doit :

a) soit inscrire les renseignements en incluant le nom et le numéro d'identification de la personne qui a effectué la première inscription;

b) soit, dans le cas où les pages du carnet de route ont des copies détachables, joindre la copie des pages contenant ces renseignements au dossier technique applicable.

(3) Lorsqu'un composant est installé sur un élément de niveau supérieur, le dossier technique du composant doit faire partie du dossier technique de l'élément de niveau supérieur.

(4) Sauf dans le cas d'un carnet de route, le propriétaire d'un aéronef doit conserver chacun des dossiers techniques de l'aéronef pendant la période applicable précisée dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

Transfert des dossiers

605.97 Le propriétaire d'un aéronef qui transfère le titre de propriété de l'aéronef ou de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un appareillage de l'aéronef à une autre personne doit également, au moment du transfert, lui livrer tous les dossiers techniques se rapportant au produit aéronautique en cause.

[**605.98** to **605.110** reserved]

[**605.98** à **605.110** réservés]

SCHEDULE I

(Paragraph 604.127(i), subsection 605.94(1) and Item 3 of Schedule II)

JOURNEY LOG

Item	Column I Particulars to be entered	Column II Time of entry	Column III Person responsible for entry
1.	Aircraft nationality and registration marks Aircraft manufacturer, type, model and serial number	On starting to keep a journey log and on bringing a new volume of an existing log into use	The owner of the aircraft
2.	Except where an approved fleet empty weight and balance control program is in place, aircraft empty weight and empty centre of gravity and any change in the aircraft empty weight and empty centre of gravity	On starting to keep a journey log and on bringing a new volume of an existing log into use and, when a change is made, as soon as practicable after the change but, at the latest, before the next flight	The owner of the aircraft and, for any change, the person who made the change
3.	Where an additional flight authority has been issued in respect of an aircraft under section 507.08, any change in the flight authority in effect	On changing the flight authority in effect	The person who made the change
4.	Air time of each flight or series of flights and cumulative total air time and, where applicable, number of operating cycles or landings since date of manufacture	Daily, on completing each flight or series of flights	The pilot-in-command of the aircraft or a person designated by an air operator, a private operator or a flight training unit
5.	Except where an equivalent technical dispatch procedure is in place in accordance with section 706.06, (*a*) a description of the applicable maintenance schedule; and (*b*) the date, air time, operating cycle or landing at which the next scheduled maintenance action is required	On bringing the maintenance schedule into use and on completing each scheduled maintenance action referred to in column I of this item	The owner of the aircraft
6.	Particulars of any abnormal occurrence to which the aircraft has been subjected	As soon as practicable after the abnormal occurrence but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft or, where the abnormal occurrence took place during maintenance, the operator of the aircraft at the time of the occurrence
7.	Particulars relating to a conditional maintenance release signed in accordance with section 571.10	As soon as practicable after the aircraft has received a conditional maintenance release for a test flight, but at the latest, prior to that test flight	The person who signed the conditional maintenance release
8.	Particulars relating to the results of a test flight entered pursuant to subsection 605.85(3)	On completing the test flight but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft who conducted the test flight
9.	Particulars of any defect in any part of the aircraft or its equipment that becomes apparent during flight operations	As soon as practicable after the defect is discovered but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft
10.	Except where a technical dispatch procedure is in place in accordance with section 706.06, the particulars of any defect in any part of the aircraft or its equipment that is not rectified before the next flight	Before the next flight	The person who discovered the defect
11.	Particulars of any maintenance action or elementary work performed in respect of items 2, 6, 9, and 10	As soon as practicable after the maintenance action or elementary work is performed but, at the latest, before the next flight	The person who performed the maintenance action or elementary work and, where applicable, the person signing the maintenance release

SOR/2006-77, s. 24; SOR/2014-131, s. 22; SOR/2015-160, s. 30.

ANNEXE I

(alinéa 604.127i), paragraphe 605.94(1) et article 3 de l'annexe II)

CARNET DE ROUTE

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
1.	Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef Constructeur, type, modèle et numéro de série de l'aéronef	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet de route	Le propriétaire de l'aéronef
2.	Sauf lorsqu'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé est établi, la masse à vide et le centre de gravité à vide de l'aéronef et toute modification apportée à la masse à vide et au centre de gravité à vide	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet de route et, lorsqu'une modification est apportée, le plus tôt possible après la modification, mais au plus tard avant le prochain vol	Le propriétaire de l'aéronef et, pour toute modification, la personne qui l'a apportée
3.	Lorsque qu'une autorité de vol supplémentaire a été délivrée à l'égard de l'aéronef en application de l'article 507.08, toute modification apportée à l'autorité de vol en vigueur	Dès la modification de l'autorité de vol en vigueur	La personne qui a apporté la modification
4.	Le temps dans les airs de chaque vol ou série de vols et le temps total dans les airs cumulatif et, le cas échéant, le nombre de cycles d'utilisation et le nombre d'atterrissages depuis la date de construction	Quotidiennement, à la fin de chaque vol ou série de vols	Le commandant de bord de l'aéronef ou la personne désignée par un exploitant aérien, un exploitant privé ou une unité de formation au pilotage
5.	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06 : *a*) une description du calendrier de maintenance applicable; *b*) la date, le temps dans les airs, le cycle d'utilisation ou l'atterrissage où le prochain travail de maintenance prévu au calendrier de maintenance doit être effectué.	À la première mise en application du calendrier de maintenance et après que chaque travail de maintenance prévu qui est visé à la colonne I a été effectué	Le propriétaire de l'aéronef
6.	Détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie l'aéronef	Le plus tôt possible après que survient la condition d'utilisation anormale, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef ou, lorsque la condition d'utilisation anormale survient durant la maintenance, l'exploitant de l'aéronef au moment où survient la condition
7.	Détails sur la certification de remise en service après maintenance conditionnelle signée conformément à l'article 571.10	Le plus tôt possible après qu'une certification de remise en service après maintenance conditionnelle a été signée pour un vol d'essai, mais au plus tard avant ce vol d'essai	La personne qui a signé la certification de remise en service après maintenance conditionnelle
8.	Détails sur les résultats d'un vol d'essai inscrits en vertu du paragraphe 605.85(3)	Après le vol d'essai, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef qui a effectué le vol d'essai
9.	Détails sur toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes	Le plus tôt possible après la constatation de la défectuosité, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef
10.	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique est établie conformément à l'article 706.06, les détails sur toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui n'a pas été rectifiée avant le prochain vol	Avant le prochain vol	La personne qui a constaté la défectuosité

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
11.	Détails sur le travail de maintenance ou les travaux élémentaires effectués à l'égard des articles 2, 6, 9 et 10	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance ou les travaux élémentaires ont été effectués, mais au plus tard avant le prochain vol	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou les travaux élémentaires et, le cas échéant, la personne qui a signé le certificat après maintenance

DORS/2006-77, art. 24; DORS/2014-131, art. 22; DORS/2015-160, art. 30.

SCHEDULE II

(Subsections 605.96(1) and (2))

TECHNICAL RECORD FOR AN AIRFRAME, ENGINE, PROPELLER OR COMPONENT

Item	Column I Particulars to be entered	Column II Time of entry	Column III Person responsible for entry
1.	Aircraft manufacturer, type, model designation and serial number and, in the case of an airframe, aircraft nationality and registration marks In the case of an engine, propeller or component, the identification number of the aircraft or higher assembly on which the aeronautical product is, or has been, installed Any features of the configuration of the airframe, engine, propeller or component that would affect its use or its suitability for installation on a higher assembly	On starting to keep a technical record and on bringing a new volume of an existing record into use, after any change in the data on the manufacturer's data plate or following the installation or removal of an engine, propeller or component	The owner of the aircraft
2.	The details outlining the scheduling provisions of any airworthiness directive applicable to the airframe, engine, propeller or component, or to any airframe, engine, propeller or component of the same type, and any part thereof	On the coming into effect of the airworthiness directive	The owner of the aircraft
3.	The particulars of any abnormal occurrence to which the airframe, engine, propeller or component has been subjected and that has been recorded in the journey log pursuant to item 6 of Schedule I	No later than 30 days after the abnormal occurrence	The owner of the aircraft
4.	The particulars of any maintenance performed, including the particulars of any maintenance performed in order to comply with the requirements of an airworthiness directive	As soon as practicable after the maintenance action is performed but, at the latest, before the next flight or, in the case of particulars transferred from the journey log, no later than 30 days after the maintenance action is performed	The person who performed the maintenance action or, in a case where particulars are transferred from the journey log, the owner of the aircraft
5.	Total air time and, where applicable, the number of operating cycles or landings since date of manufacture, at the time of each abnormal occurrence or maintenance action recorded pursuant to item 3 or 4	No later than 30 days after the abnormal occurrence or maintenance action	The person responsible for the entry pursuant to item 3 or 4

SOR/2006-77, s. 24.

ANNEXE II
(paragraphes 605.96(1) et (2))

DOSSIER TECHNIQUE DE LA CELLULE, DU MOTEUR, DE L'HÉLICE OU D'UN COMPOSANT

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
1.	Constructeur, type, modèle et numéro de série de l'aéronef, et dans le cas d'une cellule, les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef Dans le cas d'un moteur, d'une hélice ou d'un composant, le numéro d'identification de l'aéronef ou de l'élément de niveau supérieur sur lequel le produit aéronautique est ou a été installé Toute particularité de la configuration de la cellule, du moteur, de l'hélice ou du composant qui pourrait modifier son utilisation ou ses possibilités d'installation sur un élément de niveau supérieur	À la première utilisation du dossier technique et d'un nouveau volume du dossier technique, et à la suite de toute modification des données figurant sur la plaque du constructeur de l'aéronef ou à la suite de l'installation ou de l'enlèvement d'un moteur, d'une hélice ou d'un composant	Le propriétaire de l'aéronef
2.	Détails sur le calendrier de maintenance des consignes de navigabilité applicables à la cellule, au moteur, à l'hélice, à un composant ou à toute cellule, tout moteur, toute hélice ou tout composant du même type et à toute pièce de ceux-ci	Au moment de l'entrée en vigueur de la consigne de navigabilité	Le propriétaire de l'aéronef
3.	Détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie la cellule, le moteur, l'hélice ou un composant et qui a été inscrite dans le carnet de route en application de l'article 6 de l'annexe I	Dans les 30 jours suivant la condition anormale	Le propriétaire de l'aéronef
4.	Détails sur tout travail de maintenance effectué, y compris ceux sur tout travail de maintenance effectué pour satisfaire aux exigences d'une consigne de navigabilité	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance a été effectué, mais au plus tard avant le prochain vol ou, dans le cas de détails retranscrits du carnet de route, dans les 30 jours suivant le travail de maintenance effectué	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou, dans le cas de détails retranscrits du carnet de route, le propriétaire de l'aéronef
5.	Le temps total dans les airs et, le cas échéant, le nombre d'atterrissages ou de cycles d'utilisation depuis la date de construction, au moment où chaque condition d'utilisation anormale survient ou chaque travail de maintenance est exécuté, lesquels ont été inscrits en application des articles 3 ou 4	Dans les 30 jours suivant la condition anormale ou le travail de maintenance	La personne responsable de l'inscription en application des articles 3 ou 4

DORS/2006-77, art. 24.

Subpart 6 — Miscellaneous

Munitions of War

606.01 No person shall carry weapons, ammunition or other equipment designed for use in war on board an aircraft unless the aircraft is a Canadian aircraft or the Minister has authorized the carriage of such equipment.

Sous-partie 6 — Divers

Matériel de guerre

606.01 Il est interdit de transporter des armes, des munitions ou d'autre matériel conçu pour usage militaire à bord d'un aéronef à moins que celui-ci ne soit un aéronef canadien ou que le ministre n'ait autorisé le transport d'un tel matériel.

Liability Insurance

606.02 (1) This section applies to every owner of an aircraft that is registered in Canada, or registered pursuant to the laws of a foreign state and operated in Canada, who is not required to subscribe for liability insurance in respect of the aircraft pursuant to section 7 of the *Air Transportation Regulations*.

(2) Subject to subsection (3), none of the following aircraft owners shall operate an aircraft unless, in respect of every incident related to the operation of the aircraft, the owner has subscribed for liability insurance covering risks of injury to or death of passengers in an amount that is not less than the amount determined by multiplying $300,000 by the number of passengers on board the aircraft:

(*a*) an air operator;

(*b*) the holder of a flight training unit operator certificate; or

(*c*) the operator of a balloon in which fare-paying passengers are carried on board pursuant to Subpart 3.

(3) The insurance coverage referred to in subsection (2) need not extend to any passenger who

(*a*) is an employee of an owner referred to in paragraph (2)(*a*), (*b*) or (*c*), if workers' compensation legislation governing a claim for damages against the owner by the employee is applicable; or

(*b*) is carried on board the aircraft for the purpose of conducting a parachute descent, where the air operator has posted a readily visible notice to inform passengers, before embarking, that there is no insurance coverage for parachutists.

(4) No aircraft owner not referred to in paragraph (2)(*a*), (*b*) or (*c*) shall operate an aircraft of more than 2 268 kg (5,000 pounds) maximum permissible take-off weight unless the owner has, in respect of the aircraft, subscribed for liability insurance covering risks of injury to

Assurance-responsabilité

606.02 (1) Le présent article s'applique au propriétaire d'un aéronef immatriculé au Canada ou immatriculé sous le régime des lois d'un État étranger et utilisé au Canada, qui n'est pas tenu de contracter, à l'égard de l'aéronef, l'assurance-responsabilité prévue à l'article 7 du *Règlement sur les transports aériens*.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit aux propriétaires suivants d'utiliser un aéronef à moins d'avoir contracté, pour chaque sinistre lié à l'utilisation de l'aéronef, une assurance-responsabilité couvrant les blessures et le décès de passagers, d'un montant au moins égal au produit obtenu de la multiplication de 300 000 $ par le nombre de passagers à bord de l'aéronef :

a) un exploitant aérien;

b) le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

c) l'exploitant d'un ballon lorsque des passagers payants sont transportés à bord en application de la sous-partie 3.

(3) Il n'est pas nécessaire que l'assurance prévue au paragraphe (2) s'étende aux passagers qui, selon le cas :

a) sont des employés d'un propriétaire visé aux alinéas (2)*a*), *b*) ou *c*), lorsque s'applique une législation sur les accidents de travail régissant les réclamations en dommages-intérêts des employés contre le propriétaire;

b) sont transportés à bord de l'aéronef pour effectuer un saut en parachute, à condition que l'exploitant aérien affiche un avis à un endroit bien en vue, informant les passagers avant leur embarquement qu'il ne garde en vigueur aucune assurance-responsabilité couvrant les parachutistes.

(4) Il est interdit au propriétaire autre qu'un propriétaire visé aux alinéas (2)*a*), *b*) ou *c*) d'utiliser un aéronef dont la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef dépasse 2 268 kg (5 000 livres), à moins qu'il n'ait contracté, à l'égard de l'aéronef, une assurance-respon-

or death of passengers, other than passengers carried on board that aircraft for the purpose of conducting a parachute descent, in an amount not less than the amount determined by multiplying $300,000 by the number of passengers on board the aircraft.

(5) No aircraft owner referred to in paragraph (2)(*a*), (*b*) or (*c*) shall operate an aircraft unless, in respect of every incident related to the operation of the aircraft, the owner has subscribed for liability insurance covering risks of public liability in an amount that is not less than

(*a*) $1,000,000, where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is not greater than 3 402 kg (7,500 pounds);

(*b*) $2,000,000, where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is greater than 3 402 kg (7,500 pounds) but not greater than 8 165 kg (18,000 pounds); and

(*c*) where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is greater than 8 165 kg (18,000 pounds), $2,000,000 plus an amount determined by multiplying $150 by the number of pounds by which the maximum permissible take-off weight of the aircraft exceeds 8 165 kg (18,000 pounds).

(6) No aircraft owner referred to in paragraph (2)(*a*), (*b*) or (*c*) shall, in order to comply with subsections (2), (4) and (5), subscribe for any liability insurance that contains an exclusion or waiver provision that reduces the insurance coverage for any incident below the applicable minimum determined pursuant to those subsections, unless that provision

(*a*) is a standard exclusion clause adopted by the international aviation insurance industry that applies in respect of

(i) war, hijacking and other perils,

(ii) noise, pollution and other perils, or

(iii) radioactive contamination;

(*b*) is in respect of a chemical drift;

sabilité couvrant les blessures et le décès de passagers, autres que les passagers transportés à bord de l'aéronef pour effectuer un saut en parachute, d'un montant au moins égal au produit obtenu de la multiplication de 300 000 $ par le nombre de passagers à bord de l'aéronef.

(5) Il est interdit au propriétaire visé aux alinéas (2)*a*), *b*) ou *c*) d'utiliser un aéronef à moins d'avoir contracté, pour chaque sinistre lié à l'utilisation de l'aéronef, une assurance-responsabilité couvrant la responsabilité civile d'un montant au moins égal à :

a) 1 000 000 $, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef ne dépasse pas 3 402 kg (7 500 livres);

b) 2 000 000 $, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef est supérieure à 3 402 kg (7 500 livres) sans dépasser 8 165 kg (18 000 livres);

c) si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef dépasse 8 165 kg (18 000 livres), 2 000 000 $ plus le produit obtenu de la multiplication de 150 $ par le nombre de livres correspondant à la différence entre la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef et 8 165 kg (18 000 livres).

(6) Il est interdit au propriétaire visé aux alinéas (2)*a*), *b*) ou *c*) de contracter, pour se conformer aux paragraphes (2), (4) et (5), une assurance-responsabilité qui comporte une clause d'exclusion ou de renonciation qui réduit la couverture d'assurance pour un sinistre en deçà du montant minimal applicable prévu à ces paragraphes, sauf si cette clause, selon le cas :

a) est une clause d'exclusion usuelle adoptée par les compagnies d'assurance en aviation internationale, qui vise :

(i) soit la guerre, la piraterie aérienne et autres dangers,

(ii) soit le bruit, la pollution et autres dangers,

(iii) soit la contamination radioactive;

b) porte sur l'épandage de produits chimiques;

(*c*) includes a statement that the insurance does not apply in respect of liability assumed by the owner under any contract or agreement unless the liability would have attached to the owner even in the absence of such a contract or agreement; or

(*d*) includes a statement that the policy is void if the owner has concealed or misrepresented any material fact or circumstance concerning the insurance or the subject thereof or if there is any fraud, attempted fraud or false statement by the owner touching any matter relating to the insurance or the subject thereof, either before or after an incident.

(7) An aircraft owner referred to in paragraph (2)(*a*), (*b*) or (*c*) may comply with subsections (2), (4) and (5) by subscribing for comprehensive single limit liability insurance that consists of a single policy or a combination of primary and supplementary policies.

(8) No aircraft owner not referred to in paragraph (2)(*a*), (*b*) or (*c*) shall operate an aircraft unless, in respect of every incident related to the operation of the aircraft, the owner has subscribed for liability insurance covering risks of public liability in an amount that is not less than

(*a*) $100,000, where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is 1 043 kg (2,300 pounds) or less;

(*b*) $500,000, where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is greater than 1 043 kg (2,300 pounds) but not greater than 2 268 kg (5,000 pounds);

(*c*) $1,000,000, where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is greater than 2 268 kg (5,000 pounds) but not greater than 5 670 kg (12,500 pounds);

(*d*) $2,000,000, where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is greater than 5 670 kg (12,500 pounds) but not greater than 34 020 kg (75,000 pounds); and

(*e*) $3,000,000, where the maximum permissible take-off weight of the aircraft is greater than 34 020 kg (75,000 pounds).

c) précise que l'assurance ne s'applique pas à la responsabilité assumée par le propriétaire aux termes d'un contrat ou d'une entente, sauf si la responsabilité incomberait à celui-ci même en l'absence de contrat ou d'entente;

d) précise que la police devient nulle si le propriétaire a caché ou faussé un fait substantiel ou une circonstance concernant l'assurance ou le sujet assuré, ou s'il y a fraude, tentative de fraude ou fausse déclaration de la part du propriétaire relativement à toute question se rapportant à l'assurance ou au sujet assuré, que ce soit avant ou après le sinistre.

(7) Le propriétaire visé aux alinéas (2)*a*), *b*) ou *c*) peut se conformer aux paragraphes (2), (4) et (5) en contractant une assurance tous risques à limite d'indemnité unique qui consiste en une seule police ou un ensemble de polices primaires et complémentaires.

(8) Il est interdit au propriétaire autre qu'un propriétaire visé aux alinéas (2)*a*), *b*) ou *c*) d'utiliser un aéronef à moins d'avoir contracté, pour chaque sinistre lié à l'utilisation de l'aéronef, une assurance-responsabilité couvrant la responsabilité civile d'un montant au moins égal à :

a) 100 000 $, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef ne dépasse pas 1 043 kg (2 300 livres);

b) 500 000 $, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef est supérieure à 1 043 kg (2 300 livres) sans dépasser 2 268 kg (5 000 livres);

c) 1 000 000 $, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef est supérieure à 2 268 kg (5 000 livres) sans dépasser 5 670 kg (12 500 livres);

d) 2 000 000 $, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef est supérieure à 5 670 kg (12 500 livres) sans dépasser 34 020 kg (75 000 livres);

e) 3 000 000 $, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef dépasse 34 020 kg (75 000 livres).

(9) Subject to subsection (10), no owner or operator of an aircraft shall operate the aircraft unless there is carried on board the aircraft proof that liability insurance is subscribed for in accordance with this section.

(10) A balloon may be operated without the proof of insurance referred to in subsection (9) being carried on board if that proof is immediately available to the pilot-in-command

(*a*) prior to commencing a flight; and

(*b*) on completion of a flight.

Synthetic Flight Training Equipment

606.03 (1) No person shall use synthetic flight training equipment to provide training or to conduct a skills assessment required under Part IV, this Part or Part VII unless there is in force in respect of that equipment a flight simulator certificate or flight training device certificate issued under subsection (2) or an equivalent approval or certificate issued under the laws of a foreign state with which Canada has an agreement respecting such equipment.

(2) The Minister shall, where it is determined that the synthetic flight training equipment meets the standards set out for that equipment in the *Aeroplane and Rotorcraft Simulator Manual*, issue to the operator of that equipment a flight simulator certificate or flight training device certificate.

(3) A certificate issued pursuant to subsection (2) shall set out the following information:

(*a*) the name of the operator of the synthetic flight training equipment;

(*b*) the type, model or series number of aircraft represented;

(*c*) the qualification level of the synthetic flight training equipment; and

(9) Sous réserve du paragraphe (10), il est interdit au propriétaire et à l'utilisateur d'un aéronef d'utiliser celui-ci à moins que ne soit transportée à bord une preuve démontrant que l'assurance-responsabilité est contractée conformément au présent article.

(10) Il est permis d'utiliser un ballon sans avoir à bord la preuve d'assurance visée au paragraphe (9) si ce document est à la portée du commandant de bord :

a) d'une part, avant le commencement du vol;

b) d'autre part, à la fin du vol.

Équipement d'entraînement synthétique de vol

606.03 (1) Il est interdit d'utiliser un équipement d'entraînement synthétique de vol pour donner de la formation, ou pour effectuer une évaluation d'habiletés, en application de la partie IV, de la présente partie ou de la partie VII, à moins que ne soient en vigueur, à l'égard de cet équipement, un certificat d'utilisation d'un simulateur de vol ou un certificat d'utilisation d'un dispositif d'entraînement au vol délivrés en vertu du paragraphe (2) ou une approbation ou un certificat équivalents délivrés en vertu des lois d'un État étranger avec lequel le Canada a conclu un accord relativement à cet équipement.

(2) S'il est établi que l'équipement d'entraînement synthétique de vol est conforme aux normes prévues dans le *Manuel des simulateurs d'avions et de giravions*, le ministre délivre à l'utilisateur de l'équipement un certificat d'utilisation d'un simulateur de vol ou un certificat d'utilisation d'un dispositif d'entraînement au vol.

(3) Le certificat délivré en vertu du paragraphe (2) doit indiquer les renseignements suivants :

a) le nom de l'utilisateur de l'équipement d'entraînement synthétique de vol;

b) le type, le modèle ou le numéro de série de l'aéronef représenté;

c) le niveau de qualification de l'équipement d'entraînement synthétique de vol;

(*d*) the date of issuance of the certificate.

(4) No certificate issued pursuant to subsection (2) remains in force unless the synthetic flight training equipment in respect of which the certificate has been issued

(*a*) maintains the performance, function and other characteristics that are required for the issuance of the certificate, except in the cases set out in the *Simulator Component Inoperative Guide* (SCIG);

(*b*) is maintained in accordance with the procedures set out in the *Aeroplane and Rotorcraft Simulator Manual*; and

(*c*) is changed as required, where the aircraft type, model or series number represented by the synthetic flight training equipment undergoes a change as a result of the issuance of an airworthiness directive or an amendment to this Part or Part VII that affects the training being conducted.

(5) A certificate issued pursuant to subsection (2) remains in force where the synthetic flight training equipment in respect of which the certificate has been issued is re-evaluated

(*a*) in the case of a flight simulator, at least every six months; or

(*b*) in the case of a flight training device, at least every 12 months.

(6) Subject to subsection (7), the certificate referred to in subsection (5) remains in force

(*a*) in the case of a flight simulator, until the first day of the seventh month following the month in which the flight simulator was evaluated; or

(*b*) in the case of a flight training device, until the first day of the thirteenth month following the month in which the flight training device was evaluated.

(7) The Minister may extend the period in respect of which a flight simulator certificate or a flight training de-

d) la date de délivrance du certificat.

(4) Le certificat délivré en vertu du paragraphe (2) demeure en vigueur à condition que l'équipement d'entraînement synthétique de vol pour lequel il a été délivré réponde aux conditions suivantes :

a) il conserve les caractéristiques de performances, de fonctionnement et autres qui sont exigées pour la délivrance du certificat, sauf dans les cas prévus dans le *Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux* (GSCD);

b) il fait l'objet d'une maintenance conformément aux procédures précisées dans le *Manuel des simulateurs d'avions et de giravions*;

c) il est modifié lorsque le type, le modèle ou le numéro de série de l'aéronef qu'il représente subit des modifications imposées à la suite de la publication d'une consigne de navigabilité ou d'un changement à la présente partie ou à la partie VII qui touche à la formation à donner.

(5) Le certificat délivré en vertu du paragraphe (2) demeure en vigueur à condition que l'équipement d'entraînement synthétique de vol pour lequel il a été délivré soit réévalué :

a) dans le cas d'un simulateur de vol, au moins tous les six mois;

b) dans le cas d'un dispositif d'entraînement au vol, au moins tous les 12 mois.

(6) Sous réserve du paragraphe (7), le certificat visé au paragraphe (5) demeure en vigueur :

a) dans le cas d'un simulateur de vol, jusqu'au premier jour du septième mois suivant celui au cours duquel le simulateur de vol a été évalué;

b) dans le cas d'un dispositif d'entraînement au vol, jusqu'au premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel le dispositif d'entraînement au vol a été évalué.

(7) S'il estime que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise, le ministre peut prolonger d'au plus

vice certificate is in force by up to 60 days where the Minister is of the opinion that aviation safety is not likely to be affected.

SOR/2014-131, s. 23.

60 jours la période durant laquelle le certificat d'utilisation d'un simulateur de vol ou le certificat d'utilisation d'un dispositif d'entraînement au vol est en vigueur.

DORS/2014-131, art. 23.

PART VII — COMMERCIAL AIR SERVICES

Division I — General

Interpretation

700.01 In this Part,

"all-cargo aeroplane" means an aeroplane that is equipped and used mainly for the carriage of goods; (*avion tout-cargo*)

"areas of operation" means areas in which operations are conducted between points in Canada, between points in Canada and points abroad, and between points abroad; (*régions d'exploitation*)

"employed on a full-time basis" means working for an air operator on a continuous basis for at least the number of hours required to carry out the duties of the position for the safe operation of the commercial air service; (*employé à temps plein*)

"extended charter" means the charter of a Canadian commercial aircraft to a Canadian or foreign air operator for a period of 21 days or more in order to supplement the fleet of the charterer; (*affrètement de durée prolongée*)

"farmer" means a person whose primary source of income is derived from the tillage of the soil, the raising of livestock or poultry, dairy farming, the growing of grain, fruit, vegetables or tobacco, or any other operation of a similar nature; (*agriculteur*)

"flight crew member on reserve" means a flight crew member who has been designated by an air operator to be available to report for flight duty on notice of more than one hour; (*membre d'équipage de conduite en réserve*)

PARTIE VII — SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

Section I — Généralités

Définitions

700.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« affrètement de durée prolongée » Affrètement d'un aéronef commercial canadien à un exploitant aérien canadien ou étranger pour une période égale ou supérieure à 21 jours pour augmenter la flotte d'aéronefs de l'affréteur. (*extended charter*)

« agriculteur » Personne dont la principale source de revenu est le travail du sol, l'élevage de bétail ou de volaille, la production laitière, la culture des céréales, des fruits, des légumes ou du tabac, ou toute autre activité semblable. (*farmer*)

« avion tout-cargo » Avion équipé et utilisé principalement pour le transport de biens. (*all-cargo aeroplane*)

« base principale » Lieu où l'exploitant aérien a du personnel, des aéronefs et des installations pour l'exécution d'un travail aérien ou l'exploitation d'un service de transport aérien et où se trouve son principal établissement. (*main base*)

« base secondaire » Endroit où se trouvent des aéronefs et du personnel d'un exploitant aérien et à partir duquel le contrôle d'exploitation est effectué conformément au système de contrôle d'exploitation de l'exploitant aérien. (*sub-base*)

« employé à temps plein » Est employé à temps plein quiconque travaille de façon ininterrompue pour un exploitant aérien pendant le nombre minimal d'heures nécessaire pour exercer les fonctions de son poste afin d'assurer l'exploitation sécuritaire du service aérien commercial. (*employed on a full-time basis*)

"main base" means a location at which an air operator has personnel, aircraft and facilities for the conducting of aerial work or the operation of an air transport service and that is established as the principal place of business of the air operator; (*base principale*)

"net take-off flight path" means the one-engine-inoperative flight path that starts at a height of 35 feet at the end of the take-off distance required and extends to a height of at least 1,500 feet AGL, reduced at each point by a gradient of climb equal to 0.8 per cent for two-engined aeroplanes, 0.9 per cent for three-engined aeroplanes and 1.0 per cent for four-engined aeroplanes; (*trajectoire nette de décollage*)

"operations between points abroad" means air service operations that are conducted wholly outside Canada for any length of time; (*exploitation entre points à l'étranger*)

"sub-base" means a location at which an air operator positions aircraft and personnel and from which operational control is exercised in accordance with the air operator's operational control system; (*base secondaire*)

"types of operation" means VFR, VFR at night and IFR operations; (*types de vols*)

"types of service" means a domestic service, a scheduled international service, a non-scheduled international service and a sightseeing operation. (*types de service*)

SOR/2003-121, s. 1; SOR/2009-152, s. 2.

«exploitation entre points à l'étranger» Exploitation d'un service aérien entièrement à l'extérieur du Canada pour toute période. (*operations between points abroad*)

«membre d'équipage de conduite en réserve» Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien a désigné pour être disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à plus d'une heure de préavis. (*flight crew member on reserve*)

«régions d'exploitation» Régions dans lesquelles se fait l'exploitation entre des points au Canada, entre des points au Canada et à l'étranger, et entre des points à l'étranger. (*areas of operation*)

«trajectoire nette de décollage» La trajectoire avec un moteur inopérant qui commence à la hauteur de 35 pieds à l'extrémité de la distance de décollage exigée et qui se prolonge à la hauteur d'au moins 1 500 pieds AGL, réduite à chaque point par une inclinaison de la montée égale à 0,8 pour cent dans le cas d'un avion bimoteur, à 0,9 pour cent dans le cas d'un avion à trois moteurs, et à 1,0 pour cent dans le cas d'un avion à quatre moteurs. (*net take-off flight path*)

«types de vols» Les vols VFR, VFR de nuit et IFR. (*types of operation*)

«types de service» Le service intérieur, le service international régulier, le service international à la demande et les excursions aériennes. (*types of service*)

DORS/2003-121, art. 1; DORS/2009-152, art. 2.

Requirements for Air Operator Certificate

700.02 (1) No person shall operate an air transport service unless the person holds and complies with the provisions of an air operator certificate that authorizes the person to operate that service.

(2) Subject to subsections (3) and (4), no person shall, unless the person holds and complies with the provisions of an air operator certificate that authorizes the person to do so, operate an aeroplane or helicopter to conduct aerial work involving

(*a*) the carriage on board of persons other than flight crew members;

Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne

700.02 (1) Il est interdit d'exploiter un service de transport aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui autorise l'exploitation d'un tel service et de se conformer à ses dispositions.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit d'utiliser un avion ou un hélicoptère pour effectuer un travail aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui l'y autorise et de se conformer à ses dispositions, dans les cas suivants :

a) pour le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite;

(*b*) the carriage of helicopter Class B, C or D external loads;

(*c*) the towing of objects; or

(*d*) the dispersal of products.

(3) A person who does not hold an air operator certificate may conduct aerial work involving the dispersal of products if

(*a*) the person is a farmer;

(*b*) the person owns the aircraft that is used to disperse the products;

(*c*) the products are dispersed for agricultural purposes; and

(*d*) the dispersal of the products takes place within 25 miles of the centre of the person's farm.

(4) A person who does not hold an air operator certificate may conduct aerial work involving the carriage of persons other than flight crew members on board a single-engined aircraft if

(*a*) the person holds a flight training unit operator certificate;

(*b*) the pilot-in-command is the holder of a valid flight instructor rating in the appropriate category of aircraft;

(*c*) the aircraft is operated in day VFR flight;

(*d*) there are no more than nine passengers on board; and

(*e*) the flight is conducted for the purpose of sightseeing operations.

(5) Despite subsections (1) and (2), a person who does not hold an air operator certificate may operate an air transport service, or operate an aeroplane or helicopter to conduct aerial work involving the transport of passengers or goods, if

(*a*) the person holds a private operator registration document;

b) pour le transport de charges externes de classes B, C ou D pour hélicoptère;

c) pour le remorquage d'objets;

d) pour l'épandage de produits.

(3) La personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut effectuer un travail aérien qui comporte l'épandage de produits, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle est agriculteur;

b) elle est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'épandage;

c) l'épandage des produits, par pulvérisation ou poudrage, est effectué à des fins agricoles;

d) l'épandage a lieu dans un rayon de 25 milles du centre de la ferme de la personne.

(4) La personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut effectuer un travail aérien qui comporte le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite à bord d'un aéronef monomoteur, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle est titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

b) le commandant de bord est titulaire d'une qualification d'instructeur de vol valide dans la catégorie d'aéronef appropriée;

c) l'aéronef est en vol VFR de jour;

d) neuf passagers au plus se trouvent à bord;

e) le vol est effectué pour des excursions aériennes.

(5) Malgré les paragraphes (1) et (2), la personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut exploiter un service de transport aérien ou utiliser un avion ou un hélicoptère pour effectuer un travail aérien qui comporte le transport de passagers ou de biens, si les conditions suivantes sont réunies :

a) la personne est titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé;

(*b*) the person operates the air transport service or conducts the aerial work under a management agreement with another person who has transferred to that person legal custody and control of the aircraft used to operate the service or to conduct the work;

(*c*) the management agreement provides that the air transport service is operated or the aerial work is conducted exclusively in support of the activities of the person who has transferred legal custody and control of the aircraft; and

(*d*) no payment is made in relation to the air transport service or the aerial work to a party to the management agreement by or on behalf of a passenger or the owner of a transported good unless the passenger or the owner is the person who has transferred legal custody and control of the aircraft.

SOR/99-158, s. 1; SOR/2004-29, s. 7(E); SOR/2014-131, s. 24.

b) elle exploite le service de transport aérien ou effectue le travail aérien dans le cadre d'un accord de gestion avec une autre personne qui lui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef utilisé pour exploiter ce service ou effectuer ce travail;

c) l'accord de gestion prévoit que le service de transport aérien est exploité ou que le travail aérien est effectué uniquement à l'appui des activités de la personne qui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef;

d) aucun paiement à l'égard du service de transport aérien ou du travail aérien n'est fait à une personne qui est partie à l'accord de gestion par un passager ou le propriétaire d'un bien transporté, ou en leur nom, à moins que le passager ou le propriétaire ne soit la personne qui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef.

DORS/99-158, art. 1; DORS/2004-29, art. 7(A); DORS/2014-131, art. 24.

Authorization to Operate Specialty Air Service under NAFTA

700.03 (1) A person who is a citizen, permanent resident or corporation of the United States of America or Mexico and who is eligible to operate a specialty air service in Canada in accordance with Chapter 12 and Annex I — Canada of the *North American Free Trade Agreement* shall, prior to operating the service, obtain from the Minister an authorization to operate the service. The request for the authorization shall be in the form and shall contain the information specified in the *Commercial Air Service Standards*.

(2) The Minister may, on receipt of a request referred to in subsection (1) and where the requirements of the *Commercial Air Service Standards* are met, issue an authorization containing the conditions under which the specialty air service may be operated.

(3) An authorization referred to in subsection (1) is required in addition to an air operator certificate for those persons who are required to hold an air operator certificate pursuant to Subpart 2.

Autorisation d'exploiter un service aérien spécialisé en vertu de l'ALÉNA

700.03 (1) Les personnes qui sont des citoyens, des résidents permanents ou des personnes morales des États-Unis d'Amérique ou du Mexique et qui sont habilitées à exploiter un service aérien spécialisé au Canada, conformément au chapitre 12 et à l'annexe I — Canada de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, doivent avant d'exploiter le service en obtenir l'autorisation du ministre. La demande d'autorisation doit être faite en la forme et contenir les renseignements précisés dans les *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le ministre peut, sur réception d'une demande visée au paragraphe (1) et lorsque les exigences des *Normes de service aérien commercial* sont respectées, délivrer une autorisation qui contient les conditions selon lesquelles le service aérien spécialisé peut être exploité.

(3) L'autorisation visée au paragraphe (1) est exigée en plus du certificat d'exploitation aérienne pour les personnes qui doivent être titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne en application de la sous-partie 2.

Eligibility for Air Operator Certificate

700.04 (1) A Canadian is eligible to hold an air operator certificate.

(2) A person who is a citizen, permanent resident or corporation of a foreign state is eligible to hold an air operator certificate that authorizes the person to operate an air transport service in Canada if the person

(*a*) holds a similar document of entitlement issued by the foreign state; and

(*b*) meets the requirements of Subpart 1.

(3) A person who is a citizen, permanent resident or corporation of the United States of America or Mexico is eligible to hold an air operator certificate that authorizes the person to conduct aerial work in Canada if

(*a*) the aerial work is a specialty air service for which the person may obtain an operating certificate in accordance with Chapter 12 and Annex I — Canada of the *North American Free Trade Agreement*; and

(*b*) the person meets the requirements of Subpart 2.

Aircraft Requirements

700.05 (1) Subject to subsection (3), no Canadian air operator shall operate an aircraft in a commercial air service unless

(*a*) a certificate of airworthiness that meets the requirements of Article 31 of the Convention has been issued for the aircraft; and

(*b*) in the case of an aircraft registered in another contracting state, the Minister has authorized its operation under Part II and, where a Canadian type certificate has not been issued for the aircraft type, the aircraft has been approved for operation under Part V.

Admissibilité au certificat d'exploitation aérienne

700.04 (1) Les Canadiens peuvent être titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne.

(2) Les personnes qui sont des citoyens, des résidents permanents ou des personnes morales d'un État étranger peuvent être titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne les autorisant à exploiter un service de transport aérien au Canada, si les conditions suivantes sont réunies :

a) les personnes sont titulaires d'un document semblable délivré par l'État étranger;

b) les personnes satisfont aux exigences de la sous-partie 1.

(3) Les personnes qui sont des citoyens, des résidents permanents ou des personnes morales des États-Unis d'Amérique ou du Mexique peuvent être titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne les autorisant à effectuer des travaux aériens au Canada, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le travail aérien est un service aérien spécialisé pour lequel ces personnes peuvent obtenir un certificat d'exploitation conformément au chapitre 12 et à l'annexe I — Canada de l'*Accord de libre-échange nord-américain*;

b) les personnes satisfont aux exigences de la sous-partie 2.

Exigences relatives aux aéronefs

700.05 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à tout exploitant aérien canadien d'exploiter un aéronef dans le cadre d'un service aérien commercial, à moins que, à la fois :

a) un certificat de navigabilité conforme aux exigences de l'article 31 de la Convention n'ait été délivré à l'égard de l'aéronef;

b) dans le cas d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant, le ministre n'en ait autorisé l'utilisation en application de la partie II et, si un certificat de type canadien n'a pas été délivré pour le type d'aéro-

(2) No air operator that is a citizen, permanent resident or corporation of a foreign state shall operate an aircraft in a commercial air service in Canada unless

(*a*) the aircraft is registered in Canada under Part II or in the foreign state; and

(*b*) where a Canadian type certificate has not been issued for the aircraft type, the aircraft has been approved for operation under Part V.

(3) The Minister may authorize the operation of an aircraft in aerial work under Subpart 2 if

(*a*) a special certificate of airworthiness in the restricted or limited classification has been issued in respect of the aircraft; or

(*b*) a foreign flight authority that is the equivalent of a special certificate of airworthiness in the restricted or limited classification has been issued in respect of the aircraft and validated by the Minister under section 507.05.

SOR/2002-112, s. 15.

nef, l'utilisation de l'aéronef n'ait été approuvée en application de la partie V.

(2) Il est interdit à l'exploitant aérien qui est un citoyen, un résident permanent ou une personne morale d'un État étranger d'utiliser un aéronef dans le cadre d'un service aérien commercial au Canada, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est immatriculé au Canada en application de la partie II ou dans l'État étranger;

b) dans le cas où un certificat de type canadien n'a pas été délivré pour le type d'aéronef, l'utilisation de l'aéronef a été approuvée en application de la partie V.

(3) Le ministre peut autoriser l'exploitation d'un aéronef pour l'exécution d'un travail aérien en vertu de la sous-partie 2 dans les cas suivants :

a) un certificat spécial de navigabilité dans la catégorie restreinte ou limitée a été délivré à l'égard de l'aéronef;

b) une autorité de vol étrangère qui est l'équivalent du certificat spécial de navigabilité dans la catégorie restreinte ou limitée a été délivrée à l'égard de l'aéronef et elle a été validée par le ministre en vertu de l'article 507.05.

DORS/2002-112, art. 15.

Extended Charter

700.06 No air operator shall operate an aircraft on an extended charter unless the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Affrètement de durée prolongée

700.06 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef dans le cadre d'un affrètement de durée prolongée, à moins que l'exploitant aérien ne respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Management Agreement

700.07 No air operator shall manage another air operator's operation unless the air operator that manages the operation

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Operations between Points Abroad

700.08 No air operator shall operate an air service between points abroad unless the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Duties of Certificate Holder

700.09 (1) The holder of an air operator certificate issued under section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07 shall

(*a*) appoint an operations manager and, where the holder does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, a maintenance manager; and

(*b*) ensure that the operations manager meets the requirements of

(i) section 722.07 of Standard 722 — *Aerial Work of the Commercial Air Service Standards*,

(ii) section 723.07 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*,

(iii) section 723.07 of Standard 723 — *Air Taxi — Helicopters of the Commercial Air Service Standards*,

Accord de gestion

700.07 Il est interdit à l'exploitant aérien de gérer l'exploitation d'un autre exploitant aérien, à moins que l'exploitant aérien qui gère l'exploitation ne respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Exploitation entre points à l'étranger

700.08 Il est interdit à l'exploitant aérien d'exploiter un service aérien entre points à l'étranger, à moins que l'exploitant aérien ne respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Fonctions du titulaire d'un certificat

700.09 (1) Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu des articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07 doit :

a) nommer un gestionnaire des opérations et, si le titulaire du certificat n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA), un gestionnaire de la maintenance;

b) veiller à ce que le gestionnaire des opérations satisfasse, selon le cas, aux exigences :

(i) de l'article 722.07 de la norme 722 — *Opérations de travail aérien des Normes de service aérien commercial*,

(ii) de l'article 723.07 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — Avions des Normes de service aérien commercial*,

(iii) de l'article 723.07 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — Hélicoptères des Normes de service aérien commercial*,

(iv) section 724.07 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*,

(v) section 724.07 of Standard 724 — *Commuter Operations — Helicopters of the Commercial Air Service Standards*, or

(vi) section 725.07 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*;

(*c*) ensure that the maintenance manager meets the requirements of section 726.03 of Standard 726 — *Air Operator Maintenance of the Commercial Air Service Standards*;

(*d*) in the case of the holder of an air operator certificate issued under section 705.07, ensure that the operations manager performs the duties set out in subsections 705.03(1) and (2);

(*e*) in the case of the holder of an air operator certificate issued under section 705.07 who is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, ensure that the person responsible for maintenance performs the duties set out in section 705.04;

(*f*) provide the operations manager and the maintenance manager with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the air operator certificate meets the requirements of these Regulations;

(*g*) authorize the maintenance manager to remove aircraft from operation, where the removal is justified because of non-compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public;

(*h*) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under section 706.07 or a safety management system referred to in section 705.151; and

(iv) de l'article 724.07 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — Avions des Normes de service aérien commercial*,

(v) de l'article 724.07 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — Hélicoptères des Normes de service aérien commercial*,

(vi) de l'article 725.07 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — Avions des Normes de service aérien commercial*;

c) veiller à ce que le gestionnaire de la maintenance satisfasse aux exigences de l'article 726.03 de la norme 726 — *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens des Normes de service aérien commercial*;

d) dans le cas du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07, veiller à ce que le gestionnaire des opérations exerce les fonctions prévues aux paragraphes 705.03(1) et (2);

e) dans le cas du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 qui est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, veiller à ce que la personne responsable de la maintenance exerce les fonctions prévues à l'article 705.04;

f) accorder au gestionnaire des opérations et au gestionnaire de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat d'exploitation aérienne satisfasse aux exigences du présent règlement;

g) autoriser le gestionnaire de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou en raison d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public;

h) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité établi en vertu de

(*i*) conduct reviews of the safety management system to determine its effectiveness.

(2) The maintenance manager appointed under paragraph (1)(*a*) shall be the person responsible for the maintenance control system of the air operator appointed under paragraph 706.03(1)(*a*).

(3) The holder of an air operator certificate issued under section 705.07 shall ensure that the person managing the safety management system referred to in section 705.153 performs the duties set out in that section.

SOR/2005-173, s. 21; SOR/2005-357, s. 6(E).

l'article 706.07 ou du système de gestion de la sécurité visé à l'article 705.151;

i) effectuer un examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l'efficacité.

(2) Le gestionnaire de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa (1)*a*) doit être le responsable du système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien qui est nommé en vertu de l'alinéa 706.03(1)*a*).

(3) Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 doit veiller à ce que le gestionnaire du système de gestion de la sécurité qui est visé à l'article 705.153 exerce les fonctions prévues à cet article.

DORS/2005-173, art. 21; DORS/2005-357, art. 6(A).

Division II — Approach Bans

Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision

700.10 (1) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

(*a*) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*b*) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*c*) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or

Section II — Interdictions d'approche

Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I

700.10 (1) Pour l'application du paragraphe (3), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l'égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B » , la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B » , la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

(*d*) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.

(2) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to a helicopter is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if

(*a*) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the surface of intended approach is less than 1,200 feet; or

(*b*) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the surface of intended approach is less than 1,200 feet.

(3) Where the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) or (2), as applicable, no person shall continue a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach in an IFR aircraft unless

(*a*) at the time a visibility report is received, the aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted;

(*b*) the aircraft is on a training flight where a landing is not intended and the appropriate air traffic control unit is informed that a missed approach procedure will be initiated at or above the decision height or minimum descent altitude, as appropriate;

(*c*) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR;

(*d*) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is reported to vary between distances less than and greater than the minimum visibility;

d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60e parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée.

(2) Pour l'application du paragraphe (3), la visibilité à l'égard d'un hélicoptère est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B » , la RVR pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds.

(3) Lorsque la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas, il est interdit de poursuivre une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I à bord d'un aéronef IFR, sauf dans les cas suivants :

a) au moment où un compte rendu de la visibilité est reçu, l'aéronef a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée;

b) l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement sans qu'un atterrissage ne soit prévu et l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu'une procédure d'approche interrompue sera amorcée à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci ou à l'altitude de descente minimale ou à une altitude supérieure à celle-ci, selon le cas;

c) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale et des distances supérieures à celle-ci;

d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60e parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol qui est communiquée

(*e*) a localized meteorological phenomenon is affecting the ground visibility to the extent that the visibility on the approach to the runway of intended approach and along that runway, as observed by the pilot-in-command in flight and reported immediately to ATS, if available, is equal to or greater than the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway of intended approach for the instrument approach procedure conducted; or

(*f*) the approach is conducted in accordance with section 703.41, 704.37 or 705.48.

(4) No pilot-in-command of an IFR aircraft operated under this Part shall commence a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach to an airport where low-visibility procedures are in effect.

TABLE

APPROACH BANS — VISIBILITY

Item	Column I *Canada Air Pilot* Advisory Visibility		Column II Visibility Report	
	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	3/8	1 600
2.	3/4	4 000	5/8	3 000
3.	1	5 000	3/4	4 000
4.	1 1/4		1	5 000
5.	1 1/2		1 1/4	6 000
6.	1 3/4		1 1/2	greater than 6 000
7.	2		1 1/2	greater than 6 000
8.	2 1/4		1 3/4	greater than 6 000
9.	2 1/2		2	greater than 6 000
10.	2 3/4		2 1/4	greater than 6 000
11.	3		2 1/4	greater than 6 000

SOR/2006-199, s. 15.

pour l'aérodrome où se trouve la piste varie entre des distances inférieures à la visibilité minimale et des distances supérieures à celle-ci;

e) un phénomène météorologique localisé a une incidence sur la visibilité au sol au point où la visibilité en approche de la piste prévue pour l'approche et le long de cette même piste, telle qu'elle est observée en vol par le commandant de bord de l'aéronef et communiquée immédiatement aux ATS, s'ils sont disponibles, est égale ou supérieure à la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste prévue pour l'approche et selon la procédure d'approche aux instruments effectuée;

f) l'approche est effectuée en conformité avec les articles 703.41, 704.37 ou 705.48.

(4) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR exploité en vertu de la présente partie d'amorcer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

TABLEAU

INTERDICTIONS D'APPROCHE — VISIBILITÉ

Article	Colonne I Visibilité recommandée dans le *Canada Air Pilot*		Colonne II Compte rendu de la visibilité	
	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	3/8	1 600
2.	3/4	4 000	5/8	3 000
3.	1	5 000	3/4	4 000
4.	1 1/4		1	5 000
5.	1 1/2		1 1/4	6 000
6.	1 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
7.	2		1 1/2	supérieure à 6 000
8.	2 1/4		1 3/4	supérieure à 6 000
9.	2 1/2		2	supérieure à 6 000
10.	2 3/4		2 1/4	supérieure à 6 000
11.	3		2 1/4	supérieure à 6 000

DORS/2006-199, art. 15.

Approach Bans — CAT II and CAT III Precision

700.11 No pilot-in-command of an IFR aircraft operated under this Part who is conducting a CAT II or CAT III precision approach shall continue the approach beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted, unless the RVR is equal to or greater than the minimum RVR specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway or surface of intended approach for the instrument approach procedure conducted.

SOR/2006-199, s. 15.

Interdictions d'approche — précision CAT II et CAT III

700.11 Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR exploité en vertu de la présente partie qui effectue une approche de précision CAT II ou CAT III de poursuivre l'approche au-delà du FAF en rapprochement, ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée, à moins que la RVR ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste ou la surface prévue pour l'approche et selon la procédure d'approche aux instruments effectuée.

DORS/2006-199, art. 15.

[**700.12** and **700.13** reserved]

[**700.12** et **700.13** réservés]

Division III — Flight Time and Flight Duty Time Limitations and Rest Periods

[SOR/2006-199, s. 15]

Section III — Limites de temps de vol et de temps de service de vol et périodes de repos

[DORS/2006-199, art. 15]

Monitoring System

700.14 (1) Every air operator shall establish a system that monitors the flight time, flight duty time and rest periods of each of its flight crew members and shall include in its company operations manual the details of that system.

(2) Where a person becomes aware that an assignment by an air operator to act as a flight crew member on a flight would result in the maximum flight time referred to in section 700.15 or the maximum flight duty time referred to in section 700.16 being exceeded, the person shall so notify the air operator.

Système de contrôle

700.14 (1) L'exploitant aérien doit établir un système pour contrôler le temps de vol, le temps de service de vol et les périodes de repos de chacun de ses membres d'équipage de conduite et doit consigner les détails de ce système dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(2) Lorsqu'une personne se rend compte que l'exploitant aérien l'a assignée pour agir en qualité de membre d'équipage de conduite au cours d'un vol qui entraînerait le dépassement du temps de vol maximal visé à l'article 700.15 ou du temps de service de vol maximal visé à l'article 700.16, la personne doit en informer l'exploitant aérien.

Flight Time Limitations

700.15 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall assign a flight crew member for flight time, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's total flight time in all flights conducted by the flight crew member will, as a result, exceed

(*a*) 1,200 hours in any 365 consecutive days;

Limites de temps de vol

700.15 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dans le cadre des vols qu'il a effectués dépassera :

a) 1 200 heures en 365 jours consécutifs;

(*b*) 300 hours in any 90 consecutive days;

(*c*) 120 hours in any 30 consecutive days or, in the case of a flight crew member on call, 100 hours in any 30 consecutive days;

(*d*) where the flight is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter, 40 hours in any 7 consecutive days;

(*e*) where the flight is conducted under Subpart 2 or 3, or is conducted using a helicopter, 60 hours in any 7 consecutive days; or

(*f*) where the flight crew member conducts single-pilot IFR flights, 8 hours in any 24 consecutive hours.

b) 300 heures en 90 jours consécutifs;

c) 120 heures en 30 jours consécutifs ou, dans le cas où le membre d'équipage de conduite est un membre d'équipage de conduite en disponibilité, 100 heures en 30 jours consécutifs;

d) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 4 ou 5, sauf si le vol est effectué en hélicoptère, 40 heures en 7 jours consécutifs;

e) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 2 ou 3, ou qu'il est effectué en hélicoptère, 60 heures en 7 jours consécutifs;

f) lorsque le membre d'équipage de conduite effectue des vols IFR qui n'exigent qu'un seul pilote, huit heures en 24 heures consécutives.

(2) An air operator may assign a flight crew member for flight time, and a flight crew member may accept such an assignment, where the flight crew member's flight time will, as a result, exceed the flight time referred to in subsection (1) if

(*a*) the increase in flight time is authorized in the air operator's air operator certificate; and

(*b*) the air operator and the flight crew member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) L'exploitant aérien peut assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et un membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera le temps de vol visé au paragraphe (1), si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'augmentation du temps de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne de l'exploitant aérien;

b) l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Subject to section 700.17, a flight crew member who reaches a flight time limitation established by this section is deemed to be fatigued and shall not continue on flight duty or be reassigned to flight duty until such time as the flight crew member has had the rest period required by section 700.16 or 700.19.

(3) Sous réserve de l'article 700.17, le membre d'équipage de conduite qui atteint la limite de temps de vol établie au présent article est considéré comme fatigué et ne peut demeurer en service de vol ni être réaffecté au service de vol tant qu'il n'a pas eu la période de repos exigée aux articles 700.16 ou 700.19.

Flight Duty Time Limitations and Rest Periods

700.16 (1) Subject to subsections (5) and (7), no air operator shall assign a flight crew member for flight duty time, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's flight duty time

Limites de temps de service de vol et périodes de repos

700.16 (1) Sous réserve des paragraphes (5) et (7), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle

will, as a result, exceed 14 consecutive hours in any 24 consecutive hours. Where the flight is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter, flight duty time shall include 15 minutes for post-flight duties.

(2) Where the flight is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter or a DeHavilland DHC-6 aircraft pursuant to the *Commercial Air Service Standards*, a flight crew member shall receive at least 24 consecutive hours free from flight duty following 3 consecutive flight duty time assignments that exceed 12 consecutive hours unless the flight crew member has received at least 24 consecutive hours free from flight duty between each flight duty time assignment.

(3) Following a flight duty time assignment, an air operator shall provide a flight crew member with the minimum rest period and any additional rest period required by this Part.

(4) A flight crew member shall use a rest period provided pursuant to subsection (3) and section 700.19 to obtain the necessary rest and shall be adequately rested prior to reporting for flight duty.

(5) Where flight duty time includes a rest period, flight duty time may be extended beyond the maximum flight duty time referred to in subsection (1) by one-half the length of the rest period referred to in paragraph (*b*), to a maximum of 3 hours, if

(*a*) the air operator provides the flight crew member with advance notice of the extension of flight duty time;

(*b*) the air operator provides the flight crew member with a rest period of at least 4 consecutive hours in suitable accommodation; and

assignation, s'il doit en résulter que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera 14 heures consécutives en 24 heures consécutives. Lorsque le vol est effectué en vertu des sous-parties 4 ou 5, sauf s'il est effectué en hélicoptère, le temps de service de vol doit inclure une période de 15 minutes pour les tâches à accomplir après le vol.

(2) Lorsque le vol est effectué en vertu des sous-parties 4 ou 5, sauf s'il est effectué en hélicoptère ou dans un aéronef DHC-6 de DeHavilland, en application des *Normes de service aérien commercial*, un membre d'équipage de conduite doit bénéficier d'au moins 24 heures consécutives de temps sans service de vol à la suite de 3 assignations consécutives de temps de service de vol dépassant 12 heures consécutives, à moins que le membre d'équipage de conduite n'ait bénéficié d'au moins 24 heures consécutives sans service de vol entre chaque assignation de temps de service de vol.

(3) À la suite d'une assignation de temps de service de vol, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire exigée par la présente partie.

(4) Le membre d'équipage de conduite doit se prévaloir de la période de repos accordée en vertu du paragraphe (3) et de l'article 700.19 pour prendre le repos nécessaire et doit être suffisamment reposé avant de se présenter au travail pour le service de vol.

(5) Lorsque le temps de service de vol comprend une période de repos, le temps de service de vol peut être prolongé au-delà du temps maximal de service de vol visé au paragraphe (1) d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos visée à l'alinéa *b*), jusqu'à un maximum de 3 heures, si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'exploitant aérien donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation du temps de service de vol;

(*c*) the flight crew member's rest is not interrupted by the air operator during the rest period.

(6) The minimum rest period following flight duty time referred to in subsection (5) and prior to the next flight duty time shall be increased by an amount at least equal to the extension to the flight duty time.

(7) An air operator may assign a flight crew member for flight duty time, and a flight crew member may accept such an assignment, where the flight crew member's flight duty time will, as a result, exceed the flight duty time referred to in subsection (1) if

(*a*) the increase in flight duty time is authorized in the air operator certificate; and

(*b*) the air operator and the flight crew member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

Unforeseen Operational Circumstances

700.17 The maximum flight time referred to in paragraphs 700.15(1)(*a*) to (*e*) and the maximum flight duty time referred to in subsection 700.16(1) may be exceeded if

(*a*) the flight is extended as a result of unforeseen operational circumstances;

(*b*) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to exceed the maximum flight time and flight duty time; and

(*c*) the air operator and the pilot-in-command comply with the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/99-158, s. 2.

b) l'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite une période de repos d'au moins 4 heures consécutives dans un local approprié;

c) le repos du membre d'équipage de conduite n'est pas interrompu par l'exploitant aérien durant la période de repos.

(6) La période de repos minimale qui suit le temps de service de vol visé au paragraphe (5) et qui est accordée avant le prochain temps de service de vol doit être augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol.

(7) L'exploitant aérien peut assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et le membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera le temps de service de vol visé au paragraphe (1), si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'augmentation du temps de service de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

Circonstances opérationnelles imprévues

700.17 Le temps de vol peut dépasser le temps de vol maximal visé aux alinéas 700.15(1)*a*) à *e*) et le temps de service de vol peut dépasser le temps maximal de service de vol visé au paragraphe 700.16(1), si les conditions suivantes sont réunies :

a) le vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;

b) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que dépasser le temps de vol maximal et le temps maximal de service de vol ne présente aucun danger;

c) l'exploitant aérien et le commandant de bord satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/99-158, art. 2.

Delayed Reporting Time

700.18 Where a flight crew member is notified of a delay in reporting time before leaving a rest facility and the delay is in excess of 3 hours, the flight crew member's flight duty time is considered to have started 3 hours after the original reporting time.

Requirements for Time Free from Duty

700.19 (1) Subject to subsection (2), an air operator shall provide each flight crew member with the following time free from duty:

(*a*) where the operation is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter, one period of at least 36 consecutive hours within each 7 consecutive days or one period of at least 3 consecutive calendar days within each 17 consecutive days;

(*b*) where the operation is conducted under Subpart 2 or 3 or is conducted using a helicopter, one period of at least 24 consecutive hours 13 times within each 90 consecutive days and 3 times within each 30 consecutive days; and

(*c*) where the flight crew member is a flight crew member on call, one period of at least 36 consecutive hours within each 7 consecutive days or one period of at least 3 consecutive calendar days within each 17 consecutive days.

(2) An air operator may provide a flight crew member with time free from duty other than as required by paragraphs (1)(*a*) and (*b*) if

(*a*) the time free from duty is authorized in the air operator certificate; and

(*b*) the air operator and the flight crew member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) An air operator shall notify a flight crew member on call of the commencement and duration of the flight crew member's time free from duty.

Report de l'heure de présentation au travail

700.18 Lorsque le membre d'équipage de conduite est informé, avant de quitter le poste de repos, que l'heure de présentation au travail est reportée de plus de 3 heures, le temps de service de vol du membre d'équipage de conduite est considéré comme ayant commencé 3 heures après l'heure initiale de présentation au travail.

Exigences relatives à la période sans service

700.19 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien doit accorder à chaque membre d'équipage de conduite les périodes sans service suivantes :

a) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 4 ou 5, sauf s'il est effectué en hélicoptère, au moins 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs ou au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs;

b) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 2 ou 3, ou s'il est effectué en hélicoptère, au moins 24 heures consécutives 13 fois par période de 90 jours consécutifs et 3 fois par période de 30 jours consécutifs;

c) lorsque le membre d'équipage de conduite est un membre d'équipage de conduite en disponibilité, au moins 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs, ou au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs.

(2) L'exploitant aérien peut accorder à un membre d'équipage de conduite les périodes sans service autres que celles visées aux alinéas (1)*a*) et *b*), si les conditions suivantes sont réunies :

a) la période sans service est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) L'exploitant aérien doit informer le membre d'équipage de conduite en disponibilité du commencement et de la durée de la période sans service.

Flight Crew Positioning

700.20 Where a flight crew member is required by an air operator to travel for the purpose of positioning after the completion of flight duty time, the air operator shall provide the flight crew member with an additional rest period at least equal to one-half the time spent travelling that is in excess of the flight crew member's maximum flight duty time.

Flight Crew Members on Reserve

700.21 (1) An air operator shall provide flight crew members on reserve, within each 24-hour period, with a rest period that meets the requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

(2) Every air operator shall outline in its company operations manual a method for ensuring compliance with this section and the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/99-158, s. 3.

Long-range Flights

700.22 (1) A flight or series of flights that terminates more than 4 one-hour time zones from the point of departure, other than flights conducted entirely within Northern Domestic Airspace, shall be limited to 3 sectors and shall be followed by a rest period that is at least equal to the length of the preceding flight duty time.

(2) Where a flight referred to in subsection (1) is a transoceanic flight, the maximum number of sectors that may be completed after the transoceanic sector is one, excluding one unscheduled technical stop.

Controlled Rest on the Flight Deck

700.23 An air operator may institute a program of controlled rest on the flight deck if

(*a*) the program is authorized in its air operator certificate; and

(*b*) the air operator and the flight crew members comply with the *Commercial Air Service Standards*.

Mise en place d'un membre d'équipage de conduite

700.20 Lorsque le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de voyager pour la mise en place après avoir terminé son temps de service de vol, l'exploitant aérien doit lui accorder une période de repos supplémentaire au moins égale à la moitié du temps passé à voyager qui est en sus du temps maximal de service de vol du membre d'équipage de conduite.

Membres d'équipage de conduite en réserve

700.21 (1) L'exploitant aérien doit accorder aux membres d'équipage de conduite en réserve, par période de 24 heures, une période de repos qui est conforme aux exigences des *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien doit préciser dans son manuel d'exploitation de la compagnie une méthode pour assurer la conformité au présent article et aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/99-158, art. 3.

Vols à longue distance

700.22 (1) Le vol ou la série de vols qui se terminent à une distance de plus de 4 fuseaux horaires d'une heure du point de départ, à l'exception des vols effectués uniquement dans l'espace aérien intérieur du Nord, doivent être limités à 3 secteurs et être suivis d'une période de repos au moins égale au temps de service de vol précédent.

(2) Lorsqu'un vol visé au paragraphe (1) est transocéanique, au plus un secteur peut être effectué après le secteur transocéanique, à l'exclusion d'une escale technique non prévue.

Repos aux commandes au poste de pilotage

700.23 L'exploitant aérien peut mettre sur pied un programme de repos aux commandes au poste de pilotage si les conditions suivantes sont réunies :

a) le programme est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

Subpart 1 — Foreign Air Operations

Division I — General

Application

701.01 This Subpart applies in respect of the operation in Canada of a foreign state aircraft or an aircraft operated by a foreign operator in an air transport service.

Requirement for Canadian Foreign Air Operator Certificate

701.02 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall operate an aircraft in Canada unless the person complies with the conditions in a Canadian foreign air operator certificate issued to that person by the Minister pursuant to section 701.07.

(2) A person is not required to hold a Canadian foreign air operator certificate in order to conduct an overflight of Canada or to perform a technical landing in Canada unless the person operates the aircraft under section 701.19, 701.20 or 701.21.

(3) A person is not required to hold a Canadian foreign air operator certificate in order to operate a foreign state aircraft in Canada.

Requirements for Flight Authorization

701.03 (1) No person, other than the holder of a Canadian foreign air operator certificate, shall conduct an overflight of Canada or perform a technical landing in Canada unless the person is authorized to do so in a flight authorization issued by the Minister pursuant to section 701.10.

(2) No person shall operate a foreign state aircraft in Canada unless the person is authorized to do so in a flight authorization issued by the Minister pursuant to section 701.10.

Sous-partie 1 — Opérations aériennes étrangères

Section I — Généralités

Application

701.01 La présente sous-partie s'applique à l'utilisation, au Canada, d'un aéronef provenant d'un État étranger ou à l'utilisation d'un aéronef par un exploitant étranger dans le cadre d'un service de transport aérien.

Exigence relative au certificat canadien d'exploitant aérien étranger

701.02 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'elle ne se conforme aux conditions du certificat canadien d'exploitant aérien étranger qui lui a été délivré par le ministre en application de l'article 701.07.

(2) Nul n'est tenu d'être titulaire d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger pour survoler le Canada ou y effectuer une escale technique, sauf s'il utilise un aéronef en vertu des articles 701.19, 701.20 ou 701.21.

(3) Nul n'est tenu d'être titulaire d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger pour utiliser au Canada un aéronef provenant d'un État étranger.

Exigences relatives à l'autorisation de vol

701.03 (1) Il est interdit à toute personne, autre que le titulaire d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger, de survoler le Canada ou d'y effectuer une escale technique, à moins que la personne n'y soit autorisée aux termes d'une autorisation de vol délivrée par le ministre en application de l'article 701.10.

(2) Il est interdit à toute personne d'utiliser au Canada un aéronef provenant d'un État étranger, à moins que la personne n'y soit autorisée aux termes d'une autorisation

[**701.04** to **701.06** reserved]

Division II — Certification and Authorization

Issuance or Amendment of Canadian Foreign Air Operator Certificate

701.07 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by the *Commercial Air Service Standards*, issue or amend a Canadian foreign air operator certificate.

Contents of Canadian Foreign Air Operator Certificate

701.08 A Canadian foreign air operator certificate shall contain

(*a*) the legal name, trade name and address of the foreign air operator;

(*b*) the number of the foreign air operator certificate;

(*c*) the effective date of certification;

(*d*) the date of issue of the certificate;

(*e*) the general conditions identified in section 701.09;

(*f*) specific conditions with respect to

(i) the areas of operation authorized,

(ii) the types of service authorized,

(iii) the types of aircraft authorized, the conditions of operation and, if applicable, their registration, and

(iv) the base of operations and the designated points in Canada, if applicable; and

(*g*) where the foreign air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*, operations specifications with respect to

(i) instrument approach procedures,

de vol délivrée par le ministre en application de l'article 701.10.

[**701.04** à **701.06** réservés]

Section II — Agrément et autorisation

Délivrance ou modification du certificat canadien d'exploitant aérien étranger

701.07 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie, sur réception d'une demande présentée en la forme et de la manière exigées par les *Normes de service aérien commercial*, un certificat canadien d'exploitant aérien étranger.

Contenu du certificat canadien d'exploitant aérien étranger

701.08 Le certificat canadien d'exploitant aérien étranger contient ce qui suit :

a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse de l'exploitant aérien étranger;

b) le numéro du certificat;

c) la date d'entrée en vigueur du certificat;

d) la date de délivrance du certificat;

e) les conditions générales visées à l'article 701.09;

f) les conditions particulières en ce qui concerne :

(i) les régions d'exploitation autorisées,

(ii) les types de services autorisés,

(iii) les types d'aéronefs autorisés, les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, leur immatriculation,

(iv) la base d'exploitation et les points désignés au Canada, s'il y a lieu;

g) dans le cas où l'exploitant aérien étranger respecte les *Normes de service aérien commercial*, les spécifications d'exploitation en ce qui concerne :

(i) les procédures d'approche aux instruments,

(ii) les autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques,

(ii) special weather minima authorizations,

(iii) navigation system authorizations,

(iv) authorizations concerning flight crew member complement,

(v) special helicopter procedures, and

(vi) any other condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

General Conditions of Canadian Foreign Air Operator Certificate

701.09 A Canadian foreign air operator certificate shall contain the following general conditions:

(*a*) the foreign air operator shall have a valid air operator certificate or equivalent document issued by the state of the foreign air operator;

(*b*) the foreign air operator shall make no change in its air transport service in Canada, except in the case of an emergency, without notifying the Minister;

(*c*) the foreign air operator shall notify the Minister within 10 working days after any change in its legal name or trade name;

(*d*) the foreign air operator shall conduct flight operations in accordance with the ICAO standards;

(*e*) the foreign air operator shall maintain its aircraft in accordance with the ICAO standards;

(*f*) the foreign air operator shall comply with the applicable provisions of these Regulations; and

(*g*) the foreign air operator shall conduct a safe operation.

Issuance of Flight Authorization

701.10 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the

(iii) les autorisations concernant le système de navigation,

(iv) les autorisations concernant l'effectif des membres d'équipage de conduite,

(v) les procédures spéciales relatives aux hélicoptères,

(vi) toute autre condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

Conditions générales relatives au certificat canadien d'exploitant aérien étranger

701.09 Le certificat canadien d'exploitant aérien étranger contient les conditions générales suivantes :

a) l'exploitant aérien étranger est titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne ou d'un document équivalent valides délivrés par l'État de l'exploitant aérien étranger;

b) l'exploitant aérien étranger n'apporte aucun changement à son service de transport aérien au Canada, sauf dans les cas d'urgence, sans en avertir le ministre;

c) l'exploitant aérien étranger informe le ministre de tout changement apporté à sa dénomination sociale ou à son nom commercial dans les 10 jours ouvrables suivant le changement;

d) l'exploitant aérien étranger effectue les opérations aériennes conformément aux normes de l'OACI;

e) l'exploitant aérien étranger effectue la maintenance des aéronefs conformément aux normes de l'OACI;

f) l'exploitant aérien étranger se conforme aux dispositions applicables du présent règlement;

g) l'exploitant aérien étranger mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

Délivrance de l'autorisation de vol

701.10 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre, sur réception d'une demande présentée en

form and manner required by the *Commercial Air Service Standards*, issue a flight authorization

(*a*) to conduct an overflight of Canada or to perform a technical landing in Canada; or

(*b*) to operate a foreign state aircraft in Canada.

Contents of Flight Authorization

701.11 A flight authorization shall contain

(*a*) the name of the holder of the flight authorization or of the person responsible for the flight;

(*b*) the type of aircraft, the registration mark and, if applicable, the serial number;

(*c*) the routing;

(*d*) the date and time of arrival at, and departure from, the airports concerned;

(*e*) the places of embarkation or disembarkation of passengers or freight;

(*f*) an authorization for the transportation of dangerous goods or agricultural products, if applicable;

(*g*) in the case of a foreign state aircraft, an authorization to conduct flight operations referred to in section 701.19, 701.20 or 701.21;

(*h*) a requirement to conduct all operations in accordance with the applicable provisions of these Regulations; and

(*i*) any condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

[**701.12** to **701.15** reserved]

Division III — Flight Operations

Extended Range Twin-engined Operations

701.16 (1) Subject to subsection (2), no foreign air operator shall commence a flight in Canada in a twin-engined aeroplane certified for more than 20 passenger

la forme et de la manière exigées par les *Normes de service aérien commercial*, une autorisation de vol :

a) soit pour survoler le Canada ou y effectuer une escale technique;

b) soit pour utiliser au Canada un aéronef provenant d'un État étranger.

Contenu de l'autorisation de vol

701.11 L'autorisation de vol contient ce qui suit :

a) le nom du titulaire de l'autorisation de vol ou de la personne responsable du vol;

b) le type d'aéronef, la marque d'immatriculation et, s'il y a lieu, le numéro de série;

c) l'itinéraire;

d) la date et l'heure d'arrivée aux aéroports en cause et la date et l'heure de départ de ces aéroports;

e) les lieux d'embarquement et de débarquement des passagers ou du fret;

f) l'autorisation de transporter des marchandises dangereuses ou des produits agricoles, s'il y a lieu;

g) dans le cas d'un aéronef provenant d'un État étranger, l'autorisation d'effectuer des opérations aériennes prévues aux articles 701.19, 701.20 ou 701.21;

h) l'obligation d'effectuer toutes les opérations conformément aux dispositions applicables du présent règlement;

i) toute condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

[**701.12** à **701.15** réservés]

Section III — Opérations aériennes

Opérations avec distance de vol prolongée — Avion bimoteur

701.16 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien étranger de commencer au Canada le vol d'un avion bimoteur certifié pour plus de

seats that is intended to be operated on a route containing a point that is farther from an adequate aerodrome than the distance that can be flown in 60 minutes at the one-engine-inoperative cruise speed, unless the flight is conducted wholly within Canadian Domestic Airspace.

(2) A foreign air operator may commence a flight referred to in subsection (1) where

(*a*) the aeroplane is turbine-powered;

(*b*) the foreign air operator holds a valid authorization or equivalent document issued by the state of the foreign air operator for extended range twin-engined operations; and

(*c*) the foreign air operator is authorized to do so in its Canadian foreign air operator certificate.

20 sièges passagers et destiné à être utilisé sur une route contenant un point qui est plus éloigné de l'aérodrome convenable que la distance qui peut être parcourue en 60 minutes de vol avec un moteur inopérant à la vitesse de croisière, à moins que le vol ne soit effectué en totalité dans l'espace aérien intérieur canadien.

(2) L'exploitant aérien étranger peut commencer le vol visé au paragraphe (1) lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) l'avion est un avion turbomoteur;

b) l'exploitant aérien étranger est titulaire d'une autorisation ou d'un document équivalent valides délivrés par l'État de l'exploitant aérien étranger pour les opérations d'avions bimoteurs avec distance de vol prolongée;

c) l'exploitant aérien étranger y est autorisé aux termes de son certificat canadien d'exploitant aérien étranger.

Canadian Minimum Navigation Performance Specifications (CMNPS) or North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications (NAT-MNPS) Airspace

[SOR/2006-77, s. 25(F)]

701.17 (1) Subject to subsection (2), no foreign air operator shall commence a flight in Canada in an aircraft that is intended to be operated in airspace designated as CMNPS or NAT-MNPS unless

(*a*) the aircraft has been certified by the state of registry as meeting the minimum navigation performance specifications contained in the *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*;

(*b*) the foreign air operator holds a valid authorization or equivalent document issued by the state of the foreign air operator or the state of registry for flight operations in airspace designated as CMNPS or NAT-MNPS; and

(*c*) the foreign air operator is authorized to do so in its Canadian foreign air operator certificate.

Espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)

[DORS/2006-77, art. 25(F)]

701.17 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien étranger de commencer au Canada le vol d'un aéronef qui est destiné à être utilisé dans l'espace aérien désigné comme CMNPS ou NAT-MNPS, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'État d'immatriculation a certifié que l'aéronef est conforme aux spécifications de performances minimales de navigation contenues dans le document intitulé *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*;

b) l'exploitant aérien étranger est titulaire d'une autorisation ou d'un document équivalent valides délivrés par l'État de l'exploitant aérien étranger ou l'État d'immatriculation pour des opérations aériennes dans

l'espace aérien désigné comme CMNPS ou NAT-MNPS;

c) l'exploitant aérien étranger y est autorisé aux termes de son certificat canadien d'exploitant aérien étranger.

(2) A foreign air operator may, in airspace designated as CMNPS, commence a flight in Canada in an aircraft that has not been certified in accordance with paragraph (1)(*a*) where the appropriate ATC unit indicates that the aircraft can be accommodated without penalizing CMNPS-certified aircraft.

(2) L'exploitant aérien étranger peut commencer au Canada, dans l'espace aérien désigné comme CMNPS, un vol d'un aéronef qui n'a pas été certifié conformément à l'alinéa (1)*a*), lorsque l'unité ATC compétente indique que l'aéronef peut être reçu sans pénaliser les aéronefs qui sont certifiés pour être utilisés dans le CMNPS.

Routes in Uncontrolled Airspace

701.18 No foreign air operator commencing a flight in Canada shall, in uncontrolled airspace, conduct an IFR flight or a night VFR flight on a route other than an air route unless the foreign air operator

(*a*) is authorized to do so in its Canadian foreign air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Routes dans l'espace aérien non contrôlé

701.18 Il est interdit à l'exploitant aérien étranger qui commence un vol au Canada d'effectuer, dans l'espace aérien non contrôlé, un vol IFR ou un vol VFR de nuit sur une route autre qu'une route aérienne, à moins qu'il ne respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat canadien d'exploitant aérien étranger;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

701.19 For the purposes of section 602.122, a person may conduct an IFR flight where an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary if

(*a*) in the case of a foreign air operator, the foreign air operator is authorized to do so in its Canadian foreign air operator certificate and complies with the *Commercial Air Service Standards*; or

(*b*) in the case of a person who operates a foreign state aircraft, the person is authorized to do so in a flight authorization and complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR

701.19 Pour l'application de l'article 602.122, une personne peut effectuer un vol IFR lorsqu'aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR, dans les cas suivants :

a) l'exploitant aérien étranger y est autorisé aux termes de son certificat canadien d'exploitant aérien étranger et satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

b) la personne qui utilise un aéronef provenant d'un État étranger y est autorisée aux termes d'une autorisation de vol et satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Take-off Minima

701.20 For the purposes of section 602.126, a person may conduct a take-off in an aircraft where weather conditions are below the take-off minima specified in the *Canada Air Pilot* if

(*a*) in the case of a foreign air operator, the foreign air operator is authorized to do so in its Canadian foreign air operator certificate and complies with the *Commercial Air Service Standards*; or

(*b*) in the case of a person who operates a foreign state aircraft, the person is authorized to do so in a flight authorization and complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Minimums de décollage

701.20 Pour l'application de l'article 602.126, une personne peut effectuer le décollage d'un aéronef lorsque les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums de décollage précisés dans le *Canada Air Pilot*, dans les cas suivants :

a) l'exploitant aérien étranger y est autorisé aux termes de son certificat canadien d'exploitant aérien étranger et satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

b) la personne qui utilise un aéronef provenant d'un État étranger y est autorisée aux termes d'une autorisation de vol et satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Landing Minima

701.21 For the purposes of subsection 602.128(4), a person may conduct a CAT II or CAT III precision approach in an IFR aircraft if

(*a*) in the case of a foreign air operator, the foreign air operator is authorized to do so in its Canadian foreign air operator certificate and holds a valid authorization or equivalent document issued by the state of the foreign air operator to conduct a CAT II or CAT III precision approach in Canada; or

(*b*) in the case of a person who operates a foreign state aircraft, the person is authorized to do so in a flight authorization and complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Minimums d'atterrissage

701.21 Pour l'application du paragraphe 602.128(4), une personne peut effectuer une approche de précision CAT II ou CAT III dans un aéronef IFR, dans les cas suivants :

a) l'exploitant aérien étranger y est autorisé aux termes de son certificat canadien d'exploitant aérien étranger et est titulaire d'une autorisation ou d'un document équivalent valides délivrés par l'État de l'exploitant aérien étranger pour effectuer une approche de précision CAT II ou CAT III au Canada;

b) la personne qui utilise un aéronef provenant d'un État étranger y est autorisée aux termes d'une autorisation de vol et satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Transport of Passengers in Single-engined Aircraft

701.22 (1) Subject to subsection (2), no foreign air operator commencing a flight in Canada shall operate a single-engined aircraft with passengers on board in IFR flight or in night VFR flight.

(2) A foreign air operator may operate a single-engined aircraft with passengers on board in IFR flight or in night VFR flight if the foreign air operator

Transport de passagers dans un aéronef monomoteur

701.22 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien étranger qui commence un vol au Canada d'utiliser un aéronef monomoteur en vol IFR ou en vol VFR de nuit ayant des passagers à bord.

(2) L'exploitant aérien étranger peut utiliser un aéronef monomoteur en vol IFR ou en vol VFR de nuit ayant des passagers à bord, si l'exploitant aérien étranger respecte les conditions suivantes :

(*a*) is authorized to do so by the state of the foreign air operator;

(*b*) is authorized to do so in its Canadian foreign air operator certificate; and

(*c*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

a) il y est autorisé par l'État de l'exploitant aérien étranger;

b) il y est autorisé aux termes de son certificat canadien d'exploitant aérien étranger;

c) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Admission to Flight Deck

701.23 (1) Where a Department of Transport air carrier inspector presents an official identity card to the pilot-in-command of an aircraft operated by a foreign air operator in Canada, the pilot-in-command shall give the inspector free and uninterrupted access to the flight deck of the aircraft.

(2) A foreign air operator and the pilot-in-command shall make available for the use of the air carrier inspector the observer seat most suitable to perform the inspector's duties, as determined by the inspector.

Accès au poste de pilotage

701.23 (1) Le commandant de bord d'un aéronef utilisé au Canada par un exploitant aérien étranger doit accorder libre accès au poste de pilotage à un inspecteur des transporteurs aériens du ministère des Transports qui lui présente sa carte d'identité officielle.

(2) L'exploitant aérien étranger et le commandant de bord de l'aéronef doivent mettre à la disposition de l'inspecteur des transporteurs aériens le siège d'observateur que l'inspecteur juge le plus convenable pour l'exercice de ses fonctions.

Seats for Cabin Safety Inspectors

701.24 A foreign air operator shall provide a cabin safety inspector who is performing an in-flight cabin inspection in Canada with a confirmed passenger seat in the passenger compartment.

Siège des inspecteurs de la sécurité dans la cabine

701.24 L'exploitant aérien étranger doit mettre à la disposition de l'inspecteur de la sécurité dans la cabine qui effectue une inspection en vol au Canada un siège passager confirmé dans la cabine passagers.

Aircraft Icing Operations

701.25 (1) In this section, "critical surfaces" means the wings, control surfaces, rotors, propellers, horizontal stabilizers, vertical stabilizers or any other stabilizing surface of an aircraft and, in the case of an aircraft that has rear-mounted engines, includes the upper surface of its fuselage.

(2) No person shall conduct or attempt to conduct a take-off in an aircraft that has frost, ice or snow adhering to any of its critical surfaces.

(3) Notwithstanding subsection (2), a person may conduct a take-off in an aircraft that has frost caused by cold-soaked fuel adhering to the underside of its wings if the take-off is conducted in accordance with the aircraft

Givrage d'un aéronef

701.25 (1) Dans le présent article, «surfaces critiques» s'entend des ailes, gouvernes, rotors, hélices, stabilisateurs, plans fixes verticaux ou toute autre surface stabilisante de l'aéronef, ainsi que de la partie supérieure du fuselage dans le cas des aéronefs avec moteur monté à l'arrière.

(2) Il est interdit d'effectuer ou de tenter d'effectuer le décollage d'un aéronef si du givre, de la glace ou de la neige adhèrent à toutes surfaces critiques.

(3) Malgré le paragraphe (2), il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef lorsque, à cause de carburant imprégné de froid, du givre adhère à l'intrados des ailes, à condition que le décollage soit effectué conformément

manufacturer's instructions for take-off under those conditions.

(4) Where conditions are such that frost, ice or snow may reasonably be expected to adhere to an aircraft, no person shall conduct or attempt to conduct a take-off in the aircraft unless

(*a*) the aircraft has been inspected immediately prior to take-off to determine whether any frost, ice or snow is adhering to any of its critical surfaces; or

(*b*) the foreign air operator or the holder of the flight authorization has

(i) established, in accordance with ICAO Document No. 9640 entitled *Manual of Aircraft Ground De/Anti-icing Operations*, an aircraft ground icing operations program that has been approved by the state of the foreign air operator or of the holder of the flight authorization, or

(ii) submitted to the Minister an aircraft ground icing operations program that meets the *Commercial Air Service Standards*.

(5) The inspection referred to in paragraph (4)(*a*) shall be performed from outside the aircraft.

(6) The inspection referred to in paragraph (4)(*a*) shall be performed by

(*a*) the pilot-in-command;

(*b*) a flight crew member of the aircraft who is designated by the pilot-in-command; or

(*c*) a person, other than a person referred to in paragraph (*a*) or (*b*), who is designated by the foreign air operator or the holder of the flight authorization.

(7) No person shall perform the inspection referred to in paragraph (4)(*a*) unless the person has received annual training concerning aircraft surface contamination in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

aux instructions du constructeur pour le décollage dans de telles circonstances.

(4) Il est interdit d'effectuer ou de tenter d'effectuer le décollage d'un aéronef lorsque les conditions sont telles qu'il est raisonnable de prévoir que du givre, de la glace ou de la neige pourraient adhérer à l'aéronef, à moins que, selon le cas :

a) l'aéronef n'ait été inspecté immédiatement avant le décollage pour déterminer si du givre, de la glace ou de la neige adhèrent à toutes surfaces critiques;

b) l'exploitant aérien étranger ou le titulaire de l'autorisation de vol n'ait :

(i) soit établi, conformément au document 9640 de l'OACI intitulé *Manual of Aircraft Ground De/Anti-icing Operations*, un programme relatif aux opérations dans des conditions de givrage au sol des aéronefs qui est approuvé par l'État de l'exploitant aérien étranger ou par celui du titulaire de l'autorisation de vol,

(ii) soit présenté au ministre un programme relatif aux opérations dans des conditions de givrage au sol des aéronefs qui est conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(5) L'inspection visée à l'alinéa (4)*a*) doit être effectuée de l'extérieur de l'aéronef.

(6) L'inspection visée à l'alinéa (4)*a*) doit être effectuée par l'une des personnes suivantes :

a) le commandant de bord;

b) un membre d'équipage de conduite de l'aéronef désigné par le commandant de bord;

c) une personne, autre que celle visée aux alinéas *a*) ou *b*), qui a été désignée par l'exploitant aérien étranger ou le titulaire de l'autorisation de vol.

(7) Il est interdit d'effectuer l'inspection visée à l'alinéa (4)*a*) à moins d'avoir reçu la formation annuelle portant sur la contamination des surfaces des aéronefs conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(8) Where, before commencing a take-off, a crew member of an aircraft observes that there is frost, ice or snow adhering to the wings of the aircraft, the crew member shall immediately report that observation to the pilot-in-command, and the pilot-in-command or a flight crew member designated by the pilot-in-command shall inspect the wings of the aircraft before take-off.

Division IV — Flight Deck Security

Interpretation

701.26 In this Division, "payload capacity" means the maximum zero fuel weight of an aeroplane set out in the type certificate issued in respect of the aeroplane less

(*a*) the empty weight of the aeroplane;

(*b*) the equipment necessary for the operation of the aeroplane; and

(*c*) the operating load of the aeroplane, which includes the minimum flight crew.

SOR/2003-121, s. 2.

Application

701.27 (1) All the provisions of this Division apply in respect of the operation by a foreign air operator, in Canadian airspace, of a transport category aircraft that is

(*a*) a passenger-carrying aeroplane in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers; or

(*b*) an all-cargo aeroplane with a payload capacity of more than 3 405 kg (7,500 pounds) that was equipped with a flight deck door on June 21, 2002.

(2) Section 701.28 also applies in respect of the operation by a foreign air operator, in Canadian airspace, of a transport category aircraft that is

(*a*) a passenger-carrying aeroplane in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of fewer than 20 passengers; or

(8) Le membre d'équipage d'un aéronef qui, avant de commencer le décollage, détecte du givre, de la glace ou de la neige adhérant aux ailes de l'aéronef doit immédiatement en faire rapport au commandant de bord, et ce dernier, ou un autre membre d'équipage de conduite désigné par lui, doit inspecter les ailes de l'aéronef avant le décollage.

Section IV — Sécurité relative au poste de pilotage

Définition

701.26 Dans la présente section, «capacité marchande» s'entend de la masse maximale sans carburant d'un avion prévue dans le certificat de type délivré à l'égard de l'avion, moins ce qui suit :

a) la masse à vide de l'avion;

b) l'équipement nécessaire à l'utilisation de l'avion;

c) la charge de service de l'avion, qui comprend l'équipage de conduite minimal.

DORS/2003-121, art. 2.

Application

701.27 (1) Toutes les dispositions de la présente section s'appliquent à l'utilisation par un exploitant aérien étranger, dans l'espace aérien canadien, d'un aéronef de catégorie transport qui est, selon le cas :

a) un avion servant au transport de passagers pour lequel a été délivré un certificat de type autorisant le transport de 20 passagers ou plus;

b) un avion tout-cargo qui a une capacité marchande de plus de 3 405 kg (7 500 livres) et qui était muni d'une porte de poste de pilotage le 21 juin 2002.

(2) L'article 701.28 s'applique également à l'utilisation par un exploitant aérien étranger, dans l'espace aérien canadien, d'un aéronef de catégorie transport qui est, selon le cas :

a) un avion servant au transport de passagers pour lequel a été délivré un certificat de type autorisant le transport de moins de 20 passagers;

(*b*) an all-cargo aeroplane with a payload capacity of 3 405 kg (7,500 pounds) or less that was equipped with a flight deck door on June 21, 2002.

SOR/2003-121, s. 2.

b) un avion tout-cargo qui a une capacité marchande de 3 405 kg (7 500 livres) ou moins et qui était muni d'une porte de poste de pilotage le 21 juin 2002.

DORS/2003-121, art. 2.

Admission to Flight Deck

701.28 No person shall be admitted to the flight deck of an aeroplane other than

(*a*) a flight crew member;

(*b*) a crew member performing their duties;

(*c*) an inspector of the civil aviation authority of the state where the aeroplane is registered; or

(*d*) a person who has expertise related to the aeroplane, its equipment or its crew members and who is required to be in the flight deck to provide a service to the air operator.

SOR/2003-121, s. 2.

Accès au poste de pilotage

701.28 Il est interdit de laisser entrer quiconque dans le poste de pilotage d'un avion, sauf les personnes suivantes :

a) un membre d'équipage de conduite;

b) un membre d'équipage qui exerce ses fonctions;

c) un inspecteur de l'autorité de l'aviation civile de l'État où l'avion est immatriculé;

d) une personne qui possède une expertise liée à l'avion, à son équipement ou à ses membres d'équipage et qui doit être dans le poste de pilotage pour fournir un service à l'exploitant aérien.

DORS/2003-121, art. 2.

Closing and Locking of Flight Deck Door

701.29 (1) Subject to subsection (2), the pilot-in-command of an aeroplane that is equipped with a lockable flight deck door and that is carrying passengers shall ensure that at all times from the moment the passenger entry doors are closed in preparation for departure until they are opened on arrival the flight deck door is closed and locked.

(2) Subsection (1) does not apply when crew members or persons authorized in accordance with subsection 701.28 are required to enter or leave the flight deck

(*a*) for the performance of their duties;

(*b*) for physiological needs; or

(*c*) for an overriding concern related to the safety of the flight.

SOR/2003-121, s. 2.

Fermeture et verrouillage de la porte du poste de pilotage

701.29 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le commandant de bord d'un avion qui est muni d'une porte de poste de pilotage verrouillable et qui transporte des passagers doit s'assurer que, à tout moment entre la fermeture des portes passagers en prévision du départ et leur ouverture à l'arrivée, la porte du poste de pilotage est fermée et verrouillée.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas lorsque les membres d'équipage ou les personnes autorisées conformément à l'article 701.28 doivent entrer dans le poste de pilotage ou en sortir pour, selon le cas :

a) exercer leurs fonctions;

b) satisfaire à des besoins physiologiques;

c) répondre à une préoccupation prépondérante liée à la sécurité du vol.

DORS/2003-121, art. 2.

Doors and Locks

701.30 (1) Subject to subsections (3) and (4), no foreign air operator shall operate a transport category air-

Portes et verrous

701.30 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit à l'exploitant aérien étranger d'utiliser un aé-

craft, except for a newly manufactured aeroplane on a non-revenue flight and any aeroplane on an overflight, unless the transport category aircraft is equipped with

(*a*) in the case of a passenger-carrying aeroplane,

(i) a door between the flight deck and the passenger compartment, and

(ii) if the aeroplane is equipped with a crew rest facility having an entry from the flight deck and a separate entry from the passenger compartment, a door between the crew rest facility and the passenger compartment; and

(*b*) in the case of an all-cargo aeroplane that was equipped with a flight deck door on June 21, 2002,

(i) a door between the flight deck and a compartment occupied by a person, and

(ii) if the aeroplane is equipped with a crew rest facility having an entry from the flight deck and a separate entry from a compartment occupied by a person, a door between the crew rest facility and the compartment.

(2) The doors required by subsection (1) shall be equipped with a locking device that can be unlocked only from inside the flight deck or the crew rest facility, as the case may be.

(3) A key shall be readily available to each crew member for each door that separates a passenger compartment or a compartment occupied by a person from an emergency exit, with the exception of a door required by subsection (1).

(4) No crew member, except a flight crew member, shall have a key to a door required by subsection (1) at any time from the moment the passenger entry doors are closed in preparation for departure until they are opened on arrival unless the locking device required by subsection (2) is installed and locked.

ronef de catégorie transport, à l'exception d'un avion nouvellement construit qui effectue un vol non commercialisé et de tout avion qui effectue un survol, à moins que cet aéronef de catégorie transport ne soit muni :

a) dans le cas d'un avion servant au transport de passagers :

(i) d'une porte entre le poste de pilotage et la cabine passagers,

(ii) si l'avion a un poste de repos d'équipage ayant une entrée menant au poste de pilotage et une autre menant à la cabine passagers, d'une porte entre le poste de repos d'équipage et la cabine passagers;

b) dans le cas d'un avion tout-cargo qui était muni d'une porte de poste de pilotage le 21 juin 2002 :

(i) d'une porte entre le poste de pilotage et un compartiment occupé par une personne,

(ii) si l'avion a un poste de repos d'équipage ayant une entrée menant au poste de pilotage et une autre menant à un compartiment occupé par une personne, d'une porte entre le poste de repos d'équipage et le compartiment.

(2) Les portes exigées par le paragraphe (1) doivent être munies d'un mécanisme de verrouillage qui ne peut être déverrouillé que de l'intérieur du poste de pilotage ou de l'intérieur du poste de repos d'équipage, selon le cas.

(3) Une clé permettant de déverrouiller chaque porte, sauf une porte exigée par le paragraphe (1), qui sépare une issue de secours d'une cabine passagers ou d'un compartiment occupé par une personne doit être mise à la portée de chaque membre d'équipage.

(4) Aucun membre d'équipage, sauf un membre d'équipage de conduite, ne peut, entre le moment de la fermeture des portes passagers en prévision du départ et leur ouverture à l'arrivée, avoir une clé permettant d'ouvrir une porte exigée par le paragraphe (1) si le mécanisme de verrouillage exigé par le paragraphe (2) n'est pas installé et verrouillé.

(5) No foreign air operator shall operate an aeroplane that is required by subsection (1) to be equipped with a door unless each door meets the design requirements of section 525.795 of the *Airworthiness Manual* in effect on May 1, 2002.

SOR/2003-121, s. 2.

[**701.31** to **701.36** reserved]

SUBPART 2 — AERIAL WORK

Division I — General

Application

702.01 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of the operation of an aeroplane or helicopter in aerial work involving

(*a*) the carriage on board of persons other than flight crew members;

(*b*) the carriage of helicopter Class B, C or D external loads;

(*c*) the towing of objects; or

(*d*) the dispersal of products.

(2) This Subpart does not apply in respect of the operation of an ultra-light aeroplane, or in respect of the operation of an aircraft in aerial work involving sightseeing operations.

SOR/99-158, s. 4.

Aircraft Operation

702.02 No air operator shall operate an aircraft under this Subpart unless the air operator complies with the conditions and operations specifications in an air operator certificate issued to that operator by the Minister pursuant to section 702.07.

[**702.03** to **702.06** reserved]

(5) Il est interdit à l'exploitant aérien étranger d'utiliser un avion qui doit être muni d'une porte en application du paragraphe (1) à moins que chaque porte ne soit conforme aux exigences de conception de l'article 525.795 de la version du *Manuel de navigabilité* en vigueur le 1er mai 2002.

DORS/2003-121, art. 2.

[**701.31** à **701.36** réservés]

SOUS-PARTIE 2 — OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN

Section I — Généralités

Application

702.01 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s'applique à l'utilisation d'un avion ou d'un hélicoptère dans le cadre d'un travail aérien comportant l'un des éléments suivants :

a) le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite;

b) le transport de charges externes de classes B, C ou D pour hélicoptère;

c) le remorquage d'objets;

d) l'épandage de produits.

(2) La présente sous-partie ne s'applique pas à l'utilisation d'un avion ultra-léger ou à l'utilisation d'un aéronef dans le cadre d'un travail aérien comportant des excursions aériennes.

DORS/99-158, art. 4

Utilisation des aéronefs

702.02 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef sous le régime de la présente sous-partie à moins qu'il ne se conforme aux conditions et aux spécifications d'exploitation du certificat d'exploitation aérienne qui lui a été délivré par le ministre en application de l'article 702.07.

[**702.03** à **702.06** réservés]

Division II — Certification

Issuance or Amendment of Air Operator Certificate

702.07 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by the *Commercial Air Service Standards*, issue or amend an air operator certificate where the applicant demonstrates to the Minister the ability to

(*a*) maintain an adequate organizational structure;

(*b*) maintain an operational control system;

(*c*) meet training program requirements;

(*d*) comply with maintenance requirements;

(*e*) meet the *Commercial Air Service Standards* for the operation; and

(*f*) conduct the operation safely.

(2) For the purposes of subsection (1), an applicant shall have

(*a*) a management organization capable of exercising operational control;

(*b*) managerial personnel who meet the *Commercial Air Service Standards*, are employed on a full-time basis and perform the functions related to the following positions, namely,

(i) operations manager,

(ii) chief pilot, and

(iii) where the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, maintenance manager;

(*c*) the ground handling services and equipment necessary to ensure the safe handling of its flights;

(*d*) aircraft that are properly equipped for and flight crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

Section II — Agrément

Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne

702.07 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie un certificat d'exploitation aérienne si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes de service aérien commercial* lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

a) maintenir une structure organisationnelle convenable;

b) maintenir un système de contrôle d'exploitation;

c) satisfaire aux exigences relatives au programme de formation;

d) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance;

e) satisfaire aux *Normes de service aérien commercial* applicables à l'exploitation;

f) mener l'exploitation d'une manière sécuritaire.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le demandeur doit :

a) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation;

b) disposer de personnel de gestion qui satisfait aux *Normes de service aérien commercial*, est employé à temps plein et exerce les fonctions liées aux postes suivants :

(i) gestionnaire des opérations,

(ii) pilote en chef,

(iii) gestionnaire de la maintenance, dans le cas où le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA);

c) disposer de services d'escale et d'équipement au sol nécessaires pour assurer la sécurité de ses vols;

d) disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage de conduite qui

(*e*) an operational control system that meets the requirements of section 702.12;

(*f*) a training program that meets the requirements of this Subpart;

(*g*) legal custody and control of at least one aircraft of each category of aircraft that is to be operated;

(*h*) a company operations manual that meets the requirements of sections 702.81 and 702.82; and

(*i*) a maintenance control system approved pursuant to Subpart 6.

sont qualifiés pour cette région d'exploitation et ce type d'exploitation;

e) disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui satisfait aux exigences de l'article 702.12;

f) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la présente sous-partie;

g) avoir la garde et la responsabilité légales d'au moins un aéronef de chaque catégorie d'aéronefs qu'il utilisera;

h) disposer d'un manuel d'exploitation de la compagnie qui satisfait aux exigences des articles 702.81 et 702.82;

i) disposer d'un système de contrôle de la maintenance approuvé en application de la sous-partie 6.

Contents of Air Operator Certificate

702.08 An air operator certificate shall contain

(*a*) the legal name, trade name and address of the air operator;

(*b*) the number of the air operator certificate;

(*c*) the effective date of certification;

(*d*) the date of issue of the certificate;

(*e*) the general conditions identified in section 702.09;

(*f*) specific conditions with respect to

(i) the areas of operation authorized,

(ii) the types of service authorized,

(iii) the types of aircraft authorized and, if applicable, their registration, and any operational restrictions, and

(iv) the main base and, if applicable, sub-bases; and

(*g*) where the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*, operations specifications with respect to

Contenu du certificat d'exploitation aérienne

702.08 Le certificat d'exploitation aérienne contient ce qui suit :

a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse de l'exploitant aérien;

b) le numéro du certificat;

c) la date d'entrée en vigueur du certificat;

d) la date de délivrance du certificat;

e) les conditions générales visées à l'article 702.09;

f) les conditions particulières en ce qui concerne :

(i) les régions d'exploitation autorisées,

(ii) les types de services autorisés,

(iii) les types d'aéronefs autorisés et, s'il y a lieu, leur immatriculation, et toutes restrictions opérationnelles,

(iv) la base principale et, selon le cas, les bases secondaires;

g) dans le cas où l'exploitant aérien satisfait aux *Normes de service aérien commercial*, les spécifications d'exploitation en ce qui concerne :

(i) aircraft performance, equipment and emergency equipment requirements,

(ii) instrument approach procedures,

(iii) operations over a built-up area or in an aerial work zone,

(iv) the carriage of persons other than flight crew members and persons whose presence on board an aircraft is essential during flight,

(v) special weather minima authorizations,

(vi) authorizations concerning flight crew member complement,

(vii) navigation system authorizations,

(viii) pilot training and pilot proficiency checks,

(ix) special helicopter procedures,

(x) the air operator maintenance control system approved pursuant to Subpart 6,

(xi) leasing arrangements, and

(xii) any other condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

(i) les exigences relatives aux performances, à l'équipement et à l'équipement de secours des aéronefs,

(ii) les procédures d'approche aux instruments,

(iii) les opérations au-dessus d'une zone bâtie ou à l'intérieur d'une zone de travail aérien,

(iv) le transport de personnes autres que les membres d'équipage de conduite et les personnes dont la présence à bord de l'aéronef est essentielle pendant le vol,

(v) les autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques,

(vi) les autorisations concernant l'effectif des membres d'équipage de conduite,

(vii) les autorisations concernant le système de navigation,

(viii) la formation des pilotes et les contrôles de la compétence des pilotes,

(ix) les procédures spéciales relatives aux hélicoptères,

(x) le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien approuvé en application de la sous-partie 6,

(xi) les accords de location,

(xii) toute autre condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

General Conditions of Air Operator Certificate

702.09 An air operator certificate shall contain the following general conditions:

(*a*) the air operator shall conduct flight operations in accordance with its company operations manual;

(*b*) the air operator shall maintain an adequate organizational structure;

Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne

702.09 Le certificat d'exploitation aérienne contient les conditions générales suivantes :

a) l'exploitant aérien effectue les opérations aériennes conformément au manuel d'exploitation de la compagnie;

b) l'exploitant aérien maintient une structure organisationnelle convenable;

(*c*) the air operator shall employ managerial personnel who meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) the air operator shall conduct training in accordance with its training program approved pursuant to this Subpart;

(*e*) the air operator shall maintain aircraft that are properly equipped for the area of operation and the type of operation;

(*f*) the air operator shall employ crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*g*) the air operator shall maintain its aircraft in accordance with the requirements of Subpart 6;

(*h*) the air operator shall maintain operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*i*) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after

(i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base or its managerial personnel, or

(ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

(*j*) the air operator shall conduct a safe operation.

SOR/2009-152, s. 3.

c) l'exploitant aérien a à son service du personnel de gestion qui satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

d) l'exploitant aérien dispense la formation conformément au programme de formation approuvé en application de la présente sous-partie;

e) l'exploitant aérien dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation;

f) l'exploitant aérien a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour la région d'exploitation et le type d'exploitation;

g) l'exploitant aérien effectue la maintenance des aéronefs conformément aux exigences de la sous-partie 6;

h) l'exploitant aérien maintient des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :

(i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires ou à son personnel de gestion,

(ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

j) l'exploitant aérien mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

DORS/2009-152, art. 3.

[**702.10** reserved]

[**702.10** réservé]

Division III — Flight Operations

Section III — Opérations aériennes

Operating Instructions

Instructions relatives aux opérations

702.11 (1) An air operator shall ensure that all operations personnel are properly instructed about their duties and about the relationship of their duties to the operation as a whole.

702.11 (1) L'exploitant aérien doit s'assurer que des instructions suffisantes sont données au personnel des opérations concernant ses fonctions et la relation que celles-ci ont avec l'ensemble des opérations.

(2) The operations personnel of an air operator shall follow the procedures specified in the air operator's company operations manual in the performance of their duties.

Operational Control System

702.12 No air operator shall operate an aircraft unless the air operator has an operational control system that meets the *Commercial Air Service Standards* and is under the control of its operations manager.

Flight Authorization

702.13 No person shall commence a flight unless the flight has been authorized in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

Operational Flight Plan

702.14 No air operator shall permit a person to commence a flight unless an operational flight plan that meets the *Commercial Air Service Standards* has been prepared in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

Maintenance of Aircraft

702.15 No air operator shall permit a person to conduct a take-off in an aircraft that has not been maintained in accordance with the air operator's maintenance control system.

Carriage of Persons

702.16 No air operator shall allow a person who is not a flight crew member to be carried on board an aircraft unless

(*a*) the person's presence on board is essential during the flight;

(*b*) the air operator is authorized in its air operator certificate to permit parachute descents and the person is a parachutist; or

(2) Le personnel des opérations de l'exploitant aérien doit, dans l'exercice de ses fonctions, suivre les procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Système de contrôle d'exploitation

702.12 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins de disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui est conforme aux *Normes de service aérien commercial* et dont la supervision est assurée par le gestionnaire des opérations.

Autorisation de vol

702.13 Il est interdit de commencer un vol à moins qu'il n'ait été autorisé conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Plan de vol exploitation

702.14 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne de commencer un vol, à moins qu'un plan de vol exploitation conforme aux *Normes de service aérien commercial* n'ait été établi conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Maintenance de l'aéronef

702.15 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre d'effectuer le décollage d'un aéronef dont la maintenance n'a pas été effectuée conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien.

Transport des personnes

702.16 Il est interdit à l'exploitant aérien de transporter à bord d'un aéronef toute personne autre qu'un membre d'équipage de conduite, à moins que, selon le cas :

a) la présence de la personne à bord de l'aéronef ne soit essentielle pendant le vol;

(*c*) the air operator

(i) is authorized in its air operator certificate to carry a person, and

(ii) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/99-158, s. 5.

b) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le saut en parachute et que la personne ne soit un parachutiste;

c) les conditions suivantes ne soient respectées :

(i) il est autorisé à transporter des personnes aux termes de son certificat d'exploitation aérienne,

(ii) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/99-158, art. 5.

VFR Flight Minimum Flight Visibility — Uncontrolled Airspace

702.17 (1) Where an aeroplane is operated in day VFR flight within uncontrolled airspace at less than 1,000 feet AGL, a person may, for the purposes of subparagraph 602.115(*c*)(i), operate the aeroplane when flight visibility is less than two miles if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) Where a helicopter is operated in day VFR flight within uncontrolled airspace at less than 1,000 feet AGL, a person may, for the purposes of subparagraph 602.115(*d*)(i), operate the helicopter when flight visibility is less than one mile if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Visibilité en vol minimale en vol VFR — Espace aérien non contrôlé

702.17 (1) Lorsqu'un avion est utilisé en vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé à moins de 1 000 pieds AGL, une personne peut, pour l'application du sous-alinéa 602.115*c*)(i), utiliser l'avion dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à deux milles, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Lorsqu'un hélicoptère est utilisé en vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé à moins de 1 000 pieds AGL, une personne peut, pour l'application du sous-alinéa 602.115*d*)(i), utiliser l'hélicoptère dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à un mille, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Night, VFR OTT and IFR Operations

702.18 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate an aircraft at night, in VFR OTT flight or in IFR flight

(*a*) while towing;

Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR

702.18 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef en vol de nuit, en vol VFR OTT ou en vol IFR dans les cas suivants :

a) pour le remorquage;

(*b*) while carrying a helicopter Class B, C or D external load;

(*c*) while dispersing products; or

(*d*) where the aircraft is a single-engined aircraft.

(2) An air operator may operate an aircraft at night, in VFR OTT flight or in IFR flight in any of the cases referred to in subsection (1), if the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) No air operator shall operate an aircraft at night with persons other than flight crew members on board unless

(*a*) the pilot-in-command has an instrument rating;

(*b*) the air operator is authorized in its air operator certificate to permit parachute descents and night VFR flight and

(i) the persons are parachutists,

(ii) the flight takes place within 10 nautical miles of the aerodrome of departure, and

(iii) the flight takes place at night; or

(*c*) the air operator is authorized in its air operator certificate to carry persons, other than parachutists, and the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/99-158, s. 6.

b) pour le transport d'une charge externe de classe B, C ou D pour hélicoptère;

c) pour l'épandage de produits;

d) l'aéronef est un aéronef monomoteur.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser un aéronef en vol de nuit, en vol VFR OTT ou en vol IFR dans les cas visés au paragraphe (1) s'il respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef en vol de nuit lorsque des personnes autres qu'un membre d'équipage de conduite sont à bord de l'aéronef, à moins que, selon le cas :

a) le commandant de bord ne soit titulaire d'une qualification de vol aux instruments;

b) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le saut en parachute et le vol VFR de nuit et que les conditions suivantes ne soient réunies :

(i) les personnes sont des parachutistes,

(ii) le vol est effectué à une distance de 10 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ,

(iii) le vol est effectué de nuit;

c) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le transport des personnes, autres que des parachutistes, et qu'il ne satisfasse aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/99-158, art. 6.

Entering or Leaving a Helicopter in Flight

702.19 For the purposes of paragraph 602.25(2)(*b*), the pilot-in-command of a helicopter may permit a person to enter or leave the helicopter in flight

(*a*) where

(i) the helicopter is operated at a low hover,

Entrer dans un hélicoptère ou le quitter en vol

702.19 Pour l'application de l'alinéa 602.25(2)*b*), le commandant de bord peut permettre à une personne d'entrer dans un hélicoptère ou de le quitter en vol dans l'un des cas suivants :

a) lorsque les conditions suivantes sont réunies :

(ii) the person is able to enter directly from or alight directly onto the supporting surface,

(iii) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate, and

(iv) the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*; or

(*b*) where

(i) the helicopter is operated to enable hoisting or rappelling, and

(ii) the air operator complies with section 702.21.

(i) l'hélicoptère maintient un vol stationnaire bas,

(ii) la personne peut entrer dans l'hélicoptère directement de la surface d'appui ou en descendre directement sur cette surface,

(iii) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne,

(iv) l'exploitant aérien satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

b) lorsque les conditions suivantes sont réunies :

(i) l'hélicoptère est utilisé pour permettre le treuillage ou la descente en rappel,

(ii) l'exploitant aérien satisfait aux exigences de l'article 702.21.

Aircraft Operating over Water

702.20 No air operator shall, except when conducting a take-off or landing, operate a land aircraft over water, beyond a point where the land aircraft could reach shore in the event of an engine failure, unless the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Utilisation d'un aéronef au-dessus d'un plan d'eau

702.20 Il est interdit à l'exploitant aérien, sauf pour effectuer un décollage ou un atterrissage, d'utiliser un aéronef terrestre au-dessus d'un plan d'eau, au-delà d'un point d'où, advenant une panne moteur, l'aéronef terrestre pourrait atteindre le rivage, à moins que l'exploitant aérien ne respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Helicopter Class D External Loads

702.21 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate a helicopter to carry a helicopter Class D external load unless

(*a*) the helicopter is a multi-engined helicopter that meets the transport category engine-isolation requirements of Chapter 529 of the *Airworthiness Manual* and that is capable of hovering with one engine inoperative at the existing weight and altitude;

(*b*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate; and

Charges externes de classe D pour hélicoptère

702.21 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un hélicoptère pour le transport d'une charge externe de classe D, à moins que l'exploitant aérien ne respecte les conditions suivantes :

a) il utilise un hélicoptère multimoteur qui est conforme aux exigences relatives à l'isolement moteur de la catégorie transport visées au chapitre 529 du *Manuel de navigabilité* et qui permet, avec un moteur inopérant, un vol stationnaire avec la masse et à l'altitude existantes;

(*c*) the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator may operate a helicopter other than a helicopter described in paragraph (1)(*a*) to carry a helicopter Class D external load if the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Built-up Area and Aerial Work Zone

702.22 (1) For the purposes of subsection 602.13(1), a person may conduct a take-off, approach or landing in an aircraft within a built-up area of a city or town at a place other than an airport, heliport or a military aerodrome, if the person

(*a*) has an authorization from the Minister or is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) For the purposes of paragraph 602.15(2)(*a*), a person may operate an aircraft over a built-up area at altitudes and distances less than those specified in paragraph 602.14(2)(*a*), if the person

(*a*) has an authorization from the Minister or is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) For the purposes of subsection 602.16(2), a person may operate a helicopter that is carrying a helicopter

b) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

c) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser un hélicoptère autre qu'un hélicoptère visé à l'alinéa (1)*a*) pour le transport d'une charge externe de classe D pour hélicoptère s'il respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Zone bâtie et zone de travail aérien

702.22 (1) Pour l'application du paragraphe 602.13(1), toute personne peut effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire si elle respecte les conditions suivantes :

a) elle en a reçu l'autorisation du ministre ou elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Pour l'application de l'alinéa 602.15(2)*a*), une personne peut utiliser un aéronef au-dessus d'une zone bâtie à une altitude et à une distance inférieures aux altitudes et aux distances visées à l'alinéa 602.14(2)*a*), si la personne respecte les conditions suivantes :

a) elle en a reçu l'autorisation du ministre ou elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Pour l'application du paragraphe 602.16(2), une personne peut utiliser au-dessus d'une zone bâtie ou dans une zone de travail aérien un hélicoptère qui trans-

Class B, C or D external load over a built-up area or in an aerial work zone, if the person

(*a*) has an authorization from the Minister or is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/2007-87, s. 13.

Briefing of Persons Other Than Flight Crew Members

702.23 The pilot-in-command shall ensure that persons, other than flight crew members, who are on board the aircraft are given a safety briefing that meets the *Commercial Air Service Standards*.

Operation of Aircraft in Icing Conditions

702.24 When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(*a*), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

SOR/2009-152, s. 4.

[**702.25** to **702.31** reserved]

Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations

[**702.32** to **702.41** reserved]

Division V — Aircraft Equipment Requirements

Night and IMC Flights

702.42 (1) No person shall operate an aircraft at night unless the aircraft is equipped with

porte une charge externe de classe B, C ou D pour hélicoptère, si la personne respecte les conditions suivantes :

a) elle en a reçu l'autorisation du ministre ou elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/2007-87, art. 13.

Exposé donné aux personnes autres que les membres d'équipage de conduite

702.23 Le commandant de bord doit s'assurer qu'un exposé sur les mesures de sécurité qui est conforme aux *Normes de service aérien commercial* est donné aux personnes à bord de l'aéronef, autres que les membres d'équipage de conduite.

Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage

702.24 Il est interdit d'autoriser un vol ou la poursuite d'un vol, ou d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol, lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de bord établit que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l'alinéa 605.30*a*), si, à son avis, la sécurité du vol risque d'être compromise.

DORS/2009-152, art. 4.

[**702.25** à **702.31** réservés]

Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs

[**702.32** à **702.41** réservés]

Section V — Exigences relatives à l'équipement des aéronefs

Vols de nuit et en IMC

702.42 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef la nuit à moins que celui-ci ne soit muni, à la fois :

(*a*) at least one landing light; and

(*b*) if the aircraft is operated in icing conditions, a means of illumination or other means to detect the formation of ice.

(2) No person shall operate a multi-engined aircraft in IMC unless the aircraft is equipped with

(*a*) two generators or two alternators, each of which is driven by a separate engine or by a rotor drive train; and

(*b*) two independent sources of energy, at least one of which is not a battery, and each of which is able to drive all flight instruments requiring a source of energy and is installed so that the failure of one instrument or one source of energy will affect neither the energy supply to the remaining instruments nor the other source of energy.

SOR/2009-152, s. 5.

a) d'au moins un phare d'atterrissage;

b) s'il est utilisé dans des conditions de givrage, d'un dispositif permettant de détecter la formation de glace par éclairage ou d'autres moyens de détection.

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef multimoteur en IMC, à moins que celui-ci ne soit muni de l'équipement suivant :

a) deux générateurs ou deux alternateurs, chacun étant entraîné par un moteur distinct ou par un système d'entraînement du rotor;

b) deux sources indépendantes d'alimentation dont au moins une n'est pas une batterie, chacune pouvant alimenter tous les instruments de vol qui exigent une source d'alimentation et étant installée de façon que la panne d'un instrument ou d'une source d'alimentation ne nuise à l'alimentation des autres instruments ou à l'autre source d'alimentation.

DORS/2009-152, art. 5.

Additional Equipment for Single-pilot Operations

702.43 No air operator shall operate an aircraft on a single-pilot operation in IFR flight unless the aircraft is equipped with

(*a*) an auto-pilot that is capable of operating the aircraft controls to maintain flight and manoeuvre the aircraft about the lateral and longitudinal axes;

(*b*) a headset with a boom microphone or equivalent and a transmit button on the control column; and

(*c*) a chart holder that is equipped with a light and that is placed in an easily readable position.

Équipement supplémentaire — Utilisation d'un aéronef par un seul pilote

702.43 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef en vol IFR effectué par un seul pilote, à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant :

a) un pilote automatique pouvant faire fonctionner les commandes de l'aéronef pour maintenir l'aéronef en vol et pour effectuer des manoeuvres dans les axes latéral et longitudinal;

b) un ensemble écouteurs-microphone, ou l'équivalent, et un poussoir de sélection d'émetteur situé sur le manche;

c) un porte-cartes en position de lecture facile qui est muni d'une lampe.

Shoulder Harnesses

702.44 No air operator shall operate an aircraft unless the pilot seat and any seat beside the pilot seat are equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

Ceinture-baudrier

702.44 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins que le siège pilote et tout siège situé à côté du siège pilote ne soient munis d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

External Load Equipment

702.45 No air operator shall operate an aircraft carrying an external load unless the attachment device is authorized in a supplemental type certificate or in an airworthiness approval relating to the operational configuration of the aircraft.

ACAS

702.46 (1) Subject to subsection (3), no air operator shall operate a turbine-powered aeroplane having an MCTOW greater than 15 000 kg (33,069 pounds) in RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C119b or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; and

(*b*) is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(2) Subject to subsection (3), no air operator shall operate a turbine-powered aeroplane having an MCTOW greater than 15 000 kg (33,069 pounds) in airspace outside RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C119a or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; and

(*b*) is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(3) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative ACAS if

Équipement de charges externes

702.45 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef qui transporte une charge externe, à moins que le dispositif qui retient la charge ne soit autorisé aux termes d'un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation de navigabilité relative à la configuration opérationnelle de l'aéronef.

ACAS

702.46 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans l'espace aérien RVSM, un avion à turbomoteur dont la MMHD est supérieure à 15 000 kg (33 069 livres) à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C119b ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans un espace aérien hors de l'espace aérien RVSM, un avion à turbomoteur dont la MMHD est supérieure à 15 000 kg (33 069 livres) à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C119a ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(3) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement dans l'un des cas suivants :

(*a*) where a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the date of failure of the ACAS;

(*b*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the ACAS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list; or

(*c*) the aeroplane is engaged in or configured for use in fire fighting, aerial spraying services or aerial surveying and operates only in low level airspace.

(4) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until two years after that day.

SOR/2007-133, s. 6; SOR/2009-280, ss. 37, 39, 41, 42.

a) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la date de la panne de l'ACAS;

b) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, l'ACAS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal;

c) l'avion est utilisé, ou configuré pour être utilisé, dans le cadre de la lutte contre l'incendie, de travaux d'épandage aérien ou de levés topographiques aériens et n'est utilisé que dans l'espace aérien inférieur.

(4) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de deux ans après l'entrée en vigueur du présent article.

DORS/2007-133, art. 6; DORS/2009-280, art. 37, 39, 41 et 42.

[**702.47** to **702.53** reserved]

[**702.47** à **702.53** réservés]

Division VI — Emergency Equipment

Section VI — Équipement de secours

[**702.54** to **702.63** reserved]

[**702.54** à **702.63** réservés]

Division VII — Personnel Requirements

Section VII — Exigences relatives au personnel

Designation of Pilot-in-command and Second-in-command

702.64 An air operator shall designate for each flight a pilot-in-command and, where the crew includes two pilots, a pilot-in-command and a second-in-command.

Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second

702.64 L'exploitant aérien doit désigner pour chaque vol un commandant de bord et, lorsque l'équipage comprend deux pilotes, un commandant de bord et un commandant en second.

Flight Crew Member Qualifications

702.65 No air operator shall permit a person to act and no person shall act as a flight crew member in an aircraft unless the person

(*a*) holds the licence and ratings required by Part IV or, where the air operator is the holder of an air operator certificate issued in accordance with the *North*

Qualifications des membres d'équipage de conduite

702.65 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et à toute personne d'agir en cette qualité, à bord d'un aéronef, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

American Free Trade Agreement, the equivalent foreign licence and ratings;

(*b*) where the aircraft is operated in IFR flight and persons other than flight crew members are on board, has successfully completed a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*;

(*c*) if the person is not the chief pilot, has successfully completed a competency check or a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*d*) has fulfilled the requirements of the air operator's ground and flight training program.

SOR/99-158, s. 7.

a) être titulaire de la licence et des qualifications exigées par la partie IV ou, lorsque l'exploitant aérien est titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré conformément à l'*Accord de libre-échange nord-américain*, de la licence et des qualifications étrangères équivalentes;

b) lorsque l'aéronef est utilisé en vol IFR et que des personnes autres que des membres d'équipage de conduite sont à bord, avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée;

c) si la personne n'est pas le pilote en chef, avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée;

d) satisfaire aux exigences du programme de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien.

DORS/99-158, art. 7.

Check Authority

702.66 (1) A pilot proficiency check shall be conducted by the Minister.

(2) Any other check required under this Subpart may be conducted by the Minister.

Pouvoirs de vérification et de contrôle

702.66 (1) Le contrôle de la compétence du pilote doit être effectué par le ministre.

(2) Tout autre contrôle ou toute autre vérification visé à la présente sous-partie peut être effectué par le ministre.

Validity Period

702.67 (1) Subject to subsections (3) and (5), the validity period of a pilot proficiency check expires on the first day of the twenty-fifth month following the month in which the proficiency check was completed.

(2) Subject to subsections (4) and (5), the validity period of a competency check and the annual training referred to in section 702.76 expires on the first day of the thirteenth month following the month in which the competency check or training was completed.

Période de validité

702.67 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5), la période de validité du contrôle de la compétence du pilote expire le premier jour du vingt-cinquième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle de la compétence du pilote.

(2) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), la période de validité de la vérification de compétence et de la formation annuelle visée à l'article 702.76 expire le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi la vérification de compétence ou a terminé la formation.

(3) Where a pilot proficiency check is renewed within the last 90 days of its validity period, its validity period is extended by 24 months.

(4) Where a competency check or annual training is renewed within the last 90 days of its validity period, its validity period is extended by 12 months.

(5) The Minister may extend the validity period of a pilot proficiency check, a competency check or annual training by up to 60 days where the Minister is of the opinion that aviation safety is not likely to be affected.

(6) Where the validity period of a pilot proficiency check, a competency check or annual training has been expired for 24 months or more, the person shall requalify by meeting the training requirements specified in the *Commercial Air Service Standards*.

[**702.68** to **702.75** reserved]

Division VIII — Training

Training Program

702.76 (1) Every air operator shall establish and maintain a ground and flight training program that is

(*a*) designed to ensure that each person who receives training acquires the competence to perform the person's assigned duties; and

(*b*) approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator's ground and flight training program shall include

(*a*) company indoctrination training;

(*b*) upgrading training;

(*c*) training in the aerial work to be conducted; and

(*d*) initial and annual training, including

(i) aircraft type training,

(3) La période de validité est prolongée de 24 mois lorsque l'intéressé a subi un autre contrôle de la compétence du pilote au cours des 90 derniers jours de cette période.

(4) La période de validité est prolongée de 12 mois lorsque l'intéressé a subi une autre vérification de compétence ou a reçu une autre session de formation annuelle au cours des 90 derniers jours de cette période.

(5) Le ministre peut prolonger d'au plus 60 jours la période de validité du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de la compétence ou de la formation annuelle s'il estime que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(6) Lorsque la période de validité du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence ou de la formation annuelle est expirée depuis 24 mois ou plus, l'intéressé doit se qualifier de nouveau en se conformant aux exigences relatives à la formation précisées dans les *Normes de service aérien commercial*.

[**702.68** à **702.75** réservés]

Section VIII — Formation

Programme de formation

702.76 (1) L'exploitant aérien doit établir et maintenir un programme de formation au sol et en vol qui :

a) a pour objet de permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir la compétence pour exercer les fonctions qui leur sont assignées;

b) est approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le programme de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien doit comprendre les éléments suivants :

a) la formation portant sur la politique de la compagnie;

b) l'entraînement d'avancement;

c) la formation portant sur le travail aérien à effectuer;

(ii) aircraft servicing and ground handling training,

(iii) emergency procedures training,

(iv) aircraft surface contamination training for pilots and other operations personnel,

(v) training for personnel who are assigned to perform duties on board an aircraft or who are carried externally by an aircraft, and

(vi) any other training required to ensure a safe operation under this Subpart.

(3) An air operator shall

(*a*) include a detailed syllabus of its ground and flight training program in its company operations manual;

(*b*) ensure that adequate facilities and qualified personnel are provided for its ground and flight training program, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*c*) establish and maintain a safety awareness program concerning the adverse effects of aircraft surface contamination and provide the program to all flight operations personnel who are not required to receive the training described in subparagraph (2)(*d*)(iv).

Training and Qualification Records

702.77 (1) Every air operator shall, for each person who is required to receive training under this Subpart, establish and maintain a record of

(*a*) the person's name and, where applicable, personnel licence number, type and ratings;

(*b*) if applicable, the person's medical category and the expiry date of that category;

d) la formation initiale et annuelle qui comprend :

(i) l'entraînement sur type,

(ii) la formation portant sur l'entretien courant et les services d'escale,

(iii) la formation portant sur les procédures d'urgence,

(iv) en ce qui concerne les pilotes et tout autre personnel des opérations, la formation portant sur la contamination des surfaces des aéronefs,

(v) la formation du personnel assigné à des fonctions à bord d'un aéronef ou transporté à l'extérieur de l'aéronef,

(vi) toute autre formation requise pour assurer la sécurité de l'exploitation en application de la présente sous-partie.

(3) L'exploitant aérien doit :

a) inclure un plan détaillé de son programme de formation au sol et en vol dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

b) s'assurer que sont fournis pour le programme de formation au sol et en vol, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, des installations convenables et un personnel qualifié;

c) établir et maintenir un programme de sensibilisation à la sécurité portant sur les effets nocifs de la contamination des surfaces des aéronefs et le fournir au personnel des opérations en vol qui n'est pas tenu de recevoir la formation visée au sous-alinéa (2)*d*)(iv).

Dossiers de formation et de qualifications

702.77 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour, pour chaque personne tenue de recevoir la formation visée dans la présente sous-partie, les renseignements suivants :

a) le nom de la personne et, s'il y a lieu, le numéro, le type et les qualifications de sa licence de membre du personnel;

(*c*) the dates on which the person, while in the air operator's employ, successfully completed any training, pilot proficiency check, competency check or examination required under this Subpart or obtained any qualification required under this Subpart;

(*d*) information relating to any failure of the person, while in the air operator's employ, to successfully complete any training, pilot proficiency check, competency check or examination required under this Subpart or to obtain any qualification required under this Subpart; and

(*e*) the type of aircraft or flight training equipment used for any training, pilot proficiency check, competency check or qualification required under this Subpart.

b) s'il y a lieu, la catégorie médicale de la personne et la date d'expiration de cette catégorie;

c) les dates, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, auxquelles elle a terminé avec succès la formation, a subi avec succès le contrôle de la compétence du pilote, la vérification de compétence ou les examens, ou a obtenu les qualifications visés dans la présente sous-partie;

d) les renseignements concernant tout échec qu'elle a subi, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, relativement à la formation, au contrôle de la compétence du pilote, à la vérification de compétence, aux examens ou à l'obtention des qualifications visés dans la présente sous-partie;

e) le type d'aéronef ou d'équipement d'entraînement de vol utilisé au cours de la formation, du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence ou des qualifications visés dans la présente sous-partie.

(2) An air operator shall retain the records referred to in paragraphs (1)(*c*) and (*d*) and a record of each pilot proficiency check for at least three years.

(2) L'exploitant aérien doit conserver pendant au moins trois ans les renseignements visés aux alinéas (1)*c*) et *d*) et le dossier de chaque contrôle de la compétence du pilote.

(3) An air operator shall retain a copy of the most recent written examination completed by each pilot for each type of aircraft for which the pilot has a qualification.

(3) L'exploitant aérien doit conserver une copie de l'examen écrit le plus récent qu'un pilote a subi pour chaque type d'aéronef pour lequel ce pilote a une qualification.

[**702.78** to **702.80** reserved]

[**702.78** à **702.80** réservés]

Division IX — Manuals

Section IX — Manuels

Requirements relating to Company Operations Manual

Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie

702.81 (1) Every air operator shall establish and maintain a company operations manual that meets the requirements of section 702.82.

702.81 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour un manuel d'exploitation de la compagnie conforme aux exigences de l'article 702.82.

(2) An air operator shall submit its company operations manual, and any amendments to that manual, to the Minister.

(2) L'exploitant aérien doit soumettre au ministre le manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées.

(3) Where there is a change in any aspect of an air operator's operation or where the company operations manual no longer meets the *Commercial Air Service Standards*, the air operator shall amend its company operations manual.

(4) The Minister shall, where the *Commercial Air Service Standards* are met, approve those parts of a company operations manual, and any amendments to those parts, that relate to the information required by section 702.82.

Contents of Company Operations Manual

702.82 (1) A company operations manual, which may be issued in separate parts corresponding to specific aspects of an operation, shall include the instructions and information necessary to enable the personnel concerned to perform their duties safely and shall contain the information required by the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A company operations manual shall be such that

(*a*) all parts of the manual are consistent and compatible in form and content;

(*b*) the manual can be readily amended;

(*c*) the manual contains an amendment control page and a list of the pages that are in effect; and

(*d*) the manual has the date of the last amendment to each page specified on that page.

Distribution of Company Operations Manual

702.83 (1) Subject to subsection (2), an air operator shall provide a copy of the appropriate parts of its company operations manual, including any amendments to those parts, to each of its crew members and to its ground operations and maintenance personnel.

(2) If an air operator has established procedures in its company operations manual for amending the manual, the air operator may, instead of providing a copy of the appropriate parts of that manual to each crew member, place a copy of those parts

(3) L'exploitant aérien doit modifier le manuel d'exploitation de la compagnie lorsque des changements sont apportés à tout élément de son exploitation ou que le manuel n'est plus conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Le ministre approuve les parties du manuel d'exploitation de la compagnie portant sur les renseignements visés à l'article 702.82, et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les *Normes de service aérien commercial* sont satisfaites.

Contenu du manuel d'exploitation de la compagnie

702.82 (1) Le manuel d'exploitation de la compagnie, qui peut être publié en parties distinctes portant sur des éléments particuliers de l'exploitation, doit comprendre les instructions et les renseignements permettant au personnel concerné d'exercer ses fonctions en toute sécurité et doit contenir les renseignements qu'exigent les *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le manuel d'exploitation de la compagnie doit :

a) d'une partie à l'autre, être uniforme et compatible sur les plans de la forme et du contenu;

b) être facile à modifier;

c) contenir une liste des modifications et une liste des pages en vigueur;

d) porter, sur chaque page modifiée, la date de la dernière modification apportée à la page.

Diffusion du manuel d'exploitation de la compagnie

702.83 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien doit fournir un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées à chacun de ses membres d'équipage et aux membres du personnel des opérations au sol et de maintenance.

(2) Au lieu de fournir à chaque membre d'équipage un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie, l'exploitant aérien peut, s'il a prévu dans le manuel des procédures pour le modifier, garder un exemplaire de celles-ci :

(*a*) in each aircraft that it operates; or

(*b*) in an appropriate place other than an aircraft that it operates for the purpose of conducting a parachute descent within 25 nautical miles of the aerodrome of departure.

(3) Every person who has been provided with a copy of the appropriate parts of a company operations manual pursuant to subsection (1) shall keep it up to date with the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the person is performing assigned duties.

SOR/2009-152, s. 6.

a) soit à bord de chaque aéronef qu'il utilise;

b) soit à un endroit approprié autre qu'à bord d'un aéronef qu'il utilise pour que soient effectués des sauts en parachute dans un rayon de 25 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ.

(3) La personne qui a reçu un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie en application du paragraphe (1) doit le tenir à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et s'assurer que les parties applicables sont à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées.

DORS/2009-152, art. 6.

Standard Operating Procedures

702.84 (1) Every air operator shall, for each of its aircraft that is required to be operated by two or more pilots, establish and maintain standard operating procedures that enable the crew members to operate the aircraft within the limitations specified in the aircraft flight manual and that meet the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator that has established standard operating procedures for an aircraft shall ensure that a copy of the standard operating procedures is carried on board the aircraft.

Procédures d'utilisation normalisées

702.84 (1) L'exploitant aérien doit, pour chacun de ses aéronefs devant être utilisés par au moins deux pilotes, établir et tenir à jour des procédures d'utilisation normalisées qui permettent aux membres d'équipage d'utiliser l'aéronef selon les limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef et qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien qui a établi des procédures d'utilisation normalisées pour un aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire de celles-ci est transporté à bord de l'aéronef.

[**702.85** to **702.90** reserved]

[**702.85** à **702.90** réservés]

SUBPART 3 — AIR TAXI OPERATIONS

SOUS-PARTIE 3 — EXPLOITATION D'UN TAXI AÉRIEN

Division I — General

Section I — Généralités

Application

703.01 This Subpart applies in respect of the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of any of the following aircraft:

(*a*) a single-engined aircraft;

(*b*) a multi-engined aircraft, other than a turbo-jet-powered aeroplane, that has a MCTOW of 8 618 kg

Application

703.01 La présente sous-partie s'applique à l'utilisation par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, des aéronefs suivants :

a) un aéronef monomoteur;

b) un aéronef multimoteur, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg

(19,000 pounds) or less and a seating configuration, excluding pilot seats, of nine or less;

(*b.1*) a multi-engined helicopter certified for operation by one pilot and operated under VFR; and

(*c*) any aircraft that is authorized by the Minister to be operated under this Subpart.

SOR/2005-193, s. 1.

(19 000 livres) et dont la configuration prévoit au plus neuf sièges, sans compter les sièges pilotes;

b.1) un hélicoptère multimoteur certifié pour utilisation par un seul pilote et utilisé en vol VFR;

c) tout aéronef dont l'utilisation est autorisée sous le régime de la présente sous-partie par le ministre.

DORS/2005-193, art. 1.

Aircraft Operation

703.02 No air operator shall operate an aircraft under this Subpart unless the air operator complies with the conditions and operations specifications in an air operator certificate issued to that operator by the Minister pursuant to section 703.07.

Utilisation des aéronefs

703.02 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef sous le régime de la présente sous-partie, à moins qu'il ne se conforme aux conditions et aux spécifications d'exploitation du certificat d'exploitation aérienne qui lui a été délivré par le ministre en application de l'article 703.07.

[**703.03** to **703.06** reserved]

[**703.03** à **703.06** réservés]

Division II — Certification

Section II — Agrément

Issuance or Amendment of Air Operator Certificate

703.07 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by the *Commercial Air Service Standards*, issue or amend an air operator certificate where the applicant demonstrates to the Minister the ability to

(*a*) maintain an adequate organizational structure;

(*b*) maintain an operational control system;

(*c*) meet training program requirements;

(*d*) comply with maintenance requirements;

(*e*) meet the *Commercial Air Service Standards* for the operation; and

(*f*) conduct the operation safely.

(2) For the purposes of subsection (1), an applicant shall have

Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne

703.07 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie un certificat d'exploitation aérienne si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes de service aérien commercial* lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

a) maintenir une structure organisationnelle convenable;

b) maintenir un système de contrôle d'exploitation;

c) satisfaire aux exigences relatives au programme de formation;

d) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance;

e) satisfaire aux *Normes de service aérien commercial* applicables à l'exploitation;

f) mener l'exploitation d'une manière sécuritaire.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le demandeur doit :

(*a*) a management organization capable of exercising operational control;

(*b*) managerial personnel who have been approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*, are employed on a full-time basis and perform the functions related to the following positions, namely,

(i) operations manager,

(ii) chief pilot, and

(iii) where the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, maintenance manager;

(*c*) operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) aircraft that are properly equipped for and flight crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*e*) an operational control system that meets the requirements of section 703.16;

(*f*) a training program that meets the requirements of this Subpart;

(*g*) legal custody and control of at least one aircraft of each category of aircraft that is to be operated;

(*h*) a company operations manual that meets the requirements of sections 703.104 and 703.105; and

(*i*) a maintenance control system approved pursuant to Subpart 6.

Contents of Air Operator Certificate

703.08 An air operator certificate shall contain

(*a*) the legal name, trade name and address of the air operator;

(*b*) the number of the air operator certificate;

a) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation;

b) disposer de personnel de gestion approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*, qui est employé à temps plein et exerce les fonctions liées aux postes suivants :

(i) gestionnaire des opérations,

(ii) pilote en chef,

(iii) gestionnaire de la maintenance, dans le cas où le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA);

c) disposer de services et d'équipement de soutien opérationnel conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

d) disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage de conduite qui sont qualifiés pour cette région d'exploitation et ce type d'exploitation;

e) disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui satisfait aux exigences de l'article 703.16;

f) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la présente sous-partie;

g) avoir la garde et la responsabilité légales d'au moins un aéronef de chaque catégorie d'aéronefs qu'il utilisera;

h) disposer d'un manuel d'exploitation de la compagnie qui satisfait aux exigences des articles 703.104 et 703.105;

i) disposer d'un système de contrôle de la maintenance approuvé en application de la sous-partie 6.

Contenu du certificat d'exploitation aérienne

703.08 Le certificat d'exploitation aérienne contient ce qui suit :

a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse de l'exploitant aérien;

b) le numéro du certificat;

(*c*) the effective date of certification;

(*d*) the date of issue of the certificate;

(*e*) the general conditions identified in section 703.09;

(*f*) specific conditions with respect to

(i) the areas of operation authorized,

(ii) the types of service authorized,

(iii) the types of aircraft authorized and, if applicable, their registration, and any operational restrictions, and

(iv) the main base, scheduled points and, if applicable, sub-bases; and

(*g*) where the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*, operations specifications with respect to

(i) aircraft performance, equipment and emergency equipment requirements,

(ii) instrument approach procedures,

(iii) enroute aerodrome authorizations and limitations,

(iv) special weather minima authorizations,

(v) authorizations concerning flight crew member complement,

(vi) pilot training and pilot proficiency checks,

(vii) special helicopter procedures,

(viii) the air operator maintenance control system approved pursuant to Subpart 6,

(ix) leasing arrangements, and

(x) any other condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

SOR/2009-152, s. 7.

c) la date d'entrée en vigueur du certificat;

d) la date de délivrance du certificat;

e) les conditions générales visées à l'article 703.09;

f) les conditions particulières en ce qui concerne :

(i) les régions d'exploitation autorisées,

(ii) les types de services autorisés,

(iii) les types d'aéronefs autorisés et, s'il y a lieu, leur immatriculation, et toutes restrictions opérationnelles,

(iv) la base principale, les points réguliers et, le cas échéant, les bases secondaires;

g) dans le cas où l'exploitant aérien satisfait aux *Normes de service aérien commercial*, les spécifications d'exploitation en ce qui concerne :

(i) les exigences relatives aux performances, à l'équipement et à l'équipement de secours des aéronefs,

(ii) les procédures d'approche aux instruments,

(iii) les autorisations et les restrictions des aérodromes en route,

(iv) les autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques,

(v) les autorisations concernant l'effectif des membres d'équipage de conduite,

(vi) la formation des pilotes et les contrôles de la compétence des pilotes,

(vii) les procédures spéciales relatives aux hélicoptères,

(viii) le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien approuvé en application de la sous-partie 6,

(ix) les accords de location,

(x) toute autre condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

DORS/2009-152, art. 7.

General Conditions of Air Operator Certificate

703.09 An air operator certificate shall contain the following general conditions:

(*a*) the air operator shall conduct flight operations in accordance with its company operations manual;

(*b*) the air operator shall maintain an adequate organizational structure;

(*c*) the air operator shall employ managerial personnel who meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) the air operator shall conduct training in accordance with its training program approved pursuant to this Subpart;

(*e*) the air operator shall maintain aircraft that are properly equipped for the area of operation and the type of operation;

(*f*) the air operator shall employ crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*g*) the air operator shall maintain its aircraft in accordance with the requirements of Subpart 6;

(*h*) the air operator shall maintain operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*i*) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after

(i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base, a scheduled point, or its managerial personnel, or

(ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

(*j*) the air operator shall conduct a safe operation.

SOR/2009-152, s. 8.

Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne

703.09 Le certificat d'exploitation aérienne contient les conditions générales suivantes :

a) l'exploitant aérien effectue les opérations aériennes conformément au manuel d'exploitation de la compagnie;

b) l'exploitant aérien maintient une structure organisationnelle convenable;

c) l'exploitant aérien a à son service du personnel de gestion qui satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

d) l'exploitant aérien dispense la formation conformément au programme de formation approuvé en application de la présente sous-partie;

e) l'exploitant aérien dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation;

f) l'exploitant aérien a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour la région d'exploitation et le type d'exploitation;

g) l'exploitant aérien effectue la maintenance des aéronefs conformément aux exigences de la sous-partie 6;

h) l'exploitant aérien maintient des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :

(i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires, à ses points réguliers ou à son personnel de gestion,

(ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

j) l'exploitant aérien mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

DORS/2009-152, art. 8.

[**703.10** to **703.13** reserved]

Division III — Flight Operations

Operating Instructions

703.14 (1) An air operator shall ensure that all operations personnel are properly instructed about their duties and about the relationship of their duties to the operation as a whole.

(2) The operations personnel of an air operator shall follow the procedures specified in the air operator's company operations manual in the performance of their duties.

Scheduled Air Service Requirements

703.15 (1) Subject to subsection (2), every air operator that operates a scheduled air service for the purpose of transporting persons shall operate the service between airports or heliports or between an airport or heliport and a military aerodrome.

(2) An air operator may operate a scheduled air service for the purpose of transporting persons between an airport and an aerodrome other than a military aerodrome or between two aerodromes if the air operator is authorized to do so in its air operator certificate.

SOR/2007-87, s. 14.

Operational Control System

703.16 No air operator shall operate an aircraft unless the air operator has an operational control system that meets the *Commercial Air Service Standards* and is under the control of its operations manager.

Flight Authorization

703.17 No person shall commence a flight unless the flight has been authorized in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

[**703.10** à **703.13** réservés]

Section III — Opérations aériennes

Instructions relatives aux opérations

703.14 (1) L'exploitant aérien doit s'assurer que des instructions suffisantes sont données au personnel des opérations concernant ses fonctions et la relation que celles-ci ont avec l'ensemble des opérations.

(2) Le personnel des opérations de l'exploitant aérien doit, dans l'exercice de ses fonctions, suivre les procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Exigences relatives à un service aérien régulier

703.15 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

(2) L'exploitant aérien peut exploiter un service aérien régulier pour le transport de personnes entre un aéroport et un aérodrome autre qu'un aérodrome militaire ou entre deux aérodromes, s'il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne.

DORS/2007-87, art. 14.

Système de contrôle d'exploitation

703.16 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins de disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui est conforme aux *Normes de service aérien commercial* et dont la supervision est assurée par le gestionnaire des opérations.

Autorisation de vol

703.17 Il est interdit de commencer un vol à moins qu'il n'ait été autorisé conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Operational Flight Plan

703.18 (1) No air operator shall permit a person to commence a flight unless an operational flight plan that meets the *Commercial Air Service Standards* has been prepared in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

(2) The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that a copy of the operational flight plan is left at a point of departure, in accordance with the procedures specified in the company operations manual.

(3) An air operator shall retain a copy of the operational flight plan, including any amendments to that plan, for the period specified in the company operations manual.

Maintenance of Aircraft

703.19 No air operator shall permit a person to conduct a take-off in an aircraft that has not been maintained in accordance with the air operator's maintenance control system.

Fuel Requirements

703.20 No air operator shall authorize a flight and no person shall commence a flight unless the aircraft carries sufficient fuel to meet the fuel requirements of Part VI and to allow the aircraft

(*a*) in the case of an aeroplane operated in IFR flight,

(i) to descend at any point along the route to the lower of

(A) the single-engined service ceiling, or

(B) 10,000 feet,

(ii) to cruise at the altitude referred to in subparagraph (i) to a suitable aerodrome,

(iii) to conduct an approach and a missed approach, and

(iv) to hold for 30 minutes at an altitude of 1,500 feet above the elevation of the aerodrome selected in accordance with subparagraph (ii); and

Plan de vol exploitation

703.18 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne de commencer un vol, à moins qu'un plan de vol exploitation conforme aux *Normes de service aérien commercial* n'ait été établi conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(2) Le commandant de bord de l'aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire du plan de vol exploitation est laissé à un point de départ, conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du plan de vol exploitation, y compris ses modifications, pendant la période précisée dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Maintenance de l'aéronef

703.19 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre d'effectuer le décollage d'un aéronef dont la maintenance n'a pas été effectuée conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien.

Exigences relatives au carburant

703.20 Il est interdit à l'exploitant aérien d'autoriser un vol et à quiconque de commencer un vol à moins que l'aéronef ne transporte une quantité de carburant suffisante pour satisfaire aux exigences relatives au carburant de la partie VI et ne transporte une quantité de carburant suffisante pour permettre :

a) dans le cas d'un avion en vol IFR :

(i) de descendre à tout point sur le trajet du vol qui se situe à la plus basse des altitudes suivantes :

(A) le plafond pratique d'un avion monomoteur,

(B) 10 000 pieds,

(ii) de poursuivre le vol en croisière à l'altitude visée au sous-alinéa (i) jusqu'à un aérodrome convenable,

(iii) d'effectuer une approche et une approche interrompue,

(*b*) in the case of a helicopter operated in night VFR flight, to fly to the destination aerodrome and then to fly for 30 minutes at normal cruising speed.

(iv) de demeurer en attente pendant 30 minutes à une altitude de 1 500 pieds au-dessus de l'altitude de l'aérodrome choisi en application du sous-alinéa (ii);

b) dans le cas d'un hélicoptère en vol VFR de nuit, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, et de poursuivre le vol pendant 30 minutes à la vitesse de croisière normale.

Admission to Pilot's Compartment

703.21 (1) Where a Department of Transport air carrier inspector presents an official identity card to the pilot-in-command of an aircraft, the pilot-in-command shall give the inspector free and uninterrupted access to the pilot's compartment of the aircraft.

(2) An air operator and the pilot-in-command shall make available for the use of the air carrier inspector the seat most suitable to perform the inspector's duties, as determined by the inspector.

Accès à la cabine de pilotage

703.21 (1) Le commandant de bord d'un aéronef doit accorder l'accès libre et ininterrompu à la cabine de pilotage à un inspecteur des transporteurs aériens du ministère des Transports lorsque l'inspecteur présente sa carte d'identité officielle au commandant de bord.

(2) L'exploitant aérien et le commandant de bord de l'aéronef doivent mettre à la disposition de l'inspecteur des transporteurs aériens le siège que l'inspecteur juge le plus convenable pour l'exercice de ses fonctions.

Transport of Passengers in Single-engined Aircraft

703.22 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate a single-engined aircraft with passengers on board in IFR flight or in night VFR flight.

(2) An air operator may operate a single-engined aircraft with passengers on board in IFR flight or in night VFR flight if the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Transport de passagers dans un aéronef monomoteur

703.22 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef monomoteur en vol IFR ou en vol VFR de nuit ayant des passagers à bord.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser un aéronef monomoteur en vol IFR ou en vol VFR de nuit ayant des passagers à bord, si l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Aircraft Operating over Water

703.23 No air operator shall, except when conducting a take-off or landing, operate a land aircraft over water, beyond a point where the land aircraft could reach shore in the event of an engine failure, unless the air operator

Utilisation d'un aéronef au-dessus d'un plan d'eau

703.23 Il est interdit à l'exploitant aérien, sauf pour effectuer un décollage ou un atterrissage, d'utiliser un aéronef terrestre au-dessus d'un plan d'eau au-delà d'un point d'où, advenant une panne moteur, l'aéronef ter-

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Number of Passengers in Single-engined Aircraft

703.24 No air operator shall operate a single-engined aircraft with more than nine passengers on board unless

(*a*) the aircraft is a transport category helicopter;

(*b*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*c*) the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Carriage of External Loads

703.25 Except where carriage of an external load has been authorized in a type certificate or supplemental type certificate, no air operator shall operate an aircraft to carry an external load with passengers on board.

Simulation of Emergency Situations

703.26 No person shall, where passengers are on board an aircraft, simulate emergency situations that could affect the flight characteristics of the aircraft.

VFR Flight Obstacle Clearance Requirements

703.27 Except when conducting a take-off or landing, no person shall operate an aircraft in VFR flight

(*a*) at night, at less than 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of three miles from the route to be flown; or

(*b*) where the aircraft is an aeroplane, during the day, at less than 300 feet AGL or at a horizontal distance of less than 300 feet from any obstacle.

restre pourrait atteindre le rivage, à moins que l'exploitant aérien ne respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Nombre de passagers à bord d'un aéronef monomoteur

703.24 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef monomoteur ayant plus de neuf passagers à bord à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est un hélicoptère de catégorie transport;

b) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

c) l'exploitant aérien satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Transport d'une charge externe

703.25 Sauf si le transport d'une charge externe est autorisé aux termes d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire, il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord pour le transport d'une charge externe.

Simulation de situations d'urgence

703.26 Il est interdit de simuler des situations d'urgence qui pourraient modifier les caractéristiques de vol de l'aéronef lorsqu'il y a des passagers à bord.

Exigences relatives à la marge de franchissement d'obstacles en vol VFR

703.27 Sauf pour effectuer un décollage ou un atterrissage, il est interdit d'utiliser un aéronef en vol VFR :

a) la nuit, à moins de 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de trois milles ou moins, mesurée horizontalement, de la route prévue;

b) dans le cas où l'aéronef est un avion, le jour, à moins de 300 pieds AGL ou à une distance inférieure

VFR Flight Minimum Flight Visibility — Uncontrolled Airspace

703.28 (1) Where an aeroplane is operated in day VFR flight within uncontrolled airspace at less than 1,000 feet AGL, a person may, for the purposes of subparagraph 602.115(*c*)(i), operate the aeroplane when flight visibility is less than two miles if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) Where a helicopter is operated in day VFR flight within uncontrolled airspace at less than 1,000 feet AGL, a person may, for the purposes of subparagraph 602.115(*d*)(i), operate the helicopter when flight visibility is less than one mile if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

VFR Flight Weather Conditions

703.29 No person shall commence a VFR flight unless current weather reports and forecasts, if obtainable, indicate that the weather conditions along the route to be flown and at the destination aerodrome will be such that the flight can be conducted in compliance with VFR.

Take-off Minima

703.30 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are at or above the take-off minima, but below the landing minima, for the runway to be used unless

à 300 pieds de tout obstacle, mesurée horizontalement.

Visibilité en vol minimale en vol VFR — Espace aérien non contrôlé

703.28 (1) Lorsqu'un avion est utilisé en vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé à moins de 1 000 pieds AGL, une personne peut, pour l'application du sous-alinéa 602.115*c*)(i), utiliser l'avion dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à deux milles, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Lorsqu'un hélicoptère est utilisé en vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé à moins de 1 000 pieds AGL, une personne peut, pour l'application du sous-alinéa 602.115*d*)(i), utiliser l'hélicoptère dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à un mille, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Conditions météorologiques en vol VFR

703.29 Il est interdit à toute personne de commencer un vol VFR à moins que les derniers bulletins météorologiques et les dernières prévisions météorologiques, s'ils peuvent être obtenus, n'indiquent que les conditions météorologiques sur la route prévue et à l'aérodrome de destination lui permettront de se conformer aux VFR.

Minimums de décollage

703.30 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux minimums de décollage mais inférieures aux minimums d'atterrissage de la piste

(*a*) the take-off is authorized in an air operator certificate; and

(*b*) the person complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A person may conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are at or above the take-off minima, but below the landing minima, for the runway to be used, if the weather conditions are at or above the landing minima for another suitable runway at that aerodrome.

(3) For the purposes of section 602.126, a person may conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are below the take-off minima specified in the instrument approach procedure, if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(4) For the purposes of this section, the landing minima are the decision height or the minimum descent altitude and the visibility published for an approach.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

703.31 For the purposes of section 602.122, a person may conduct an IFR flight where an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary, if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

prévue, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le décollage est autorisé aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) la personne satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Une personne peut effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux minimums de décollage mais inférieures aux minimums d'atterrissage de la piste prévue, pourvu que les conditions météorologiques soient égales ou supérieures aux minimums d'atterrissage d'une autre piste convenable à l'aérodrome.

(3) Pour l'application de l'article 602.126, une personne peut effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums de décollage précisés dans les procédures d'approche aux instruments si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Pour l'application du présent article, les minimums d'atterrissage sont la hauteur de décision ou l'altitude minimale de descente et la visibilité publiées pour une approche.

Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR

703.31 Pour l'application de l'article 602.122, une personne peut effectuer un vol IFR lorsqu'aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Enroute Limitations

703.32 No person shall operate a multi-engined aircraft with passengers on board in IFR flight or in night VFR flight if the weight of the aircraft is greater than the weight that will allow the aircraft to maintain, with any engine inoperative, the MOCA of the route to be flown.

VFR OTT Flight

703.33 No person shall operate an aircraft in VFR OTT flight unless the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Routes in Uncontrolled Airspace

703.34 No person shall, in uncontrolled airspace, conduct an IFR flight or a night VFR flight on a route other than an air route unless the air operator establishes the route in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

703.35 [Reserved]

Minimum Altitudes and Distances

703.36 For the purposes of sections 602.13 and 602.15, a person may conduct a take-off, approach or landing in a helicopter within a built-up area of a city or town, or operate a helicopter at altitudes and distances less than those specified in subsection 602.14(2), if the person

(*a*) has an authorization from the Minister or is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Limites en route

703.32 Il est interdit d'utiliser un aéronef multimoteur en vol IFR ou en vol VFR de nuit ayant des passagers à bord lorsque la masse de l'aéronef est supérieure à la masse qui permet de maintenir, pendant qu'un moteur est inopérant, la MOCA de la route prévue.

Vol VFR OTT

703.33 Il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef en vol VFR OTT, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) elle y est autorisée aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Routes dans l'espace aérien non contrôlé

703.34 Il est interdit d'effectuer, dans l'espace aérien non contrôlé, un vol IFR ou un vol VFR de nuit sur une route autre qu'une route aérienne à moins que l'exploitant aérien n'établisse la route en conformité avec les *Normes de service aérien commercial*.

703.35 [Réservé]

Altitudes et distances minimales

703.36 Pour l'application des articles 602.13 et 602.15, une personne peut effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un hélicoptère à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village ou utiliser un hélicoptère à une altitude et une distance inférieures aux altitudes et aux distances visées au paragraphe 602.14(2), si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle en a reçu l'autorisation du ministre ou y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Weight and Balance Control

703.37 (1) No person shall operate an aircraft unless, during every phase of the flight, the load restrictions, weight and centre of gravity of the aircraft conform to the limitations specified in the aircraft flight manual.

(2) An air operator shall have a weight and balance system that meets the *Commercial Air Service Standards*.

(3) An air operator shall specify in its company operations manual its weight and balance system and instructions to employees regarding the preparation and accuracy of weight and balance forms.

Passenger and Cabin Safety Procedures

703.38 (1) An air operator shall establish procedures to ensure that

(*a*) passengers move to and from the aircraft and embark and disembark safely, in accordance with procedures that meet the *Commercial Air Service Standards* and that are specified in the air operator's company operations manual;

(*b*) all passengers are seated and secured in accordance with subsection 605.26(1); and

(*c*) seats located at emergency exits are not occupied by passengers whose presence in those seats could adversely affect the safety of passengers or crew members during an emergency evacuation.

(2) No air operator shall permit an aircraft with passengers on board to be fuelled unless the fuelling is carried out in accordance with procedures that meet the *Commercial Air Service Standards* and that are specified in the air operator's company operations manual.

Contrôle de la masse et du centrage

703.37 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins qu'au cours de chaque phase du vol la limite relative au chargement, la masse et le centre de gravité de l'aéronef ne soient conformes aux limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

(2) L'exploitant aérien doit disposer d'un système de calculs de masse et centrage conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) L'exploitant aérien doit préciser, dans son manuel d'exploitation de la compagnie, le système de calculs de masse et centrage ainsi que les instructions à l'intention des employés concernant la préparation et la précision du devis de masse et centrage.

Procédures de sécurité dans la cabine et de sécurité des passagers

703.38 (1) L'exploitant aérien doit établir des procédures pour s'assurer que :

a) le déplacement des passagers vers l'aéronef ou à partir de ce dernier, ainsi que leur embarquement et leur débarquement s'effectuent en toute sécurité, conformément aux procédures qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial* et qui sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

b) chaque passager est assis et retenu à son siège conformément au paragraphe 605.26(1);

c) les sièges adjacents aux issues de secours ne sont pas occupés par des passagers dont la présence dans ces sièges risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation d'urgence.

(2) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre l'avitaillement en carburant d'un aéronef ayant des passagers à bord, à moins que cet avitaillement ne soit effectué conformément aux procédures qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial* et qui sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(3) For the purposes of section 602.08, no air operator shall permit the use of a portable electronic device on board an aircraft unless the air operator has established procedures that

(*a*) meet the *Commercial Air Service Standards*; and

(*b*) are specified in the air operator's company operations manual.

(3) Pour l'application de l'article 602.08, il est interdit à l'exploitant aérien de permettre l'utilisation d'un appareil électronique portatif à bord d'un aéronef, à moins que l'exploitant aérien n'ait établi des procédures qui, à la fois :

a) sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

b) sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie de l'exploitant aérien.

Briefing of Passengers

703.39 (1) The pilot-in-command shall ensure that passengers are given a safety briefing in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

Exposé donné aux passagers

703.39 (1) Le commandant de bord doit s'assurer qu'un exposé sur les mesures de sécurité est donné aux passagers conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations, seat orientation or responsibility for another person on board the aircraft, the pilot-in-command shall ensure that the passenger is given an individual safety briefing that

(*a*) is appropriate to the passenger's needs; and

(*b*) meets the *Commercial Air Service Standards*.

(2) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est insuffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles, de ses limites de compréhension, de l'orientation de son siège ou de sa responsabilité à l'égard d'une autre personne à bord, le commandant de bord doit veiller à ce que ce passager reçoive un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui, à la fois :

a) est adapté aux besoins du passager;

b) est conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) An air operator shall ensure that each passenger is provided, at the passenger's seat or by means of clearly visible placards, with the safety information required by the *Commercial Air Service Standards*.

(3) L'exploitant aérien doit s'assurer que chaque passager reçoit, à son siège ou au moyen d'affiches visibles, les renseignements relatifs à la sécurité des passagers qui sont exigés par les *Normes de service aérien commercial*.

(4) The pilot-in-command shall ensure that, in the event of an emergency and where time and circumstances permit, all passengers are given an emergency briefing in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(4) Le commandant de bord doit s'assurer qu'en cas d'urgence, si le temps et les circonstances le permettent, un exposé sur les mesures d'urgence est donné à tous les passagers conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(5) The pilot-in-command shall ensure that each passenger who is seated next to an emergency exit is made aware of how to operate that exit.

SOR/2009-152, s. 9.

(5) Le commandant de bord doit s'assurer que chaque passager assis à côté d'une issue de secours est mis au courant de la façon d'ouvrir cette dernière.

DORS/2009-152, art. 9.

Instrument Approach Procedures

703.40 No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately before landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

(*a*) the condition of the runway or surface of intended landing; and

(*b*) the wind direction and speed.

SOR/2006-199, s. 17.

Procédures d'approche aux instruments

703.40 Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l'atterrissage, le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l'atterrissage;

b) la direction et la vitesse du vent.

DORS/2006-199, art. 17.

Approach Bans — Non-precision Approach, APV and CAT I Precision

703.41 (1) For the purposes of subsections (2) to (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

(*a*) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*b*) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*c*) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or

(*d*) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.

Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I

703.41 (1) Pour l'application des paragraphes (2) à (4), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l'égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B » , la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B » , la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60^{e} parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée.

(2) No person shall continue a non-precision approach or an APV unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;

(*c*) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the aeroplane is equipped with an autopilot capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower;

(*d*) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and

(*e*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(3) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;

(*c*) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the aeroplane is equipped with an

(2) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision ou une APV à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion dispose d'un équipage de conduite minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;

c) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, l'avion est équipé d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

d) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;

e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(3) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion dispose d'un équipage de conduite minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;

c) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, l'avion

autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;

(*d*) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 723.41 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;

(*e*) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 723.41 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*; and

(*f*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

est équipé d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

d) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe avec une trajectoire d'approche finale conforme aux exigences de l'article 723.41 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;

e) le segment d'approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d'une descente avec angle constant prévu qui est indiqué à l'article 723.41 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;

f) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(4) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;

(*c*) the aeroplane is equipped with

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion dispose d'un équipage de conduite minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;

c) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or

(ii) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;

(*d*) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting; and

(*e*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

TABLE

APPROACH BANS — VISIBILITY

	Column I		Column II	
	Canada Air Pilot Advisory Visibility		Visibility Report	
Item	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	greater than 6 000

(i) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote;

d) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

TABLEAU

INTERDICTIONS D'APPROCHE — VISIBILITÉ

	Colonne I		Colonne II	
	Visibilité recommandée dans le *Canada Air Pilot*		Compte rendu de la visibilité	
Article	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	supérieure à 6 000

	Column I		Column II	
	Canada Air Pilot Advisory Visibility		Visibility Report	
Item	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
10.	2 3/4		1 1/2	greater than 6 000
11.	3		1 1/2	greater than 6 000

SOR/2006-199, s. 17.

	Colonne I		Colonne II	
	Visibilité recommandée dans le *Canada Air Pilot*		Compte rendu de la visibilité	
Article	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
10.	2 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
11.	3		1 1/2	supérieure à 6 000

DORS/2006-199, art. 17.

Operation of Aircraft in Icing Conditions

703.42 When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(*a*), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

SOR/2009-152, s. 10.

Utilisation d’un aéronef dans des conditions de givrage

703.42 Il est interdit d’autoriser un vol ou la poursuite d’un vol, ou d’effectuer le décollage d’un aéronef ou de continuer un vol, lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de bord établit que l’aéronef est muni de l’équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l’alinéa 605.30*a*), si, à son avis, la sécurité du vol risque d’être compromise.

DORS/2009-152, art. 10.

[**703.43** to **703.51** reserved]

[**703.43** à **703.51** réservés]

Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations

Section IV — Limites d’utilisation relatives aux performances des aéronefs

[**703.52** to **703.63** reserved]

[**703.52** à **703.63** réservés]

Division V — Aircraft Equipment Requirements

Section V — Exigences relatives à l’équipement des aéronefs

Night and IMC Flight

[SOR/2009-152, s. 11]

703.64 (1) No person shall operate a multi-engined aircraft with passengers on board in IMC unless the aircraft is equipped with

(*a*) a power failure warning device or vacuum indicator to show the power available for gyroscopic instruments from each power source;

(*b*) an alternate source of static pressure for the altimeter and the airspeed and vertical speed indicators;

Vols de nuit et en IMC

[DORS/2009-152, art. 11]

703.64 (1) Il est interdit d’utiliser un aéronef multimoteur en IMC ayant des passagers à bord, à moins que celui-ci ne soit muni de l’équipement suivant :

a) un dispositif avertisseur de panne d’alimentation ou un indicateur de vide qui indique l’alimentation disponible, à partir de chaque source d’alimentation, pour les instruments gyroscopiques;

b) une source auxiliaire de pression statique pour l’altimètre, l’indicateur de vitesse et le variomètre;

(*c*) two generators, each of which is driven by a separate engine or by a rotor drive train; and

(*d*) two independent sources of energy, at least one of which is an engine-driven pump or generator, and each of which is able to drive all gyroscopic instruments and is installed so that the failure of one instrument or one source of energy will affect neither the energy supply to the remaining instruments nor the other source of energy.

(2) No person shall operate an aircraft at night unless the aircraft is equipped with

(*a*) at least one landing light; and

(*b*) if the aircraft is operated in icing conditions, a means of illumination or other means to detect the formation of ice.

SOR/2009-152, s. 12.

c) deux générateurs, chacun étant entraîné par un moteur distinct ou par un système d'entraînement du rotor;

d) deux sources indépendantes d'alimentation dont au moins une consiste en une pompe ou un générateur entraînés par moteur, chacune pouvant alimenter tous les instruments gyroscopiques et étant installée de façon que la panne d'un instrument ou d'une source d'alimentation ne nuise à l'alimentation des autres instruments ou à l'autre source d'alimentation.

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef la nuit à moins que celui-ci ne soit muni, à la fois :

a) d'au moins un phare d'atterrissage;

b) s'il est utilisé dans des conditions de givrage, d'un dispositif permettant de détecter la formation de glace par éclairage ou d'autres moyens de détection.

DORS/2009-152, art. 12.

Airborne Thunderstorm Detection and Weather Radar Equipment

703.65 No person shall operate an aircraft with passengers on board in IMC when current weather reports or forecasts indicate that thunderstorms may reasonably be expected along the route to be flown, unless the aircraft is equipped with thunderstorm detection equipment or weather radar equipment.

Détecteur d'orage et radar météorologique de bord

703.65 Il est interdit d'utiliser un aéronef en IMC ayant des passagers à bord, dans les cas où il est raisonnable de croire, d'après les derniers bulletins météorologiques ou les dernières prévisions météorologiques, qu'il surviendra des orages sur la route prévue, à moins que l'aéronef ne soit muni d'un détecteur d'orage ou d'un radar météorologique de bord.

Additional Equipment for Single-pilot Operations

703.66 No person shall operate an aircraft on a single-pilot operation in IMC unless the aircraft is equipped with

(*a*) an auto-pilot that is capable of operating the aircraft controls to maintain flight and manoeuvre the aircraft about the lateral and longitudinal axes;

(*b*) a headset with a boom microphone or equivalent and a transmit button on the control column; and

Équipement supplémentaire — Utilisation d'un aéronef par un seul pilote

703.66 Il est interdit d'utiliser un aéronef en IMC lorsque le vol est effectué par un seul pilote, à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant :

a) un pilote automatique pouvant faire fonctionner les commandes de l'aéronef pour maintenir l'aéronef en vol et pour effectuer des manoeuvres dans les axes latéral et longitudinal;

b) un ensemble écouteurs-microphone, ou l'équivalent, et un poussoir de sélection d'émetteur situé sur le manche;

(*c*) a chart holder that is placed in an easily readable position and a means of illumination for the chart holder.

Protective Breathing Equipment

703.67 (1) No air operator shall operate a pressurized aircraft unless protective breathing equipment with a 15-minute supply of breathing gas at a pressure-altitude of 8,000 feet is readily available at each flight crew member position.

(2) The protective breathing equipment referred to in subsection (1) may be used to meet the crew member oxygen requirements specified in section 605.31.

First Aid Oxygen

703.68 No air operator shall operate an aircraft with passengers on board above FL 250 unless the aircraft is equipped with oxygen dispensing units and an undiluted supply of first aid oxygen sufficient to provide at least one passenger with oxygen for at least one hour or the entire duration of the flight at a cabin pressure-altitude above 8,000 feet, after an emergency descent following cabin depressurization, whichever period is longer.

Shoulder Harnesses

703.69 No person shall operate an aircraft unless the pilot seat and any seat beside the pilot seat are equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

ACAS

703.70 (1) Subject to subsection (3), no air operator shall operate an aeroplane having an MCTOW greater than 5 700 kg (12,566 pounds) in RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C119b or a more recent version of it or other requirements that the

c) un porte-cartes en position de lecture facile et un dispositif d'éclairage du porte-cartes.

Inhalateur protecteur

703.67 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef pressurisé à moins que ne soit mis à la portée de la main, à chaque poste de membre d'équipage de conduite, un inhalateur protecteur ayant une réserve d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de 15 minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds.

(2) L'inhalateur protecteur visé au paragraphe (1) peut être utilisé pour satisfaire aux exigences de l'article 605.31 relatives à l'oxygène pour les membres d'équipage.

Oxygène de premiers soins

703.68 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord au-dessus du FL 250, à moins que l'aéronef ne soit muni d'unités distributrices d'oxygène et d'une réserve d'oxygène de premiers soins non dilué suffisante pour alimenter au moins un passager pendant au moins une heure ou la totalité du vol effectuée à une altitude-pression de cabine supérieure à 8 000 pieds, après une descente d'urgence effectuée à la suite d'une dépressurisation cabine, selon la plus longue des deux périodes.

Ceinture-baudrier

703.69 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que le siège pilote et tout siège situé à côté du siège pilote ne soient munis d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

ACAS

703.70 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans l'espace aérien RVSM, un avion dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres) à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui, à la fois :

Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; and

(*b*) is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(2) Subject to subsection (3), no air operator shall operate an aeroplane having an MCTOW greater than 5 700 kg (12,566 pounds) in airspace outside RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C118 or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; or

(*b*) meets the requirements of CAN-TSO-C119a or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides and is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(3) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative ACAS if

(*a*) where a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the date of failure of the ACAS; or

(*b*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the ACAS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

a) est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C119b ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans un espace aérien hors de l'espace aérien RVSM, un avion dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres) à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui est conforme, selon le cas :

a) aux exigences de la CAN-TSO-C118 ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) aux exigences de la CAN-TSO-C119a ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO, alors qu'il est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(3) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement dans l'un des cas suivants :

a) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la date de la panne de l'ACAS;

b) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, l'ACAS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(4) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until two years after that day.

SOR/2007-133, s. 7; SOR/2009-280, ss. 37, 39 to 42.

(4) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de deux ans après l'entrée en vigueur du présent article.

DORS/2007-133, art. 7; DORS/2009-280, art. 37, 39 à 42.

TAWS

703.71 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate an aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of six or more, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

(*a*) meets the requirements for Class A or Class B equipment set out in CAN-TSO-C151b;

(*b*) meets, effective on the day that is five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and

(*c*) has a terrain and airport database compatible with the area of operation.

(2) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative TAWS if

(*a*) the aeroplane is operated in day VFR only;

(*b*) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or

(*c*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(3) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this

TAWS

703.71 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion dont la configuration prévoit au moins six sièges, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A ou B qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;

b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;

c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) l'avion est utilisé uniquement en vol VFR de jour;

b) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;

c) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(3) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent ar-

section comes into force until the day that is two years after that day.

SOR/2012-136, s. 11.

[**703.72** to **703.81** reserved]

Division VI — Emergency Equipment

Equipment Standards and Inspection

703.82 No air operator shall operate an aircraft unless the emergency equipment carried on board the aircraft pursuant to Division II of Subpart 2 of Part VI meets the *Commercial Air Service Standards* and is inspected regularly in accordance with the inspection schedule set out in the air operator's company operations manual.

[**703.83** to **703.85** reserved]

Division VII — Personnel Requirements

Minimum Crew

703.86 No air operator shall operate an aircraft with passengers on board in IFR flight with fewer than two pilots unless the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Designation of Pilot-in-command and Second-in-command

703.87 An air operator shall designate for each flight a pilot-in-command and, where the crew includes two pilots, a pilot-in-command and a second-in-command.

Flight Crew Member Qualifications

703.88 (1) Subject to subsections (6) and (7), no air operator shall permit a person to act and no person shall

ticle ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

DORS/2012-136, art. 11.

[**703.72** à **703.81** réservés]

Section VI — Équipement de secours

Normes relatives à l'équipement et inspection

703.82 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins que l'équipement de secours transporté à bord de l'aéronef en application de la section II de la sous-partie 2 de la partie VI ne soit conforme aux *Normes de service aérien commercial* et ne fasse l'objet d'inspections régulières selon le calendrier d'inspection précisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

[**703.83** à **703.85** réservés]

Section VII — Exigences relatives au personnel

Équipage minimal

703.86 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef en vol IFR ayant des passagers à bord avec moins de deux pilotes à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second

703.87 L'exploitant aérien doit désigner pour chaque vol un commandant de bord et, lorsque l'équipage comprend deux pilotes, un commandant de bord et un commandant en second.

Qualifications des membres d'équipage de conduite

703.88 (1) Sous réserve des paragraphes (6) et (7), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de

act as a flight crew member in an aircraft unless the person

(*a*) holds the licence and ratings required by Part IV;

(*b*) within the previous 90 days, has completed at least three take-offs and three landings

(i) where a type rating for that aircraft is required, in an aircraft of that type, or in a flight simulator representing that type of aircraft that has been approved by the Minister under Subpart 6 of Part VI for take-off and landing qualifications, or

(ii) where a type rating for that aircraft is not required, in an aircraft of that category and class, or in a flight simulator representing that category and class of aircraft that has been approved by the Minister under Subpart 6 of Part VI for take-off and landing qualifications;

(*c*) has successfully completed a pilot proficiency check or competency check for that type of aircraft, the validity period of which has not expired, in accordance with the *Commercial Air Service Standards* as follows:

(i) in the case of the pilot-in-command of a multi-engined aircraft or of a single-engined aeroplane that is operated in accordance with subsection 703.22(2), a pilot proficiency check for that type of aircraft,

(ii) in the case of the pilot-in-command of a single-engined helicopter, a pilot proficiency check on one of the types of single-engined helicopters operated by the air operator,

(iii) in the case of the second-in-command of a multi-engined aircraft, a pilot proficiency check or a competency check for that type of aircraft, and

(iv) in the case of the pilot-in-command of a single-engined aeroplane that is not operated in accordance with subsection 703.22(2), a competency check for that type of aircraft; and

(*d*) has fulfilled the requirements of the air operator's ground and flight training program.

conduite et à toute personne d'agir en cette qualité, à bord de l'aéronef, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

a) être titulaire de la licence et des qualifications exigées par la partie IV;

b) dans les 90 jours précédents, avoir effectué au moins trois décollages et trois atterrissages dans l'une des situations suivantes :

(i) dans un aéronef du même type, dans le cas où une qualification de type pour cet aéronef est exigée, ou dans un simulateur de vol représentant ce type d'aéronef, lequel simulateur a été approuvé par le ministre en application de la sous-partie 6 de la partie VI pour les qualifications de décollage et d'atterrissage,

(ii) dans un aéronef de la même catégorie et de la même classe, dans le cas où une qualification de type pour cet aéronef n'est pas exigée, ou dans un simulateur de vol représentant cette catégorie et cette classe d'aéronef, lequel simulateur a été approuvé par le ministre en application de la sous-partie 6 de la partie VI pour les qualifications de décollage et d'atterrissage;

c) avoir suivi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence, pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée :

(i) dans le cas du commandant de bord d'un aéronef multimoteur ou d'un avion monomoteur utilisé conformément au paragraphe 703.22(2), un contrôle de la compétence du pilote pour ce type d'aéronef,

(ii) dans le cas du commandant de bord d'un hélicoptère monomoteur, un contrôle de la compétence du pilote sur un des types d'hélicoptères monomoteurs utilisés par l'exploitant aérien,

(iii) dans le cas du commandant en second d'un aéronef multimoteur, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour ce type d'aéronef,

(iv) in the case of the pilot-in-command of a single-engined aeroplane that is not operated in accordance with subsection 703.22(2), a pilot proficiency check for that type of aeroplane; and

(*d*) complete the air operator's ground and flight training program.

(2) An air operator may group similar aeroplanes as a single type for purposes of the pilot proficiency check referred to in paragraph (1)(*c*) if the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) No person shall act as the pilot-in-command of an aircraft with a person other than a flight crew member on board in night VFR flight unless the person acting as the pilot-in-command holds an instrument rating for that class of aircraft.

(4) No air operator shall permit a person to act and no person shall act as the pilot-in-command of an aircraft with passengers on board unless the person has acquired, prior to designation as pilot-in-command, the following flight time on that type and basic model of aircraft and in the pilot-in-command position:

(*a*) in the case of a single-engined aeroplane or a helicopter, five hours; or

(*b*) in the case of a multi-engined aeroplane, 15 hours.

(5) The flight time required by subsection (4) may be reduced by one hour for each take-off and landing completed, up to a maximum of 50 per cent.

(6) An air operator may permit a person to act and a person may act as a flight crew member in an aircraft if the person does not meet the requirements set out in paragraphs (1)(*b*) to (*d*) if the air operator

(iv) dans le cas du commandant de bord d'un avion monomoteur qui n'est pas utilisé conformément au paragraphe 703.22(2), une vérification de compétence pour ce type d'aéronef;

d) satisfaire aux exigences du programme de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien.

(2) L'exploitant aérien peut regrouper des avions similaires en un même type aux fins du contrôle de la compétence du pilote visé à l'alinéa (1)*c*), si l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Il est interdit d'agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef en vol VFR de nuit ayant des personnes autres que les membres d'équipage de conduite à bord, à moins d'être titulaire de la qualification de vol aux instruments pour la classe d'aéronef utilisé.

(4) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef ayant des passagers à bord et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que la personne n'ait accumulé, avant d'être désignée commandant de bord, à bord d'un aéronef du même type et du même modèle de base et dans le poste de commandant de bord, le temps de vol suivant :

a) dans le cas d'un avion monomoteur ou d'un hélicoptère, cinq heures;

b) dans le cas d'un avion multimoteur, 15 heures.

(5) Le temps de vol visé au paragraphe (4) peut être réduit d'une heure pour chaque décollage et atterrissage effectué, jusqu'à un maximum de 50 pour cent.

(6) L'exploitant aérien peut permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et une personne peut agir en cette qualité à bord de l'aéronef, lorsque la personne ne satisfait pas aux exigences des alinéas (1)*b*) à *d*), si l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(7) Subparagraph (1)(*c*)(iv) does not apply in the case of a chief pilot who acts as pilot-in-command of a single-engined aeroplane that is not operated in accordance with subsection 703.22(2).

SOR/99-158, s. 8; SOR/2000-45, s. 1.

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(7) Le sous-alinéa (1)*c*)(iv) ne s'applique pas dans le cas du pilote en chef qui agit en qualité de commandant de bord d'un avion monomoteur qui n'est pas utilisé conformément au paragraphe 703.22(2).

DORS/99-158, art. 8; DORS/2000-45, art. 1.

Qualifications of Operational Control Personnel

703.89 (1) No air operator shall permit a person to act and no person shall act in an operational control position unless that person has fulfilled the training requirements set out in this Subpart and has demonstrated to the air operator the knowledge and abilities required by the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A person who has not acted in an operational control position within the previous three months shall, prior to acting in an operational control position, satisfy the air operator that the person still has the knowledge and abilities referred to in subsection (1).

Qualifications du personnel du contrôle d'exploitation

703.89 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'exercer les fonctions d'un poste de contrôle d'exploitation et à toute personne d'exercer ces fonctions, à moins qu'elle n'ait satisfait aux exigences relatives à la formation précisées dans la présente sous-partie et n'ait démontré à l'exploitant aérien qu'elle possède les connaissances et les aptitudes exigées par les *Normes de service aérien commercial*.

(2) La personne qui n'a pas occupé un poste de contrôle d'exploitation au cours des trois mois précédents doit, avant d'agir en cette qualité, démontrer à l'exploitant aérien qu'elle possède toujours les connaissances et les aptitudes visées au paragraphe (1).

Check Authority

703.90 (1) A pilot proficiency check shall be conducted by the Minister.

(2) Any other check required under this Subpart may be conducted by the Minister.

Pouvoirs de vérification et de contrôle

703.90 (1) Le contrôle de la compétence du pilote doit être effectué par le ministre.

(2) Tout autre contrôle ou toute autre vérification visé à la présente sous-partie peut être effectué par le ministre.

Validity Period

703.91 (1) Subject to subsections (2) and (3), the validity period of a pilot proficiency check, a competency check and the annual training referred to in section 703.98 expires on the first day of the thirteenth month following the month in which the pilot proficiency check, competency check or training was completed.

Période de validité

703.91 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la période de validité du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence et de la formation annuelle visée à l'article 703.98 expire le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle ou la vérification ou a terminé la formation.

(2) Where a pilot proficiency check, a competency check or annual training is renewed within the last 90 days of its validity period, its validity period is extended by 12 months.

(3) The Minister may extend the validity period of a pilot proficiency check, a competency check or annual training by up to 60 days where the Minister is of the opinion that aviation safety is not likely to be affected.

(4) Where the validity period of a pilot proficiency check, a competency check or annual training has been expired for 24 months or more, the person shall requalify by meeting the training requirements specified in the *Commercial Air Service Standards*.

[**703.92** to **703.97** reserved]

Division VIII — Training

Training Program

703.98 (1) Every air operator shall establish and maintain a ground and flight training program that is

(*a*) designed to ensure that each person who receives training acquires the competence to perform the person's assigned duties; and

(*b*) approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator's ground and flight training program shall include

(*a*) company indoctrination training;

(*b*) upgrading training;

(*c*) initial and annual training, including

(i) aircraft type training,

(ii) aircraft servicing and ground handling training,

(iii) emergency procedures training,

(iv) training for operational control personnel, and

(2) La période de validité est prolongée de 12 mois lorsque l'intéressé a subi un autre contrôle de la compétence du pilote ou une autre vérification de compétence, ou a reçu une autre session de formation annuelle au cours des 90 derniers jours de cette période.

(3) Le ministre peut prolonger d'au plus 60 jours la période de validité du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de la compétence ou de la formation annuelle s'il estime que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(4) Lorsque la période de validité du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence ou de la formation annuelle est expirée depuis 24 mois ou plus, l'intéressé doit se qualifier de nouveau en se conformant aux exigences relatives à la formation précisées dans les *Normes de service aérien commercial*.

[**703.92** à **703.97** réservés]

Section VIII — Formation

Programme de formation

703.98 (1) L'exploitant aérien doit établir et maintenir un programme de formation au sol et en vol qui :

a) a pour objet de permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir la compétence pour exercer les fonctions qui leur sont assignées;

b) est approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le programme de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien doit comprendre les éléments suivants :

a) la formation portant sur la politique de la compagnie;

b) l'entraînement d'avancement;

c) la formation initiale et annuelle qui comprend :

(i) l'entraînement sur type,

(ii) la formation portant sur l'entretien courant et les services d'escale,

(v) aircraft surface contamination training for pilots and other operations personnel; and

(*d*) any other training required to ensure a safe operation under this Subpart.

(3) An air operator shall

(*a*) include a detailed syllabus of its ground and flight training program in its company operations manual;

(*b*) ensure that qualified personnel are provided for its ground and flight training program, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*c*) establish and maintain a safety awareness program concerning the adverse effects of aircraft surface contamination and provide the program to all flight operations personnel who are not required to receive the training described in subparagraph (2)(*c*)(v).

Training and Qualification Records

703.99 (1) Every air operator shall, for each person who is required to receive training under this Subpart, establish and maintain a record of

(*a*) the person's name and, where applicable, personnel licence number, type and ratings;

(*b*) if applicable, the person's medical category and the expiry date of that category;

(*c*) the dates on which the person, while in the air operator's employ, successfully completed any training, pilot proficiency check, competency check or examination required under this Subpart or obtained any qualification required under this Subpart;

(*d*) information relating to any failure of the person, while in the air operator's employ, to successfully

(iii) la formation portant sur les procédures d'urgence,

(iv) la formation du personnel du contrôle d'exploitation,

(v) en ce qui concerne les pilotes et tout autre personnel des opérations, la formation portant sur la contamination des surfaces des aéronefs;

d) toute autre formation requise pour assurer la sécurité de l'exploitation en application de la présente sous-partie.

(3) L'exploitant aérien doit :

a) inclure un plan détaillé de son programme de formation au sol et en vol dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

b) s'assurer qu'est fourni pour le programme de formation au sol et en vol, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un personnel qualifié;

c) établir et maintenir un programme de sensibilisation à la sécurité portant sur les effets nocifs de la contamination des surfaces des aéronefs et le fournir au personnel des opérations en vol qui n'est pas tenu de recevoir la formation visée au sous-alinéa (2)*c*)(v).

Dossiers de formation et de qualifications

703.99 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour, pour chaque personne tenue de recevoir la formation visée dans la présente sous-partie, les renseignements suivants :

a) le nom de la personne et, s'il y a lieu, le numéro, le type et les qualifications de sa licence de membre du personnel;

b) s'il y a lieu, la catégorie médicale de la personne et la date d'expiration de cette catégorie;

c) les dates, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, auxquelles elle a terminé avec succès la formation, a subi avec succès le contrôle de la compétence du pilote, la vérification de compétence ou les examens, ou a obtenu les qualifications visés dans la présente sous-partie;

complete any training, pilot proficiency check, competency check or examination required under this Subpart or to obtain any qualification required under this Subpart; and

(*e*) the type of aircraft or flight training equipment used for any training, pilot proficiency check, competency check or qualification required under this Subpart.

(2) An air operator shall retain the records referred to in paragraphs (1)(*c*) and (*d*) and a record of each pilot proficiency check for at least three years.

(3) An air operator shall retain a copy of the most recent written examination completed by each pilot for each type of aircraft for which the pilot has a qualification.

[**703.100** to **703.103** reserved]

Division IX — Manuals

Requirements Relating to Company Operations Manual

703.104 (1) Every air operator shall establish and maintain a company operations manual that meets the requirements of section 703.105.

(2) An air operator shall submit its company operations manual, and any amendments to that manual, to the Minister.

(3) Where there is a change in any aspect of an air operator's operation or where the company operations manual no longer meets the *Commercial Air Service Standards*, the air operator shall amend its company operations manual.

(4) The Minister shall, where the *Commercial Air Service Standards* are met, approve those parts of a company operations manual, and any amendments to those

d) les renseignements concernant tout échec qu'elle a subi, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, relativement à la formation, au contrôle de la compétence du pilote, à la vérification de compétence, aux examens ou à l'obtention des qualifications visés dans la présente sous-partie;

e) le type d'aéronef ou d'équipement d'entraînement de vol utilisé au cours de la formation, du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence ou des qualifications visés dans la présente sous-partie.

(2) L'exploitant aérien doit conserver pendant au moins trois ans les renseignements visés aux alinéas (1)*c*) et *d*) et le dossier de chaque contrôle de la compétence du pilote.

(3) L'exploitant aérien doit conserver la copie de l'examen écrit le plus récent qu'un pilote a subi pour chaque type d'aéronef pour lequel ce pilote a une qualification.

[**703.100** à **703.103** réservés]

Section IX — Manuels

Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie

703.104 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour un manuel d'exploitation de la compagnie conforme aux exigences de l'article 703.105.

(2) L'exploitant aérien doit soumettre au ministre le manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées.

(3) L'exploitant aérien doit modifier le manuel d'exploitation de la compagnie lorsque des changements sont apportés à tout élément de son exploitation ou que le manuel n'est plus conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Le ministre approuve les parties du manuel d'exploitation de la compagnie portant sur les renseignements visés à l'article 703.105, et toutes les modifica-

parts, that relate to the information required by section 703.105.

Contents of Company Operations Manual

703.105 (1) A company operations manual, which may be issued in separate parts corresponding to specific aspects of an operation, shall include the instructions and information necessary to enable the personnel concerned to perform their duties safely and shall contain the information required by the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A company operations manual shall be such that

(*a*) all parts of the manual are consistent and compatible in form and content;

(*b*) the manual can be readily amended;

(*c*) the manual contains an amendment control page and a list of the pages that are in effect; and

(*d*) the manual has the date of the last amendment to each page specified on that page.

Distribution of Company Operations Manual

703.106 (1) Subject to subsection (2), an air operator shall provide a copy of the appropriate parts of its company operations manual, including any amendments to those parts, to each of its crew members and to its ground operations and maintenance personnel.

(2) An air operator may place a copy of the appropriate parts of its company operations manual in each aircraft that it operates, instead of providing a copy to each crew member, if the air operator has established in its company operations manual procedures for amending that manual.

(3) Every person who has been provided with a copy of the appropriate parts of a company operations manual pursuant to subsection (1) shall keep it up to date with the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the person is performing assigned duties.

tions qui y sont apportées, lorsque les *Normes de service aérien commercial* sont satisfaites.

Contenu du manuel d'exploitation de la compagnie

703.105 (1) Le manuel d'exploitation de la compagnie, qui peut être publié en parties distinctes portant sur des éléments particuliers de l'exploitation, doit comprendre les instructions et les renseignements permettant au personnel concerné d'exercer ses fonctions en toute sécurité et doit contenir les renseignements qu'exigent les *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le manuel d'exploitation de la compagnie doit :

a) d'une partie à l'autre, être uniforme et compatible sur les plans de la forme et du contenu;

b) être facile à modifier;

c) contenir une liste des modifications et une liste des pages en vigueur;

d) porter, sur chaque page modifiée, la date de la dernière modification apportée à la page.

Diffusion du manuel d'exploitation de la compagnie

703.106 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien doit fournir un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées à chacun de ses membres d'équipage et aux membres du personnel des opérations au sol et de maintenance.

(2) L'exploitant aérien peut garder, s'il établit dans son manuel d'exploitation de la compagnie des procédures de modification du manuel, un exemplaire des parties applicables du manuel à bord de chaque aéronef qu'il utilise, plutôt que d'en fournir un exemplaire à chaque membre d'équipage.

(3) La personne qui a reçu un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie en application du paragraphe (1) doit le tenir à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et s'assurer que les parties applicables sont à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées.

Standard Operating Procedures

703.107 (1) Every air operator shall, for each of its aircraft that is required to be operated by two or more pilots, establish and maintain standard operating procedures that enable the crew members to operate the aircraft within the limitations specified in the aircraft flight manual and that meet the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator that has established standard operating procedures for an aircraft shall ensure that a copy of the standard operating procedures is carried on board the aircraft.

[**703.108** and **703.109** reserved]

Procédures d'utilisation normalisées

703.107 (1) L'exploitant aérien doit, pour chacun de ses aéronefs devant être utilisés par au moins deux pilotes, établir et tenir à jour des procédures d'utilisation normalisées qui permettent aux membres d'équipage d'utiliser l'aéronef selon les limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef et qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien qui a établi des procédures d'utilisation normalisées pour un aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire de celles-ci est transporté à bord de l'aéronef.

[**703.108** et **703.109** réservés]

Subpart 4 — Commuter Operations

Division I — General

Application

704.01 This Subpart applies in respect of the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of any of the following aircraft:

(*a*) a multi-engined aeroplane that has a MCTOW of 8 618 kg (19,000 pounds) or less and a seating configuration, excluding pilot seats, of 10 to 19 inclusive;

(*b*) a turbo-jet-powered aeroplane that has a maximum zero fuel weight of 22 680 kg (50,000 pounds) or less and for which a Canadian type certificate has been issued authorizing the transport of not more than 19 passengers;

(*b.1*) a multi-engined helicopter with a seating configuration, excluding pilot seats, of 10 to 19 inclusive, unless it is certified for operation with one pilot and operated under VFR; and

(*c*) any aircraft that is authorized by the Minister to be operated under this Subpart.

SOR/2005-193, s. 2.

Sous-partie 4 — Exploitation d'un service aérien de navette

Section I — Généralités

Application

704.01 La présente sous-partie s'applique à l'utilisation par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, des aéronefs suivants :

a) un avion multimoteur dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg (19 000 livres) et dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges inclusivement, sans compter les sièges pilotes;

b) un avion à turboréacteurs dont la masse maximale sans carburant ne dépasse pas 22 680 kg (50 000 livres) et pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport d'au plus 19 passagers;

b.1) un hélicoptère multimoteur dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges inclusivement, sans compter les sièges pilotes sauf s'il est certifié pour utilisation par un seul pilote et s'il est utilisé en vol VFR;

c) tout aéronef dont l'utilisation est autorisée sous le régime de la présente sous-partie par le ministre.

DORS/2005-193, art. 2.

Aircraft Operation

704.02 No air operator shall operate an aircraft under this Subpart unless the air operator complies with the conditions and operations specifications in an air operator certificate issued to that operator by the Minister pursuant to section 704.07.

[**704.03** to **704.06** reserved]

Division II — Certification

Issuance or Amendment of Air Operator Certificate

704.07 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by the *Commercial Air Service Standards*, issue or amend an air operator certificate where the applicant demonstrates to the Minister the ability to

(*a*) maintain an adequate organizational structure;

(*b*) maintain an operational control system;

(*c*) meet training program requirements;

(*d*) comply with maintenance requirements;

(*e*) meet the *Commercial Air Service Standards* for the operation; and

(*f*) conduct the operation safely.

(2) For the purposes of subsection (1), an applicant shall have

(*a*) a management organization capable of exercising operational control;

(*b*) managerial personnel who have been approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*, are employed on a full-time basis and perform the functions related to the following positions, namely,

(i) operations manager,

Utilisation des aéronefs

704.02 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef sous le régime de la présente sous-partie, à moins qu'il ne se conforme aux conditions et aux spécifications d'exploitation du certificat d'exploitation aérienne qui lui a été délivré par le ministre en application de l'article 704.07.

[**704.03** à **704.06** réservés]

Section II — Agrément

Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne

704.07 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie un certificat d'exploitation aérienne si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes de service aérien commercial* lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

a) maintenir une structure organisationnelle convenable;

b) maintenir un système de contrôle d'exploitation;

c) satisfaire aux exigences relatives au programme de formation;

d) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance;

e) satisfaire aux *Normes de service aérien commercial* applicables à l'exploitation;

f) mener l'exploitation d'une manière sécuritaire.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le demandeur doit :

a) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation;

b) disposer de personnel de gestion approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*, qui est employé à temps plein et exerce les fonctions liées aux postes suivants :

(i) gestionnaire des opérations,

(ii) chief pilot, and

(iii) where the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, maintenance manager;

(*c*) operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) after January 1, 1997, where a master minimum equipment list has been established for a type of aircraft, a minimum equipment list for each aircraft of that type, approved by the Minister in accordance with the procedures specified in the *MMEL/MEL Policy and Procedures Manual*;

(*e*) aircraft that are properly equipped for and flight crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*f*) an operational control system that meets the requirements of section 704.15;

(*g*) a training program that meets the requirements of this Subpart;

(*h*) legal custody and control of at least one aircraft of each category of aircraft that is to be operated;

(*i*) a company operations manual that meets the requirements of sections 704.120 and 704.121; and

(*j*) a maintenance control system approved pursuant to Subpart 6.

Contents of Air Operator Certificate

704.08 An air operator certificate shall contain

(*a*) the legal name, trade name and address of the air operator;

(*b*) the number of the air operator certificate;

(*c*) the effective date of certification;

(ii) pilote en chef,

(iii) gestionnaire de la maintenance, dans le cas où le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA);

c) disposer de services et d'équipement de soutien opérationnel conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

d) après le 1er janvier 1997, disposer, dans le cas où une liste principale d'équipement minimal a été établie pour un type d'aéronef, d'une liste d'équipement minimal pour chaque aéronef de ce type approuvée par le ministre conformément aux procédures précisées dans le *Manuel des politiques et procédures, MMEL/MEL*;

e) disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage de conduite qui sont qualifiés pour cette région d'exploitation et ce type d'exploitation;

f) disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui satisfait aux exigences de l'article 704.15;

g) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la présente sous-partie;

h) avoir la garde et la responsabilité légales d'au moins un aéronef de chaque catégorie d'aéronefs qu'il utilisera;

i) disposer d'un manuel d'exploitation de la compagnie qui satisfait aux exigences des articles 704.120 et 704.121;

j) disposer d'un système de contrôle de la maintenance approuvé en application de la sous-partie 6.

Contenu du certificat d'exploitation aérienne

704.08 Le certificat d'exploitation aérienne contient ce qui suit :

a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse de l'exploitant aérien;

b) le numéro du certificat;

(*d*) the date of issue of the certificate;

(*e*) the general conditions identified in section 704.09;

(*f*) specific conditions with respect to

(i) the areas of operation authorized,

(ii) the types of service authorized,

(iii) the types of aircraft authorized and, if applicable, their registration, and any operational restrictions, and

(iv) the main base, scheduled points and, if applicable, sub-bases; and

(*g*) where the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*, operations specifications with respect to

(i) aircraft performance, equipment and emergency equipment requirements,

(ii) instrument approach procedures,

(iii) enroute aerodrome authorizations and limitations,

(iv) special weather minima authorizations,

(v) authorizations concerning flight crew member qualifications and flight crew member complement,

(vi) navigation system authorizations,

(vii) pilot training and pilot proficiency checks,

(viii) special helicopter procedures,

(ix) the air operator maintenance control system approved pursuant to Subpart 6,

(x) leasing arrangements, and

(xi) any other condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

SOR/2009-152, s. 13.

c) la date d'entrée en vigueur du certificat;

d) la date de délivrance du certificat;

e) les conditions générales visées à l'article 704.09;

f) les conditions particulières en ce qui concerne :

(i) les régions d'exploitation autorisées,

(ii) les types de services autorisés,

(iii) les types d'aéronefs autorisés et, s'il y a lieu, leur immatriculation, et toutes restrictions opérationnelles,

(iv) la base principale, les points réguliers et, le cas échéant, les bases secondaires;

g) dans le cas où l'exploitant aérien satisfait aux *Normes de service aérien commercial*, les spécifications d'exploitation en ce qui concerne :

(i) les exigences relatives aux performances, à l'équipement et à l'équipement de secours des aéronefs,

(ii) les procédures d'approche aux instruments,

(iii) les autorisations et les restrictions des aérodromes en route,

(iv) les autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques,

(v) les autorisations concernant les qualifications des membres d'équipage de conduite et l'effectif des membres d'équipage de conduite,

(vi) les autorisations concernant le système de navigation,

(vii) la formation des pilotes et les contrôles de la compétence des pilotes,

(viii) les procédures spéciales relatives aux hélicoptères,

(ix) le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien approuvé en application de la sous-partie 6,

(x) les accords de location,

(xi) toute autre condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

DORS/2009-152, art. 13.

General Conditions of Air Operator Certificate

704.09 An air operator certificate shall contain the following general conditions:

(*a*) the air operator shall conduct flight operations in accordance with its company operations manual;

(*b*) the air operator shall maintain an adequate organizational structure;

(*c*) the air operator shall employ managerial personnel who meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) the air operator shall conduct training in accordance with its training program approved pursuant to this Subpart;

(*e*) the air operator shall maintain aircraft that are properly equipped for the area of operation and the type of operation;

(*f*) the air operator shall employ crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*g*) the air operator shall maintain its aircraft in accordance with the requirements of Subpart 6;

(*h*) the air operator shall maintain operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*i*) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after

(i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base, a scheduled point or its managerial personnel, or

(ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

(*j*) the air operator shall conduct a safe operation.

SOR/2009-152, s. 14.

Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne

704.09 Le certificat d'exploitation aérienne contient les conditions générales suivantes :

a) l'exploitant aérien effectue les opérations aériennes conformément au manuel d'exploitation de la compagnie;

b) l'exploitant aérien maintient une structure organisationnelle convenable;

c) l'exploitant aérien a à son service du personnel de gestion qui satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

d) l'exploitant aérien dispense la formation conformément au programme de formation approuvé conformément à la présente sous-partie;

e) l'exploitant aérien dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation;

f) l'exploitant aérien a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour la région d'exploitation et le type d'exploitation;

g) l'exploitant aérien effectue la maintenance des aéronefs conformément aux exigences de la sous-partie 6;

h) l'exploitant aérien maintient des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :

(i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires, à ses points réguliers ou à son personnel de gestion,

(ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

j) l'exploitant aérien mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

DORS/2009-152, art. 14.

[**704.10** and **704.11** reserved]

Division III — Flight Operations

Operating Instructions

704.12 (1) An air operator shall ensure that all operations personnel are properly instructed about their duties and about the relationship of their duties to the operation as a whole.

(2) The operations personnel of an air operator shall follow the procedures specified in the air operator's company operations manual in the performance of their duties.

General Operational Information

704.13 Every air operator shall establish a system for the timely dissemination of general operational information that includes a means for each crew member to acknowledge receipt of such information.

Scheduled Air Service Requirements

704.14 (1) Subject to subsection (2), every air operator that operates a scheduled air service for the purpose of transporting persons shall operate the service between airports or heliports or between an airport or heliport and a military aerodrome.

(2) An air operator may operate a scheduled air service for the purpose of transporting persons between an airport and an aerodrome other than a military aerodrome or between two aerodromes if the air operator is authorized to do so in its air operator certificate.

SOR/2007-87, s. 15.

[**704.10** et **704.11** réservés]

Section III — Opérations aériennes

Instructions relatives aux opérations

704.12 (1) L'exploitant aérien doit s'assurer que des instructions suffisantes sont données au personnel des opérations concernant ses fonctions et la relation que celles-ci ont avec l'ensemble des opérations.

(2) Le personnel des opérations de l'exploitant aérien doit, dans l'exercice de ses fonctions, suivre les procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Renseignements généraux relatifs aux opérations

704.13 L'exploitant aérien doit mettre sur pied un système de diffusion, en temps opportun, des renseignements généraux relatifs aux opérations qui comprend un moyen permettant à chaque membre d'équipage d'accuser réception de ces renseignements.

Exigences relatives à un service aérien régulier

704.14 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

(2) L'exploitant aérien peut exploiter un service aérien régulier pour le transport de personnes entre un aéroport et un aérodrome autre qu'un aérodrome militaire ou entre deux aérodromes, s'il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne.

DORS/2007-87, art. 15.

Operational Control System

704.15 No air operator shall operate an aircraft unless the air operator has an operational control system that meets the *Commercial Air Service Standards* and is under the control of its operations manager.

Système de contrôle d'exploitation

704.15 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins de disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui est conforme aux *Normes de service aérien commercial* et dont la supervision est assurée par le gestionnaire des opérations.

Flight Authorization

704.16 No person shall commence a flight unless the flight has been authorized in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

Autorisation de vol

704.16 Il est interdit de commencer un vol à moins qu'il n'ait été autorisé conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Operational Flight Plan

704.17 (1) No air operator shall permit a person to commence a flight unless an operational flight plan that meets the *Commercial Air Service Standards* has been prepared in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

(2) The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that one copy of the operational flight plan is left at a point of departure, in accordance with the procedures specified in the company operations manual, and that another copy is carried on board the aircraft until the aircraft reaches the final destination of the flight.

(3) An air operator shall retain a copy of the operational flight plan, including any amendments to that plan, for the period specified in the company operations manual.

Plan de vol exploitation

704.17 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne de commencer un vol, à moins qu'un plan de vol exploitation conforme aux *Normes de service aérien commercial* n'ait été établi conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(2) Le commandant de bord de l'aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire du plan de vol exploitation est laissé à un point de départ, conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie, et qu'un autre exemplaire est transporté à bord de l'aéronef jusqu'à la destination finale du vol.

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du plan de vol exploitation, y compris ses modifications, pendant la période précisée dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Maintenance of Aircraft

704.18 No air operator shall permit a person to conduct a take-off in an aircraft that has not been maintained in accordance with the air operator's maintenance control system.

Maintenance de l'aéronef

704.18 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre d'effectuer le décollage d'un aéronef dont la maintenance n'a pas été effectuée conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien.

Checklist

704.19 (1) Every air operator shall establish the checklist referred to in paragraph 602.60(1)(*a*) for each aircraft type that it operates and shall make the appropri-

Liste de vérifications

704.19 (1) L'exploitant aérien doit établir la liste de vérifications visée à l'alinéa 602.60(1)*a*) pour chaque

ate parts of the checklist readily available to the crew members.

(2) Every crew member shall follow the checklist referred to in subsection (1) in the performance of the crew member's assigned duties.

Fuel Requirements

704.20 No air operator shall authorize a flight and no person shall commence a flight unless the aircraft carries sufficient fuel to meet the fuel requirements of Part VI and to allow the aircraft

(*a*) in the case of an aeroplane operated in IFR flight,

(i) to descend at any point along the route to the lower of

(A) the single-engined service ceiling, or

(B) 10,000 feet,

(ii) to cruise at the altitude referred to in subparagraph (i) to a suitable aerodrome,

(iii) to conduct an approach and a missed approach, and

(iv) to hold for 30 minutes at an altitude of 1,500 feet above the elevation of the aerodrome selected in accordance with subparagraph (ii); and

(*b*) in the case of a helicopter operated in night VFR flight, to fly to the destination aerodrome and then to fly for 30 minutes at normal cruising speed.

Admission to Flight Deck

704.21 (1) Where a Department of Transport air carrier inspector presents an official identity card to the pilot-in-command of an aircraft, the pilot-in-command shall give the inspector free and uninterrupted access to the flight deck of the aircraft.

type d'aéronef qu'il utilise et mettre les parties applicables de la liste à la portée des membres d'équipage.

(2) Les membres d'équipage doivent utiliser, durant l'exercice des fonctions qui leur sont assignées, la liste de vérifications visée au paragraphe (1).

Exigences relatives au carburant

704.20 Il est interdit à l'exploitant aérien d'autoriser un vol et à quiconque de commencer un vol à moins que l'aéronef ne transporte une quantité de carburant suffisante pour satisfaire aux exigences relatives au carburant de la partie VI et ne transporte une quantité de carburant suffisante pour permettre :

a) dans le cas d'un avion en vol IFR :

(i) de descendre à tout point sur le trajet du vol qui se situe à la plus basse des altitudes suivantes :

(A) le plafond pratique d'un avion monomoteur,

(B) 10 000 pieds,

(ii) de poursuivre le vol en croisière à l'altitude visée au sous-alinéa (i) jusqu'à un aérodrome convenable,

(iii) d'effectuer une approche et une approche interrompue,

(iv) de demeurer en attente pendant 30 minutes à une altitude de 1 500 pieds au-dessus de l'altitude de l'aérodrome choisi en application du sous-alinéa (ii);

b) dans le cas d'un hélicoptère en vol VFR de nuit, d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, et de poursuivre le vol pendant 30 minutes à la vitesse de croisière normale.

Accès au poste de pilotage

704.21 (1) Le commandant de bord d'un aéronef doit accorder l'accès libre et ininterrompu au poste de pilotage à un inspecteur des transporteurs aériens du ministère des Transports lorsque l'inspecteur présente sa carte d'identité officielle au commandant de bord.

(2) An air operator and the pilot-in-command shall make available for the use of the air carrier inspector the seat most suitable to perform the inspector's duties, as determined by the inspector.

Simulation of Emergency Situations

704.22 No person shall, where passengers are on board an aircraft, simulate emergency situations that could affect the flight characteristics of the aircraft.

VFR Flight Obstacle Clearance Requirements

704.23 Except when conducting a take-off or landing, no person shall operate an aircraft in VFR flight

(*a*) at night, at less than 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of three miles from the route to be flown; or

(*b*) where the aircraft is an aeroplane, during the day, at less than 500 feet AGL or at a horizontal distance of less than 500 feet from any obstacle.

VFR Flight Minimum Flight Visibility — Uncontrolled Airspace

704.24 Where a helicopter is operated in day VFR flight within uncontrolled airspace at less than 1,000 feet AGL, a person may, for the purposes of subparagraph 602.115(*d*)(i), operate the helicopter when flight visibility is less than one mile if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

VFR Flight Weather Conditions

704.25 No person shall commence a VFR flight unless current weather reports and forecasts, if obtainable, indicate that the weather conditions along the route to be

(2) L'exploitant aérien et le commandant de bord de l'aéronef doivent mettre à la disposition de l'inspecteur des transporteurs aériens le siège que l'inspecteur juge le plus convenable pour l'exercice de ses fonctions.

Simulation de situations d'urgence

704.22 Il est interdit de simuler des situations d'urgence qui pourraient modifier les caractéristiques de vol de l'aéronef lorsqu'il y a des passagers à bord.

Exigences relatives à la marge de franchissement d'obstacles en vol VFR

704.23 Sauf pour effectuer un décollage ou un atterrissage, il est interdit d'utiliser un aéronef en vol VFR :

a) la nuit, à moins de 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de trois milles ou moins, mesurée horizontalement, de la route prévue;

b) dans le cas où l'aéronef est un avion, le jour, à moins de 500 pieds AGL ou à une distance inférieure à 500 pieds de tout obstacle, mesurée horizontalement.

Visibilité en vol minimale en vol VFR — Espace aérien non contrôlé

704.24 Lorsqu'un hélicoptère est utilisé en vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé à moins de 1 000 pieds AGL, une personne peut, pour l'application du sous-alinéa 602.115*d*)(i), utiliser l'hélicoptère dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à un mille, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Conditions météorologiques en vol VFR

704.25 Il est interdit de commencer un vol VFR à moins que les derniers bulletins météorologiques et les dernières prévisions météorologiques, s'ils peuvent être obtenus, n'indiquent que les conditions météorologiques

flown and at the destination aerodrome will be such that the flight can be conducted in compliance with VFR.

Take-off Minima

704.26 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are at or above the take-off minima, but below the landing minima, for the runway to be used unless

(*a*) the take-off is authorized in an air operator certificate; and

(*b*) the person complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A person may conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are at or above the take-off minima, but below the landing minima, for the runway to be used, if the weather conditions are at or above the landing minima for another suitable runway at that aerodrome, taking into account the aircraft performance operating limitations specified in Division IV.

(3) For the purposes of section 602.126, a person may conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are below the take-off minima specified in the instrument approach procedure, if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(4) For the purposes of this section, the landing minima are the decision height or the minimum descent altitude and the visibility published for an approach.

sur la route prévue et à l'aérodrome de destination lui permettront de se conformer aux VFR.

Minimums de décollage

704.26 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux minimums de décollage mais inférieures aux minimums d'atterrissage de la piste prévue, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) le décollage est autorisé aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) la personne satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Une personne peut effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux minimums de décollage mais inférieures aux minimums d'atterrissage de la piste prévue, pourvu que les conditions météorologiques soient égales ou supérieures aux minimums d'atterrissage d'une autre piste convenable à l'aérodrome, compte tenu des limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs précisées à la section IV.

(3) Pour l'application de l'article 602.126, une personne peut effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums de décollage précisés dans les procédures d'approche aux instruments si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Pour l'application du présent article, les minimums d'atterrissage sont la hauteur de décision ou l'altitude minimale de descente et la visibilité publiées pour une approche.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

704.27 For the purposes of section 602.122, a person may conduct an IFR flight where an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary, if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR

704.27 Pour l'application de l'article 602.122, une personne peut effectuer un vol IFR lorsqu'aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

VFR OTT Flight

704.28 No person shall operate an aircraft in VFR OTT flight unless

(*a*) [Repealed, SOR/2007-78, s. 1]

(*b*) the person is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*c*) the person complies with the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/2007-78, s. 1.

Vol VFR OTT

704.28 Il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef en vol VFR OTT, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) [Abrogé, DORS/2007-78, art. 1]

b) la personne y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

c) la personne satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/2007-78, art. 1.

Routes in Uncontrolled Airspace

704.29 No person shall, in uncontrolled airspace, conduct an IFR flight or a night VFR flight on a route other than an air route unless the air operator establishes the route in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

Routes dans l'espace aérien non contrôlé

704.29 Il est interdit d'effectuer, dans l'espace aérien non contrôlé, un vol IFR ou un vol VFR de nuit sur une route autre qu'une route aérienne à moins que l'exploitant aérien n'établisse la route en conformité avec les *Normes de service aérien commercial*.

704.30 [Reserved]

704.30 [Réservé]

Minimum Altitudes and Distances

704.31 For the purposes of sections 602.13 and 602.15, a person may conduct a take-off, approach or landing in a helicopter within a built-up area of a city or town, or operate a helicopter at altitudes and distances less than those specified in subsection 602.14(2), if the person

(*a*) has an authorization from the Minister or is authorized to do so in an air operator certificate; and

Altitudes et distances minimales

704.31 Pour l'application des articles 602.13 et 602.15, une personne peut effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un hélicoptère à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village ou utiliser un hélicoptère à une altitude et une distance inférieures aux altitudes et aux distances visées au paragraphe 602.14(2), si les conditions suivantes sont réunies :

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

a) elle en a reçu l'autorisation du ministre ou y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Weight and Balance Control

704.32 (1) No person shall operate an aircraft unless, during every phase of the flight, the load restrictions, weight and centre of gravity of the aircraft conform to the limitations specified in the aircraft flight manual.

(2) An air operator shall have a weight and balance system that meets the *Commercial Air Service Standards*.

(3) An air operator shall specify in its company operations manual its weight and balance system and instructions to employees regarding the preparation and accuracy of weight and balance forms.

Contrôle de la masse et du centrage

704.32 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que, au cours de chaque phase du vol la limite relative au chargement, la masse et le centre de gravité de l'aéronef ne soient conformes aux limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

(2) L'exploitant aérien doit disposer d'un système de calculs de masse et centrage conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) L'exploitant aérien doit préciser, dans son manuel d'exploitation de la compagnie, le système de calculs de masse et centrage ainsi que les instructions à l'intention des employés concernant la préparation et la précision du devis de masse et centrage.

Apron and Cabin Safety Procedures

704.33 (1) An air operator shall establish procedures to ensure that

(*a*) passengers move on the apron and embark and disembark safely, in accordance with procedures that meet the *Commercial Air Service Standards* and that are specified in the air operator's company operations manual;

(*b*) all passengers are seated and secured in accordance with subsection 605.26(1);

(*c*) subject to subsection (2), the back of each seat is in the upright position and all chair tables are stowed during movement on the surface, take-off and landing and at such other times as the pilot-in-command considers necessary for the safety of the persons on board the aircraft;

(*d*) seats located at emergency exits are not occupied by passengers whose presence in those seats could ad-

Procédures de sécurité dans la cabine et sur l'aire de trafic

704.33 (1) L'exploitant aérien doit établir des procédures pour s'assurer que :

a) le déplacement des passagers sur l'aire de trafic, ainsi que leur embarquement et leur débarquement, s'effectue en toute sécurité, conformément aux procédures qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial* et qui sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

b) chaque passager est assis et retenu à son siège conformément au paragraphe 605.26(1);

c) sous réserve du paragraphe (2), le dossier des sièges est en position verticale et toutes les tablettes sont rangées pendant le mouvement à la surface, le décollage et l'atterrissage et chaque fois que le commandant de bord le juge nécessaire pour assurer la sécurité des personnes à bord de l'aéronef;

versely affect the safety of passengers or crew members during an emergency evacuation; and

(*e*) the flight crew can exercise supervisory control over passengers by visual and aural means.

(2) An air operator may, for the transportation of any passenger who has been certified by a physician as unable to sit upright, allow the back of the seat occupied by such a passenger to remain in the reclining position during movement on the surface, take-off and landing if

(*a*) the passenger is seated in a location that will not restrict the evacuation of other passengers from the aircraft;

(*b*) the passenger is not seated in a row that is next to or immediately in front of an emergency exit; and

(*c*) the seat immediately behind the passenger's seat is vacant.

(3) No air operator shall assign a person to perform duties on board an aircraft unless that person has received the training referred to in paragraph 704.115(2)(*d*).

(4) No air operator shall permit an aircraft with passengers on board to be fuelled unless the fuelling is carried out in accordance with procedures that meet the *Commercial Air Service Standards* and that are specified in the air operator's company operations manual.

(5) For the purposes of section 602.08, no air operator shall permit the use of a portable electronic device on board an aircraft unless the air operator has established procedures that

(*a*) meet the *Commercial Air Service Standards*; and

(*b*) are specified in the air operator's company operations manual.

d) les sièges adjacents aux issues de secours ne sont pas occupés par des passagers dont la présence dans ces sièges risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation d'urgence;

e) les membres d'équipage de conduite peuvent exercer une surveillance des passagers par des moyens visuels et de communication orale.

(2) L'exploitant aérien peut, pour le transport d'un passager incapable de se tenir assis le dos droit, lorsque l'incapacité est attestée par un médecin, permettre que le dossier du siège de ce passager demeure en position inclinée pendant le mouvement à la surface, le décollage et l'atterrissage, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le passager n'occupe pas un siège pouvant nuire à l'évacuation des autres passagers;

b) le passager n'occupe pas un siège dans une rangée située à côté d'une issue de secours ou juste devant celle-ci;

c) aucune personne n'occupe le siège situé directement derrière celui du passager.

(3) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner à une personne des fonctions à bord d'un aéronef à moins que la personne n'ait reçu la formation visée à l'alinéa 704.115(2)*d*).

(4) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre l'avitaillement en carburant d'un aéronef ayant des passagers à bord, à moins que cet avitaillement ne soit effectué conformément aux procédures qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial* et qui sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(5) Pour l'application de l'article 602.08, il est interdit à l'exploitant aérien de permettre l'utilisation d'un appareil électronique portatif à bord d'un aéronef, à moins que l'exploitant aérien n'ait établi des procédures qui à la fois :

a) sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

Briefing of Passengers

704.34 (1) The pilot-in-command shall ensure that passengers are given a safety briefing in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations, seat orientation or responsibility for another person on board the aircraft, the pilot-in-command shall ensure that the passenger is given an individual safety briefing that

(*a*) is appropriate to the passenger's needs; and

(*b*) meets the *Commercial Air Service Standards*.

(3) The pilot-in-command shall ensure that, in the event of an emergency and where time and circumstances permit, all passengers are given an emergency briefing in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(4) The pilot-in-command shall ensure that each passenger who is seated next to an emergency exit is made aware of how to operate that exit.

SOR/2009-152, s. 15.

Safety Features Card

704.35 An air operator shall provide each passenger, at the passenger's seat, with a safety features card containing, in pictographic form, the information required by the *Commercial Air Service Standards*, and any wording shall be in English and French.

Instrument Approach Procedures

704.36 (1) No person shall conduct a CAT II or CAT III precision approach unless

b) sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Exposé donné aux passagers

704.34 (1) Le commandant de bord doit s'assurer qu'un exposé sur les mesures de sécurité est donné aux passagers conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est insuffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles, de ses limites de compréhension, de l'orientation de son siège ou de sa responsabilité à l'égard d'une autre personne à bord, le commandant de bord doit veiller à ce que ce passager reçoive un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui, à la fois :

a) est adapté aux besoins du passager;

b) est conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Le commandant de bord doit s'assurer qu'en cas d'urgence, si le temps et les circonstances le permettent, un exposé sur les mesures d'urgence est donné à tous les passagers conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Le commandant de bord doit s'assurer que chaque passager assis à côté d'une issue de secours est mis au courant de la façon d'ouvrir cette dernière.

DORS/2009-152, art. 15.

Carte des mesures de sécurité

704.35 L'exploitant aérien doit fournir à chaque passager, à son siège, une carte des mesures de sécurité qui contient, sous forme pictographique, les renseignements exigés par les *Normes de service aérien commercial*, et tout libellé doit être en français et en anglais.

Procédures d'approche aux instruments

704.36 (1) Il est interdit d'effectuer une approche de précision CAT II ou CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) the approach is conducted in accordance with the *Manual of All Weather Operations (Categories II and III)*.

(2) No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately prior to landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

(*a*) the condition of the runway or surface of intended landing; and

(*b*) the wind direction and speed.

SOR/2006-199, s. 19.

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'approche est effectuée en conformité avec le *Manuel d'exploitation tous temps (Catégories II et III)*.

(2) Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l'atterrissage, le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l'atterrissage;

b) la direction et la vitesse du vent.

DORS/2006-199, art. 19.

Approach Bans — Non-precision, APV, and CAT I Precision

704.37 (1) For the purposes of subsections (2) to (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

(*a*) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*b*) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*c*) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or

(*d*) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is avail-

Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I

704.37 (1) Pour l'application des paragraphes (2) à (4), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l'égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B » , la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B » , la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60^{e} parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est

able, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.

(2) No person shall continue a non-precision approach or an APV unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) the aeroplane is equipped with

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower;

(*c*) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and

(*d*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(3) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) the aeroplane is equipped with

disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée.

(2) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision ou une APV à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;

d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(3) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;

(*c*) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 724.37 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 724.37 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*; and

(*e*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(4) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting or a CAT I precision approach in an aeroplane equipped with a HUD unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) in the case of an aeroplane not equipped with a HUD,

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe avec une trajectoire d'approche finale conforme aux exigences de l'article 724.37 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — avions des Normes de service aérien commercial*;

d) le segment d'approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d'une descente avec angle constant prévu qui est indiqué à l'article 724.37 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — avions des Normes de service aérien commercial*;

e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste ou une approche de CAT I à bord d'un avion muni d'un HUD à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,

(ii) the aeroplane is equipped with

(A) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or

(B) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower, and

(iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;

(*c*) in the case of an aeroplane equipped with a HUD capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower,

(i) the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,

(ii) the aeroplane is equipped with a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, and

(iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and

(*d*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the

b) dans le cas d'un avion qui n'est pas muni d'un HUD :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,

(ii) l'avion est équipé, selon le cas :

(A) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,

(B) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote,

(iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

c) dans le cas d'un avion qui est muni d'un HUD pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins :

(i) le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,

(ii) l'avion est équipé d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,

(iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

point where the final approach course is intercepted.

TABLE

APPROACH BANS — VISIBILITY

	Column I		Column II	
	Canada Air Pilot Advisory Visibility		Visibility Report	
Item	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	greater than 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	greater than 6 000
11.	3		1 1/2	greater than 6 000

SOR/2006-199, s. 19.

[**704.38** to **704.43** reserved]

Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations

Exceptions

704.44 A person may operate an aircraft without complying with the requirements of this Division if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

TABLEAU

INTERDICTIONS D'APPROCHE — VISIBILITÉ

	Colonne I		Colonne II	
	Visibilité recommandée dans le *Canada Air Pilot*		Compte rendu de la visibilité	
Article	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	supérieure à 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
11.	3		1 1/2	supérieure à 6 000

DORS/2006-199, art. 19.

[**704.38** à **704.43** réservés]

Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs

Exceptions

704.44 Une personne peut utiliser un aéronef sans se conformer aux exigences de la présente section, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

General Requirements

704.45 Any determination made for the purposes of sections 704.46 to 704.50 shall be based on approved performance data set out in the aircraft flight manual.

Take-off Weight Limitations

704.46 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft if the weight of the aircraft

(*a*) exceeds the maximum take-off weight specified in the aircraft flight manual for the pressure-altitude and the ambient temperature at the aerodrome where the take-off is to be made; or

(*b*) after allowing for planned fuel consumption during the flight to the destination aerodrome or alternate aerodrome, exceeds the landing weight specified in the aircraft flight manual for the pressure-altitude and the ambient temperature at the destination aerodrome or alternate aerodrome.

(2) In the determination of the maximum take-off weight referred to in subsection (1) for a small aeroplane,

(*a*) subject to subsection (5), the required accelerate-stop distance shall not exceed the accelerate-stop distance available (ASDA); and

(*b*) the all-engines-operating take-off distance shall not exceed the take-off distance available (TODA).

(3) Subject to subsection (5), in the determination of the maximum take-off weight referred to in subsection (1) for a large aeroplane,

(*a*) the required accelerate-stop distance shall not exceed the accelerate-stop distance available (ASDA);

(*b*) the required take-off run shall not exceed the take-off run available (TORA); and

(*c*) the required take-off distance shall not exceed the take-off distance available (TODA).

Exigences générales

704.45 Il doit être tenu compte, dans tout calcul fait pour l'application des articles 704.46 à 704.50, des données relatives aux performances approuvées prévues au manuel de vol de l'aéronef.

Limites de masse au décollage

704.46 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef lorsque, selon le cas :

a) la masse de l'aéronef est supérieure à la masse maximale au décollage précisée dans le manuel de vol de l'aéronef quant à l'altitude-pression et à la température ambiante à l'aérodrome prévu pour le décollage;

b) compte tenu de la consommation prévue de carburant au cours du vol vers l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement, la masse de l'aéronef est supérieure à la masse à l'atterrissage précisée dans le manuel de vol de l'aéronef quant à l'altitude-pression et à la température ambiante à l'aérodrome de destination ou à l'aérodrome de dégagement.

(2) Dans la détermination de la masse maximale au décollage visée au paragraphe (1), dans le cas d'un petit avion :

a) sous réserve du paragraphe (5), la distance accélération-arrêt exigée ne peut dépasser la distance accélération-arrêt utilisable (ASDA);

b) la distance de décollage avec tous les moteurs opérants ne peut dépasser la distance de décollage utilisable (TODA).

(3) Sous réserve du paragraphe (5), dans la détermination de la masse maximale au décollage visée au paragraphe (1), dans le cas d'un gros avion :

a) la distance accélération-arrêt exigée ne peut dépasser la distance accélération-arrêt utilisable (ASDA);

b) le roulement au décollage exigé ne peut dépasser la distance de roulement utilisable au décollage (TORA);

c) la distance de décollage exigée ne peut dépasser la distance de décollage utilisable (TODA).

(4) For the purposes of subsections (2) and (3), the following factors shall be taken into account:

(*a*) the pressure-altitude at the aerodrome;

(*b*) the ambient temperature;

(*c*) the runway slope in the direction of take-off; and

(*d*) not more than 50 per cent of the reported headwind component or not less than 150 per cent of the reported tailwind component.

(5) A person may conduct a take-off without meeting the requirements of paragraph (2)(*a*) or subsection (3) if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Net Take-off Flight Path

704.47 (1) No person shall conduct a take-off in a large aeroplane if the weight of the aeroplane is greater than the weight specified in the aircraft flight manual as allowing a net take-off flight path that clears all obstacles by at least 35 feet vertically or at least 200 feet horizontally within the aerodrome boundaries, and by at least 300 feet horizontally outside those boundaries, unless

(*a*) the take-off is authorized in an air operator certificate; and

(*b*) the person complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) In the determination of the maximum weight, minimum distances and flight path referred to in subsection (1),

(*a*) corrections shall be made for

(i) the runway to be used,

(ii) the runway slope in the direction of take-off,

(4) Pour l'application des paragraphes (2) et (3), il doit être tenu compte des facteurs suivants :

a) l'altitude-pression à l'aérodrome;

b) la température ambiante;

c) la pente de la piste dans la direction du décollage;

d) au plus 50 pour cent de la composante vent debout signalée ou au moins 150 pour cent de la composante vent arrière signalée.

(5) Toute personne peut effectuer un décollage sans se conformer aux exigences de l'alinéa (2)*a*) ou du paragraphe (3) si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Trajectoire nette de décollage

704.47 (1) Il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un gros avion dont la masse est supérieure à la masse qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef et qui permet une trajectoire nette de décollage comportant une marge de franchissement d'obstacles d'au moins 35 pieds, mesurée verticalement, ou d'au moins 200 pieds, mesurée horizontalement, à l'intérieur des limites de l'aérodrome, et d'au moins 300 pieds, mesurée horizontalement, à l'extérieur de ces limites, à moins que :

a) le décollage ne soit autorisé aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) la personne ne satisfasse aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Dans la détermination de la masse maximale, des distances minimales et de la trajectoire visées au paragraphe (1) :

a) des corrections sont apportées selon :

(i) la piste à utiliser,

(ii) la pente de la piste dans la direction du décollage,

(iii) the pressure-altitude at the aerodrome,

(iv) the ambient temperature, and

(v) the wind component at the time of take-off, where not more than 50 per cent of the reported headwind component or not less than 150 per cent of the reported tailwind component is considered; and

(*b*) calculations shall be based on the pilot

(i) not banking the aeroplane before reaching an altitude of 50 feet,

(ii) subject to subsection (3), using 15 degrees or less of bank at or below 400 feet, and

(iii) using no more than 25 degrees of bank thereafter, aircraft speed and configuration permitting.

(3) A bank angle greater than the 15 degrees referred to in subparagraph (2)(*b*)(ii) may be used if it is authorized in an air operator certificate.

Enroute Limitations with One Engine Inoperative

704.48 No person shall operate a multi-engined aircraft with passengers on board if the weight of the aircraft is greater than the weight that will allow the aircraft to maintain, with any engine inoperative, the following altitudes:

(*a*) when operating in IMC or in IFR flight on airways or air routes, the MOCA of the route to be flown;

(*b*) when operating in IMC or in night VFR flight on routes established by an air operator, the MOCA of the route to be flown; and

(*c*) when operating in VFR flight, at least 500 feet above the surface.

Dispatch Limitations: Landing at Destination and Alternate Aerodromes

704.49 (1) Subject to subsection (3), no person shall dispatch or conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane or in a large aeroplane unless

(iii) l'altitude-pression à l'aérodrome,

(iv) la température ambiante,

(v) la composante du vent au décollage, s'il est tenu compte d'au plus 50 pour cent de la composante vent debout signalée ou d'au moins 150 pour cent de la composante vent arrière signalée;

b) le calcul suppose que le pilote :

(i) n'effectue pas d'inclinaison latérale avant d'avoir atteint l'altitude de 50 pieds,

(ii) sous réserve du paragraphe (3), effectue une inclinaison latérale de 15 degrés ou moins à une altitude de 400 pieds ou moins,

(iii) effectue par la suite une inclinaison latérale de 25 degrés ou moins lorsque la vitesse et la configuration de l'aéronef le permettent.

(3) Une inclinaison latérale supérieure à celle visée au sous-alinéa (2)*b*)(ii) peut être effectuée si elle est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne.

Limites en route avec un moteur inopérant

704.48 Il est interdit d'utiliser un aéronef multimoteur ayant des passagers à bord lorsque la masse de l'aéronef est supérieure à la masse qui permet de maintenir, avec un moteur inopérant, les altitudes suivantes :

a) en vol IFR ou en IMC sur des voies aériennes ou des routes aériennes, la MOCA de la route prévue;

b) en vol VFR de nuit ou en IMC sur les routes établies par l'exploitant aérien, la MOCA de la route prévue;

c) en vol VFR, au moins 500 pieds au-dessus de la surface.

Limites de régulation — Atterrissage à un aérodrome de destination et à un aérodrome de dégagement

704.49 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion

(*a*) the weight of the aeroplane on landing at the destination aerodrome will allow a full-stop landing

(i) in the case of a turbo-jet-powered aeroplane, within 60 per cent of the landing distance available (LDA), or

(ii) in the case of a propeller-driven aeroplane, within 70 per cent of the landing distance available (LDA); and

(*b*) the weight of the aeroplane on landing at the alternate aerodrome will allow a full-stop landing

(i) in the case of a turbo-jet-powered aeroplane, within 60 per cent of the landing distance available (LDA), or

(ii) in the case of a propeller-driven aeroplane, within 70 per cent of the landing distance available (LDA).

(2) In determining whether an aeroplane can be dispatched or a take-off can be conducted in accordance with subsection (1), the following shall be taken into account:

(*a*) the pressure-altitude at the destination aerodrome and at the alternate aerodrome;

(*b*) not more than 50 per cent of the reported headwind component or not less than 150 per cent of the reported tailwind component; and

(*c*) that the aeroplane must be landed on a suitable runway, considering the wind speed and direction, the ground handling characteristics of the aeroplane, and other conditions such as landing aids and terrain.

(3) Where conditions at the destination aerodrome at the time of take-off do not permit compliance with paragraph (2)(*c*), an aeroplane may be dispatched and a take-off conducted if the alternate aerodrome designated in the operational flight plan permits, at the time of take-off, compliance with paragraph (1)(*b*) and subsection (2).

à turboréacteurs ou d'un gros avion, à moins que la masse à l'atterrissage ne permette d'effectuer :

a) à l'aérodrome de destination, un arrêt complet :

(i) dans le cas d'un avion à turboréacteurs, sur au plus 60 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA),

(ii) dans le cas d'un avion à hélice, sur au plus 70 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA);

b) à l'aérodrome de dégagement, un arrêt complet :

(i) dans le cas d'un avion à turboréacteurs, sur au plus 60 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA),

(ii) dans le cas d'un avion à hélice, sur au plus 70 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA).

(2) Pour déterminer s'il est possible d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion conformément au paragraphe (1), il doit être tenu compte, à la fois :

a) de l'altitude-pression à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement;

b) d'au plus 50 pour cent de la composante vent debout signalée ou d'au moins 150 pour cent de la composante vent arrière signalée;

c) du fait que l'atterrissage doit être effectué sur une piste convenable, compte tenu de la vitesse et de la direction du vent et des caractéristiques de l'avion en ce qui concerne les manoeuvres au sol, ainsi que d'autres éléments tels que les aides à l'atterrissage et le relief.

(3) Lorsque les conditions à l'aérodrome de destination au moment du décollage ne permettent pas de respecter les conditions prévues à l'alinéa (2)*c*), la régulation et le décollage d'un avion peuvent être effectués si l'aérodrome de dégagement indiqué dans le plan de vol exploitation permet, au moment du décollage, de respecter les conditions prévues à l'alinéa (1)*b*) et au paragraphe (2).

Dispatch Limitations: Wet Runway — Turbo-jet-powered Aeroplanes

704.50 (1) Subject to subsection (2), when weather reports or forecasts indicate that the runway may be wet at the estimated time of arrival, no person shall dispatch or conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane unless the landing distance available (LDA) at the destination airport is at least 115 per cent of the landing distance required pursuant to paragraph 704.49(1)(*a*).

(2) The landing distance available on a wet runway may be shorter than that required by subsection (1), but not shorter than that required by section 704.49, if the aircraft flight manual includes specific information about landing distances on wet runways.

[**704.51** to **704.61** reserved]

Division V — Aircraft Equipment Requirements

General Requirements

704.62 (1) No person shall operate an aircraft in IMC unless the aircraft is equipped with

(*a*) at least two generators, each of which, subject to subsection (2), is driven by a separate engine, and at least half of which have a sufficient rating to supply the electrical loads of all instruments and equipment necessary for the safe emergency operation of the aircraft; and

(*b*) two independent sources of energy and a means of selecting either source, at least one source of energy being an engine-driven pump or generator, and each source of energy being able to drive all gyroscopic instruments and being installed so that the failure of one instrument or one source of energy will affect neither the energy supply to the remaining instruments nor the other source of energy.

Limites de régulation : piste mouillée — Avions à turboréacteurs

704.50 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque les bulletins ou les prévisions météorologiques signalent que la piste peut être mouillée à l'heure d'arrivée prévue, il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion à turboréacteurs à moins que la distance d'atterrissage utilisable (LDA) à l'aérodrome de destination ne corresponde à au moins 115 pour cent de la distance d'atterrissage exigée en application de l'alinéa 704.49(1)*a*).

(2) La distance d'atterrissage utilisable dans le cas d'une piste mouillée peut être inférieure à la distance exigée au paragraphe (1), mais non inférieure à celle exigée par l'article 704.49, lorsque le manuel de vol de l'aéronef contient des renseignements précis concernant les distances d'atterrissage sur des pistes mouillées.

[**704.51** à **704.61** réservés]

Section V — Exigences relatives à l'équipement des aéronefs

Exigences générales

704.62 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef en IMC à moins que celui-ci ne soit muni de l'équipement suivant :

a) au moins deux générateurs chacun étant entraîné, sous réserve du paragraphe (2), par un moteur distinct et dont au moins la moitié ont une capacité nominale suffisante pour alimenter les charges électriques des instruments et de l'équipement nécessaires pour l'utilisation de l'aéronef en toute sécurité dans les situations d'urgence;

b) deux sources indépendantes d'alimentation, et un moyen de sélectionner l'une ou l'autre source dont au moins une consiste en une pompe ou un générateur entraînés par moteur, chacune pouvant alimenter tous les instruments gyroscopiques et étant installée de façon que la panne d'un instrument ou d'une source

(2) In the case of a multi-engined helicopter, the generators required by paragraph (1)(*a*) may be driven by the main rotor drive train.

(3) No person shall operate an aircraft at night unless the aircraft is equipped with at least one landing light.

Operation of Aircraft in Icing Conditions

704.63 (1) When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(*a*), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

(2) No person shall operate an aeroplane in icing conditions at night unless the aeroplane is equipped with a means to illuminate or otherwise detect the formation of ice.

SOR/2009-152, s. 16.

Airborne Thunderstorm Detection and Weather Radar Equipment

704.64 No person shall operate an aircraft with passengers on board in IMC when current weather reports or forecasts indicate that thunderstorms may reasonably be expected along the route to be flown, unless the aircraft is equipped with thunderstorm detection equipment or weather radar equipment.

Additional Equipment for Single-pilot Operations

704.65 No person shall operate an aircraft on a single-pilot operation in IMC unless the aircraft is equipped with

d'alimentation ne nuise à l'alimentation des autres instruments ou à l'autre source d'alimentation.

(2) Dans le cas d'un hélicoptère multimoteur, les générateurs visés à l'alinéa (1)*a*) peuvent être entraînés par le système d'entraînement du rotor principal.

(3) Il est interdit d'utiliser un aéronef la nuit, à moins que celui-ci ne soit muni d'au moins un phare d'atterrissage.

Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage

704.63 (1) Il est interdit d'autoriser un vol ou la poursuite d'un vol, ou d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol, lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de bord établit que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l'alinéa 605.30*a*), si, à son avis, la sécurité du vol risque d'être compromise.

(2) Il est interdit d'utiliser un avion dans des conditions de givrage la nuit, à moins que celui-ci ne soit muni d'un dispositif permettant de détecter, notamment par éclairage, la formation de glace.

DORS/2009-152, art. 16.

Détecteur d'orage et radar météorologique de bord

704.64 Il est interdit d'utiliser un aéronef en IMC ayant des passagers à bord, dans les cas où il est raisonnable de croire, d'après les derniers bulletins météorologiques ou les dernières prévisions météorologiques, qu'il surviendra des orages sur la route prévue, à moins que l'aéronef ne soit muni d'un détecteur d'orage ou d'un radar météorologique de bord.

Équipement supplémentaire — Utilisation d'un aéronef par un seul pilote

704.65 Il est interdit d'utiliser un aéronef en IMC lorsque le vol est effectué par un seul pilote, à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement suivant :

(*a*) an auto-pilot that is capable of operating the aircraft controls to maintain flight and manoeuvre the aircraft about the lateral and longitudinal axes;

(*b*) a headset with a boom microphone or equivalent and a transmit button on the control column; and

(*c*) a chart holder that is equipped with a light and that is placed in an easily readable position.

a) un pilote automatique pouvant faire fonctionner les commandes de l'aéronef pour maintenir l'aéronef en vol et pour effectuer des manoeuvres dans les axes latéral et longitudinal;

b) un ensemble écouteurs-microphone, ou l'équivalent, et un poussoir de sélection d'émetteur situé sur le manche;

c) un porte-cartes en position de lecture facile qui est muni d'une lampe.

Protective Breathing Equipment

704.66 (1) No air operator shall operate a pressurized aircraft unless protective breathing equipment with a 15-minute supply of breathing gas at a pressure-altitude of 8,000 feet is readily available at each flight crew member position.

(2) The protective breathing equipment referred to in subsection (1) may be used to meet the crew member oxygen requirements specified in section 605.31.

Inhalateur protecteur

704.66 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef pressurisé à moins que ne soit mis à la portée de la main, à chaque poste de membre d'équipage de conduite, un inhalateur protecteur ayant une réserve d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de 15 minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds.

(2) L'inhalateur protecteur visé au paragraphe (1) peut être utilisé pour satisfaire aux exigences de l'article 605.31 relatives à l'oxygène pour les membres d'équipage.

First Aid Oxygen

704.67 No air operator shall operate an aircraft with passengers on board above FL 250 unless the aircraft is equipped with oxygen dispensing units and an undiluted supply of first aid oxygen sufficient to provide at least one passenger with oxygen for at least one hour or the entire duration of the flight at a cabin pressure-altitude above 8,000 feet, after an emergency descent following cabin depressurization, whichever period is longer.

Oxygène de premiers soins

704.67 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord au-dessus du FL 250, à moins que l'aéronef ne soit muni d'unités distributrices d'oxygène et d'une réserve d'oxygène de premiers soins non dilué suffisante pour alimenter au moins un passager pendant au moins une heure ou la totalité du vol effectuée à une altitude-pression de cabine supérieure à 8 000 pieds, après une descente d'urgence effectuée à la suite d'une dépressurisation cabine, selon la plus longue des deux périodes.

Shoulder Harnesses

704.68 No person shall operate an aircraft unless the pilot seat and any seat beside the pilot seat are equipped with a safety belt that includes a shoulder harness.

Ceinture-baudrier

704.68 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que le siège pilote et tout siège situé à côté du siège pilote ne soient munis d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier.

Pitot Heat Indication System

704.69 After June 30, 2008, no person shall conduct a takeoff in a transport category aeroplane, or in a non-transport category aeroplane in respect of which a type certificate was issued after December 31, 1964, that is equipped with a flight instrument Pitot heating system unless the aeroplane is also equipped with a Pitot heat indication system that meets the requirements of section 525.1326 of Chapter 525 — *Transport Category Aeroplanes of the Airworthiness Manual*.

SOR/2007-78, s. 2.

Système d'indication de chauffage Pitot

704.69 Après le 30 juin 2008, il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion de catégorie transport, ou d'un avion ne faisant pas partie de la catégorie transport à l'égard duquel un certificat de type a été délivré après le 31 décembre 1964, qui est muni d'un système de chauffage Pitot d'instrument de vol, à moins qu'il ne soit également muni d'un système d'indication de chauffage Pitot qui est conforme aux exigences de l'article 525.1326 du chapitre 525 — *Avions de catégorie transport du Manuel de navigabilité*.

DORS/2007-78, art. 2.

ACAS

704.70 (1) Subject to subsection (4), no air operator shall operate, in airspace outside RVSM airspace, a turbine-powered aeroplane having an MCTOW greater than 5 700 kg (12,566 pounds) but less than or equal to 15 000 kg (33,069 pounds) or an aeroplane that is not a turbine-powered aeroplane having an MCTOW greater than 5 700 kg (12,566 pounds), unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C118 or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; or

(*b*) meets the requirements of CAN-TSO-C119a or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides and is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(2) Subject to subsection (4), no air operator shall operate a turbine-powered aeroplane having an MCTOW greater than 15 000 kg (33,069 pounds) in airspace outside RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

ACAS

704.70 (1) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans un espace aérien hors de l'espace aérien RVSM, un avion à turbomoteur dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres), mais inférieure ou égale à 15 000 (33 069 livres) ou un avion qui n'est pas un avion à turbomoteur dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres), à moins que l'avion ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui est conforme, selon le cas :

a) aux exigences de la CAN-TSO-C118 ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) aux exigences de la CAN-TSO-C119a ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO et est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans un espace aérien hors de l'espace aérien RVSM, un avion à turbomoteur dont la MMHD est supérieure à 15 000 kg (33 069 livres) à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui, à la fois :

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C119a or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; and

(*b*) is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(3) Subject to subsection (4), no air operator shall operate an aeroplane referred to in subsection (1) or (2) in RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C119b or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; and

(*b*) is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(4) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative ACAS if

(*a*) where a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the date of failure of the ACAS; or

(*b*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the ACAS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(5) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until two years after that day.

SOR/2007-133, s. 8; SOR/2009-280, ss. 37, 39 to 42.

a) est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C119a ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans l'espace aérien RVSM, l'avion visé aux paragraphes (1) ou (2) à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C119b ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(4) L'exploitant aérien peut utiliser un avion sans que celui-ci soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement dans l'un des cas suivants :

a) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la date de la panne de l'ACAS;

b) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, l'ACAS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(5) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de deux ans après l'entrée en vigueur du présent article.

DORS/2007-133, art. 8; DORS/2009-280, art. 37, 39 à 42.

TAWS

704.71 (1) Subject to subsection (3), no air operator shall operate an aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of six to nine inclusive, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

(*a*) meets the requirements for Class A or Class B equipment set out in CAN-TSO-C151b;

(*b*) meets, effective on the day that is five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and

(*c*) has a terrain and airport database compatible with the area of operation.

(2) Subject to subsection (3), no air operator shall operate an aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of ten or more, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

(*a*) meets the requirements for Class A equipment set out in CAN-TSO-C151b;

(*b*) meets, effective on the day that is five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and

(*c*) has a terrain and airport database compatible with the area of operation and a terrain awareness and situational display.

(3) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative TAWS if

(*a*) the aeroplane is operated in day VFR only;

(*b*) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to sub-

TAWS

704.71 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion dont la configuration prévoit de six à neuf sièges inclusivement, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A ou B qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;

b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;

c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion dont la configuration prévoit au moins dix sièges, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A prévues dans la CAN-TSO-C151b;

b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;

c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation ainsi qu'un écran d'avertissement d'impact et d'indication de situations.

(3) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) l'avion est utilisé uniquement en vol VFR de jour;

section 605.08(1), the operation takes place within the three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or

(*c*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(4) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until the day that is two years after that day.

SOR/2012-136, s. 12.

[**704.72** to **704.82** reserved]

Division VI — Emergency Equipment

Hand-held Fire Extinguisher

704.83 No air operator shall operate an aircraft with passengers on board unless at least one hand-held fire extinguisher is readily accessible for immediate use and is located in the passenger compartment.

Equipment Standards and Inspection

704.84 No air operator shall operate an aircraft unless the emergency equipment carried on board the aircraft pursuant to Division II of Subpart 2 of Part VI or this Division meets the *Commercial Air Service Standards* and is inspected regularly in accordance with the inspection schedule set out in the air operator's company operations manual.

[**704.85** to **704.105** reserved]

b) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;

c) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(4) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

DORS/2012-136, art. 12.

[**704.72** à **704.82** réservés]

Section VI — Équipement de secours

Extincteurs portatifs

704.83 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord à moins qu'au moins un extincteur portatif ne soit facilement accessible pour usage immédiat et ne se trouve dans la cabine passagers.

Normes relatives à l'équipement et inspection

704.84 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins que l'équipement de secours transporté à bord de l'aéronef en application de la section II de la sous-partie 2 de la partie VI ou de la présente section ne soit conforme aux *Normes de service aérien commercial* et ne fasse l'objet d'inspections régulières selon le calendrier d'inspection précisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

[**704.85** à **704.105** réservés]

Division VII — Personnel Requirements

Minimum Crew

704.106 No air operator shall operate an aircraft with fewer than two pilots, where the aircraft

(*a*) is an aeroplane carrying 10 or more passengers; or

(*b*) is carrying passengers and is being operated in IFR flight.

Designation of Pilot-in-command and Second-in-command

704.107 An air operator shall designate for each flight a pilot-in-command and, where the crew includes two pilots, a pilot-in-command and a second-in-command.

Flight Crew Member Qualifications

704.108 (1) Subject to subsection (6), no air operator shall permit a person to act and no person shall act as a flight crew member in an aircraft unless the person

(*a*) holds the licence and ratings required by Part IV;

(*b*) within the previous 90 days, has completed at least three take-offs and three landings

(i) where a type rating for that aircraft is required, in an aircraft of that type, or in a flight simulator representing that type of aircraft that has been approved by the Minister under Subpart 6 of Part VI for take-off and landing qualifications, or

(ii) where a type rating for that aircraft is not required, in an aircraft of that category and class, or in a flight simulator representing that category and class of aircraft that has been approved by the Minister under Subpart 6 of Part VI for take-off and landing qualifications;

(*c*) has successfully completed a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

Section VII — Exigences relatives au personnel

Équipage minimal

704.106 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef avec moins de deux pilotes à bord, dans les cas suivants :

a) l'aéronef est un avion qui transporte 10 passagers ou plus;

b) l'aéronef transporte des passagers en vol IFR.

Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second

704.107 L'exploitant aérien doit désigner pour chaque vol un commandant de bord et, lorsque l'équipage comprend deux pilotes, un commandant de bord et un commandant en second.

Qualifications des membres d'équipage de conduite

704.108 (1) Sous réserve du paragraphe (6), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et à toute personne d'agir en cette qualité, à bord d'un aéronef, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

a) être titulaire de la licence et des qualifications exigées par la partie IV;

b) dans les 90 jours précédents, avoir effectué au moins trois décollages et trois atterrissages dans l'une des situations suivantes :

(i) dans un aéronef du même type, dans le cas où une qualification de type pour cet aéronef est exigée, ou dans un simulateur de vol représentant ce type d'aéronef, lequel simulateur a été approuvé par le ministre en application de la sous-partie 6 de la partie VI pour les qualifications de décollage et d'atterrissage,

(ii) dans un aéronef de la même catégorie et de la même classe, dans le cas où une qualification de type pour cet aéronef n'est pas exigée, ou dans un simulateur de vol représentant cette catégorie et

(*d*) has fulfilled the requirements of the air operator's ground training program and, except where undergoing line indoctrination training, the air operator's flight training program.

(2) An air operator may group similar aircraft as a single type for the purposes of the pilot proficiency check referred to in paragraph (1)(*c*) if the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) No person shall act as the pilot-in-command of an aircraft with passengers on board in IFR flight unless the person has acquired at least 1,200 hours of flight time as a pilot.

(4) No person shall act as the pilot-in-command of an aircraft in VFR flight unless the person has acquired at least 500 hours of flight time as a pilot.

(5) No person shall act as the pilot-in-command of an aircraft with a person other than a flight crew member on board in night VFR flight unless the person acting as the pilot-in-command holds an instrument rating for that class of aircraft.

(6) An air operator may permit a person to act and a person may act as a flight crew member in an aircraft where the person does not meet the requirements of paragraphs (1)(*b*) to (*d*), if

cette classe d'aéronef, lequel simulateur a été approuvé par le ministre en application de la sous-partie 6 de la partie VI pour les qualifications de décollage et d'atterrissage;

c) avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée;

d) satisfaire aux exigences du programme de formation au sol de l'exploitant aérien et, sauf dans le cas où cette personne reçoit l'entraînement en ligne, satisfaire aux exigences du programme de formation en vol de l'exploitant aérien.

(2) L'exploitant aérien peut regrouper des aéronefs similaires en un même type aux fins de contrôle de la compétence du pilote visé à l'alinéa (1)*c*), si l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Il est interdit d'agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef en vol IFR ayant des passagers à bord, à moins d'avoir accumulé au moins 1 200 heures de temps de vol en qualité de pilote.

(4) Il est interdit d'agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef en vol VFR, à moins d'avoir accumulé au moins 500 heures de temps de vol en qualité de pilote.

(5) Il est interdit d'agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef en vol VFR de nuit ayant des personnes autres que les membres d'équipage de conduite à bord, à moins d'être titulaire de la qualification de vol aux instruments pour la classe d'aéronef utilisé.

(6) L'exploitant aérien peut permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et une personne peut agir en cette qualité, à bord d'un aéronef, lorsque la personne ne satisfait pas aux exigences des alinéas (1)*b*) à *d*) si, selon le cas :

(*a*) the aircraft is operated on a training, ferry or positioning flight; or

(*b*) the air operator

(i) is authorized to do so in its air operator certificate, and

(ii) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

a) l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement, de convoyage ou de mise en place;

b) l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :

(i) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne,

(ii) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Qualifications of Operational Control Personnel

704.109 (1) No air operator shall permit a person to act and no person shall act in an operational control position unless that person has fulfilled the training requirements set out in this Subpart and has demonstrated to the air operator the knowledge and abilities required by the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A person who has not acted in an operational control position within the previous three months shall, prior to acting in an operational control position, demonstrate to the air operator that the person still has the knowledge and abilities referred to in subsection (1).

Qualifications du personnel du contrôle d'exploitation

704.109 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'exercer les fonctions d'un poste de contrôle d'exploitation et à toute personne d'exercer ces fonctions, à moins qu'elle n'ait satisfait aux exigences relatives à la formation précisées dans la présente sous-partie et n'ait démontré à l'exploitant aérien qu'elle possède les connaissances et les aptitudes exigées par les *Normes de service aérien commercial*.

(2) La personne qui n'a pas occupé un poste de contrôle d'exploitation au cours des trois mois précédents doit, avant d'agir en cette qualité, démontrer à l'exploitant aérien qu'elle possède toujours les connaissances et les aptitudes visées au paragraphe (1).

Check Authority

704.110 (1) A pilot proficiency check shall be conducted by the Minister.

(2) Any other check required under this Subpart may be conducted by the Minister.

Pouvoirs de vérification et de contrôle

704.110 (1) Le contrôle de la compétence du pilote doit être effectué par le ministre.

(2) Tout autre contrôle ou toute autre vérification visé à la présente sous-partie peut être effectué par le ministre.

Validity Period

704.111 (1) Subject to subsections (2) and (3), the validity period of a pilot proficiency check and of the annual training referred to in section 704.115 expires on the first day of the thirteenth month following the month in which the proficiency check or training was completed.

Période de validité

704.111 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la période de validité du contrôle de la compétence du pilote et de la formation annuelle visée à l'article 704.115 expire le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle ou terminé la formation.

(2) Where a pilot proficiency check or annual training is renewed within the last 90 days of its validity period, its validity period is extended by 12 months.

(3) The Minister may extend the validity period of a pilot proficiency check or annual training by up to 60 days where the Minister is of the opinion that aviation safety is not likely to be affected.

(4) Where the validity period of a pilot proficiency check or annual training has been expired for 24 months or more, the person shall requalify by meeting the training requirements specified in the *Commercial Air Service Standards*.

[**704.112** to **704.114** reserved]

Division VIII — Training

Training Program

704.115 (1) Every air operator shall establish and maintain a ground and flight training program that is

(*a*) designed to ensure that each person who receives training acquires the competence to perform the person's assigned duties; and

(*b*) approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator's ground and flight training program shall include

(*a*) for flight crew members:

(i) company indoctrination training,

(ii) line indoctrination training,

(iii) high-altitude training, where applicable,

(iv) upgrading training, where applicable, and

(v) initial and annual training, including

(A) aircraft type training,

(B) aircraft servicing and ground handling training,

(2) La période de validité est prolongée de 12 mois lorsque l'intéressé a subi un autre contrôle de la compétence du pilote ou a reçu une autre session de formation annuelle au cours des 90 derniers jours de cette période.

(3) Le ministre peut prolonger d'au plus 60 jours la période de validité du contrôle de la compétence du pilote ou de la formation annuelle s'il estime que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(4) Lorsque la période de validité du contrôle de la compétence du pilote ou de la formation annuelle est expirée depuis 24 mois ou plus, l'intéressé doit se qualifier de nouveau en se conformant aux exigences relatives à la formation précisées dans les *Normes de service aérien commercial*.

[**704.112** à **704.114** réservés]

Section VIII — Formation

Programme de formation

704.115 (1) L'exploitant aérien doit établir et maintenir un programme de formation au sol et en vol qui :

a) a pour objet de permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir la compétence pour exercer les fonctions qui leur sont assignées;

b) est approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le programme de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien doit comprendre les éléments suivants :

a) en ce qui concerne les membres d'équipage de conduite :

(i) la formation portant sur la politique de la compagnie,

(ii) l'entraînement en ligne,

(iii) la formation au vol à haute altitude, le cas échéant,

(iv) l'entraînement d'avancement, le cas échéant,

(v) la formation initiale et annuelle qui comprend :

(C) emergency procedures training, and

(D) aircraft surface contamination training;

(*b*) initial and annual training for operational control personnel;

(*c*) initial and annual aircraft surface contamination training for those operations personnel designated in the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) initial and annual training for personnel who are assigned to perform duties on board an aircraft; and

(*e*) any other training required to ensure a safe operation under this Subpart.

(A) l'entraînement sur type,

(B) la formation portant sur l'entretien courant et les services d'escale,

(C) la formation portant sur les procédures d'urgence,

(D) la formation portant sur la contamination des surfaces des aéronefs;

b) la formation initiale et annuelle du personnel du contrôle d'exploitation;

c) en ce qui concerne le personnel des opérations désigné dans les *Normes de service aérien commercial*, la formation initiale et annuelle portant sur la contamination des surfaces des aéronefs;

d) la formation initiale et annuelle du personnel assigné à des fonctions à bord d'un aéronef;

e) toute autre formation requise pour assurer la sécurité de l'exploitation en application de la présente sous-partie.

(3) An air operator shall

(*a*) include a detailed syllabus of its ground and flight training program in its company operations manual;

(*b*) ensure that adequate facilities and qualified personnel are provided for its ground and flight training program, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*c*) establish and maintain a safety awareness program concerning the adverse effects of aircraft surface contamination and provide the program to all flight operations personnel who are not required to receive the training described in paragraph (2)(*c*).

(3) L'exploitant aérien doit :

a) inclure un plan détaillé de son programme de formation au sol et en vol dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

b) s'assurer que sont fournis pour le programme de formation au sol et en vol, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, des installations convenables et un personnel qualifié;

c) établir et maintenir un programme de sensibilisation à la sécurité portant sur les effets nocifs de la contamination des surfaces des aéronefs et le fournir au personnel des opérations en vol qui n'est pas tenu de recevoir la formation visée à l'alinéa (2)*c*).

Conditional Approval of Training Program

704.116 (1) The Minister may give conditional approval to a training program where an air operator submits to the Minister a copy of a syllabus of its training program that provides enough information for a preli-

Approbation conditionnelle du programme de formation

704.116 (1) Le ministre peut accorder une approbation conditionnelle à l'égard d'un programme de formation si l'exploitant aérien lui présente un exemplaire du plan de ce programme qui contient suffisamment de renseignements pour qu'il puisse procéder à une évaluation

nary evaluation of the training program in light of the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator may conduct training under a training program that has received conditional approval until the Minister has evaluated the effectiveness of the training program and has informed the air operator of any deficiencies that must be corrected.

(3) The Minister shall give final approval to a conditionally approved training program when the air operator demonstrates that the training conducted under that program is adequate to permit the persons who receive it to safely perform their assigned duties.

préliminaire du programme, compte tenu des *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien peut dispenser la formation dans le cadre d'un programme de formation ayant reçu l'approbation conditionnelle, jusqu'à ce que le ministre évalue l'efficacité du programme et, s'il y a lieu, lui fasse part des lacunes à corriger.

(3) Le ministre accorde son approbation définitive à l'égard d'un programme de formation ayant reçu une approbation conditionnelle lorsque l'exploitant aérien démontre que la formation dispensée dans le cadre du programme permet aux personnes qui la reçoivent d'exercer en toute sécurité les fonctions qui leur sont assignées.

Training and Qualification Records

704.117 (1) Every air operator shall, for each person who is required to receive training under this Subpart, establish and maintain a record of

(*a*) the person's name and, where applicable, personnel licence number, type and ratings;

(*b*) if applicable, the person's medical category and the expiry date of that category;

(*c*) the dates on which the person, while in the air operator's employ, successfully completed any training, pilot proficiency check or examination required under this Subpart or obtained any qualification required under this Subpart;

(*d*) information relating to any failure of the person, while in the air operator's employ, to successfully complete any training, pilot proficiency check or examination required under this Subpart or to obtain any qualification required under this Subpart; and

(*e*) the type of aircraft or flight training equipment used for any training, pilot proficiency check or qualification required under this Subpart.

Dossiers de formation et de qualifications

704.117 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour, pour chaque personne tenue de recevoir la formation visée dans la présente sous-partie, les renseignements suivants :

a) le nom de la personne et, s'il y a lieu, le numéro, le type et les qualifications de sa licence de membre du personnel;

b) s'il y a lieu, la catégorie médicale de la personne et la date d'expiration de cette catégorie;

c) les dates, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, auxquelles elle a terminé avec succès la formation, a subi avec succès le contrôle de la compétence du pilote ou les examens, ou a obtenu les qualifications visés dans la présente sous-partie;

d) les renseignements concernant tout échec qu'elle a subi, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, relativement à la formation, au contrôle de la compétence du pilote, aux examens ou à l'obtention des qualifications visés dans la présente sous-partie;

e) le type d'aéronef ou d'équipement d'entraînement de vol utilisé au cours de la formation, du contrôle de la compétence du pilote ou des qualifications visés dans la présente sous-partie.

(2) An air operator shall retain the records referred to in paragraphs (1)(*c*) and (*d*) and a record of each pilot proficiency check for at least three years.

(3) An air operator shall retain a copy of the most recent written examination completed by each pilot for each type of aircraft for which the pilot has a qualification.

[**704.118** and **704.119** reserved]

Division IX — Manuals

Requirements relating to Company Operations Manual

704.120 (1) Every air operator shall establish and maintain a company operations manual that meets the requirements of section 704.121.

(2) An air operator shall submit its company operations manual, and any amendments to that manual, to the Minister.

(3) Where there is a change in any aspect of an air operator's operation or where the company operations manual no longer meets the *Commercial Air Service Standards*, the air operator shall amend its company operations manual.

(4) The Minister shall, where the *Commercial Air Service Standards* are met, approve those parts of a company operations manual, and any amendments to those parts, that relate to the information required by section 704.121.

Contents of Company Operations Manual

704.121 (1) A company operations manual, which may be issued in separate parts corresponding to specific aspects of an operation, shall include the instructions and information necessary to enable the personnel concerned to perform their duties safely and shall contain the information required by the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A company operations manual shall be such that

(2) L'exploitant aérien doit conserver pendant au moins trois ans les renseignements visés aux alinéas (1)*c*) et *d*) et le dossier de chaque contrôle de la compétence du pilote.

(3) L'exploitant aérien doit conserver une copie de l'examen écrit le plus récent qu'un pilote a subi pour chaque type d'aéronef pour lequel ce pilote a une qualification.

[**704.118** et **704.119** réservés]

Section IX — Manuels

Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie

704.120 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour un manuel d'exploitation de la compagnie conforme aux exigences de l'article 704.121.

(2) L'exploitant aérien doit soumettre au ministre le manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées.

(3) L'exploitant aérien doit modifier le manuel d'exploitation de la compagnie lorsque des changements sont apportés à tout élément de son exploitation ou que le manuel n'est plus conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Le ministre approuve les parties du manuel d'exploitation de la compagnie portant sur les renseignements visés à l'article 704.121, et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les *Normes de service aérien commercial* sont satisfaites.

Contenu du manuel d'exploitation de la compagnie

704.121 (1) Le manuel d'exploitation de la compagnie, qui peut être publié en parties distinctes portant sur des éléments particuliers de l'exploitation, doit comprendre les instructions et les renseignements permettant au personnel concerné d'exercer ses fonctions en toute sécurité et doit contenir les renseignements qu'exigent les *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le manuel d'exploitation de la compagnie doit :

(*a*) all parts of the manual are consistent and compatible in form and content;

(*b*) the manual can be readily amended;

(*c*) the manual contains an amendment control page and a list of the pages that are in effect; and

(*d*) the manual has the date of the last amendment to each page specified on that page.

a) d'une partie à l'autre, être uniforme et compatible sur les plans de la forme et du contenu;

b) être facile à modifier;

c) contenir une liste des modifications et une liste des pages en vigueur;

d) porter, sur chaque page modifiée, la date de la dernière modification apportée à la page.

Distribution of Company Operations Manual

704.122 (1) Subject to subsection (2), an air operator shall provide a copy of the appropriate parts of its company operations manual, including any amendments to those parts, to each of its crew members and to its ground operations and maintenance personnel.

(2) An air operator may place a copy of the appropriate parts of its company operations manual in each aircraft that it operates, instead of providing a copy to each crew member, if all amendments to the manual are included in the system for the dissemination of general operational information referred to in section 704.13.

(3) Every person who has been provided with a copy of the appropriate parts of a company operations manual pursuant to subsection (1) shall keep it up to date with the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the person is performing assigned duties.

Diffusion du manuel d'exploitation de la compagnie

704.122 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien doit fournir un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées à chacun de ses membres d'équipage et aux membres du personnel des opérations au sol et de maintenance.

(2) L'exploitant aérien peut garder un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie à bord de chaque aéronef qu'il utilise, plutôt que d'en fournir un exemplaire à chaque membre d'équipage, si les modifications qui y sont apportées sont diffusées par le système de diffusion des renseignements généraux relatifs aux opérations visé à l'article 704.13.

(3) La personne qui a reçu un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie en application du paragraphe (1) doit le tenir à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et s'assurer que les parties applicables sont à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées.

Aircraft Operating Manual

704.123 (1) An air operator may establish and maintain an aircraft operating manual for the use and guidance of crew members in the operation of its aircraft.

(2) An aircraft operating manual shall contain

(*a*) the aircraft operating procedures; and

(*b*) where the aircraft flight manual is not carried on board the aircraft, the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual,

Manuel d'utilisation de l'aéronef

704.123 (1) L'exploitant aérien peut établir et tenir à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef à l'intention des membres d'équipage pour les aider dans l'utilisation de ses aéronefs.

(2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit contenir :

a) les procédures d'utilisation de l'aéronef;

b) dans les cas où le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et les limites de performances de l'aéronef précisées dans le

which shall be clearly identified as aircraft flight manual requirements.

(3) An air operator that has established an aircraft operating manual shall ensure that a copy of the manual is carried on board each aircraft to which it relates.

Standard Operating Procedures

704.124 (1) Every air operator shall, for each of its aircraft that is required to be operated by two or more pilots, establish and maintain standard operating procedures that enable the crew members to operate the aircraft within the limitations specified in the aircraft flight manual and that meet the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator that has established standard operating procedures for an aircraft shall ensure that a copy of the standard operating procedures is carried on board the aircraft.

(3) Where an air operator has established an aircraft operating manual, the standard operating procedures for the aircraft shall form part of that manual.

[**704.125** to **704.127** reserved]

SUBPART 5 — AIRLINE OPERATIONS

Division I — General

Application

705.01 This Subpart applies in respect of the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of any of the following aircraft:

(*a*) an aeroplane, other than an aeroplane authorized to operate under Subpart 4, that has a MCTOW of more than 8 618 kg (19,000 pounds) or for which a Canadian type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers;

manuel de vol de l'aéronef, qui doivent être désignées clairement comme étant des exigences de ce manuel.

(3) L'exploitant aérien qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire de ce manuel est transporté à bord de l'aéronef qui en est l'objet.

Procédures d'utilisation normalisées

704.124 (1) L'exploitant aérien doit, pour chacun de ses aéronefs devant être utilisés par au moins deux pilotes, établir et tenir à jour des procédures d'utilisation normalisées qui permettent aux membres d'équipage d'utiliser l'aéronef selon les limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef et qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien qui a établi des procédures d'utilisation normalisées pour un aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire de celles-ci est transporté à bord de l'aéronef.

(3) Lorsque l'exploitant aérien a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef, les procédures d'utilisation normalisées de l'aéronef doivent faire partie du manuel.

[**704.125** à **704.127** réservés]

SOUS-PARTIE 5 — EXPLOITATION D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

Section I — Généralités

Application

705.01 La présente sous-partie s'applique à l'utilisation par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, des aéronefs suivants :

a) tout avion, autre qu'un avion dont l'utilisation est autorisée en vertu de la sous-partie 4, dont la MMHD est supérieure à 8 618 kg (19 000 livres) ou pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus;

(*b*) a helicopter that has a seating configuration, excluding pilot seats, of 20 or more; or

(*c*) any aircraft that is authorized by the Minister to be operated under this Subpart.

b) tout hélicoptère dont la configuration prévoit 20 sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes;

c) tout aéronef dont l'utilisation est autorisée sous le régime de la présente sous-partie par le ministre.

Aircraft Operation

705.02 No air operator shall operate an aircraft under this Subpart unless the air operator complies with the conditions and operations specifications in an air operator certificate issued to that operator by the Minister pursuant to section 705.07.

Utilisation des aéronefs

705.02 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef sous le régime de la présente sous-partie, à moins qu'il ne se conforme aux conditions et aux spécifications d'exploitation du certificat d'exploitation aérienne qui lui a été délivré par le ministre en application de l'article 705.07.

Operations Manager

705.03 (1) The operations manager shall manage the activities of the air operator in accordance with the company operations manual established under section 705.134.

(2) The operations manager appointed under paragraph 700.09(1)(*a*) shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under section 706.07 or a safety management system referred to in section 705.151 is reported to them,

(*a*) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (*a*) and the reason for it;

(*c*) if management functions have been assigned to another person under subsection (3) or (4), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

(*d*) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(3) The operations manager may assign the management functions for the entire safety management system referred to in section 705.151 to another person if the assignment and its scope are described in the air operator's company operations manual.

Gestionnaire des opérations

705.03 (1) Le gestionnaire des opérations doit gérer les activités de l'exploitant aérien conformément au manuel d'exploitation de la compagnie établi en vertu de l'article 705.134.

(2) Le gestionnaire des opérations nommé en vertu de l'alinéa 700.09(1)*a*) doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 706.07 ou du système de gestion de la sécurité visé à l'article 705.151 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et la raison à l'appui de celle-ci;

c) si les fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu des paragraphes (3) ou (4), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(3) Le gestionnaire des opérations peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant l'ensemble du système de gestion de la sécurité visé à l'article 705.151 si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel d'exploitation de la compagnie de l'exploitant aérien.

(4) The operations manager may assign the management functions for specific duties to another person if the assignment and its scope are described in the air operator's company operations manual.

(5) The responsibility of the operations manager is not affected by the assignment of management functions to another person under subsection (3) or (4).

SOR/2005-173, s. 22.

(4) Le gestionnaire des opérations peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des fonctions particulières si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel d'exploitation de la compagnie de l'exploitant aérien.

(5) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu des paragraphes (3) ou (4) ne porte pas atteinte à la responsabilité du gestionnaire des opérations.

DORS/2005-173, art. 22.

Holder of More Than One Certificate

705.04 If the holder of an air operator certificate issued under section 705.07 is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(*a*) shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under section 706.07 is reported to them,

(*a*) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it;

(*c*) if management functions have been assigned to another person under subsection 573.04(4) or (5), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

(*d*) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

SOR/2005-173, s. 22.

Titulaire de plus d'un certificat

705.04 Si le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, le responsable de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)*a*) doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 706.07 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et la raison à l'appui de celle-ci;

c) si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu des paragraphes 573.04(4) ou (5), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

DORS/2005-173, art. 22.

[**705.05** and **705.06** reserved]

[**705.05** et **705.06** réservés]

Division II — Certification

Section II — Agrément

Issuance or Amendment of Air Operator Certificate

Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne

705.07 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in

705.07 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie un certificat d'exploitation

the form and manner required by the *Commercial Air Service Standards*, issue or amend an air operator certificate where the applicant demonstrates to the Minister the ability to

(*a*) maintain an adequate organizational structure;

(*b*) maintain an operational control system;

(*c*) meet training program requirements;

(*d*) comply with maintenance requirements;

(*e*) meet the *Commercial Air Service Standards* for the operation; and

(*f*) conduct the operation safely.

(2) For the purposes of subsection (1), an applicant shall have

(*a*) a management organization capable of exercising operational control;

(*b*) managerial personnel who have been approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*, are employed on a full-time basis and perform the functions related to the following positions, namely,

(i) operations manager,

(ii) chief pilots,

(iii) where the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, maintenance manager, and

(iv) where flight attendants are required for the operation, flight attendant manager;

(*c*) a safety management system that meets the requirements of Subpart 7 of Part I and section 705.152;

(*d*) operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*e*) after January 1, 1997, where a master minimum equipment list has been established for a type of aircraft, a minimum equipment list for each aircraft of that type, approved by the Minister in accordance with

aérienne si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes de service aérien commercial* lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

a) maintenir une structure organisationnelle convenable;

b) maintenir un système de contrôle d'exploitation;

c) satisfaire aux exigences relatives au programme de formation;

d) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance;

e) satisfaire aux *Normes de service aérien commercial* applicables à l'exploitation;

f) mener l'exploitation d'une manière sécuritaire.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le demandeur doit :

a) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation;

b) disposer de personnel de gestion approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*, qui est employé à temps plein et exerce les fonctions liées aux postes suivants :

(i) gestionnaire des opérations,

(ii) pilotes en chef,

(iii) gestionnaire de la maintenance, dans le cas où le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA),

(iv) gestionnaire d'agents de bord, dans le cas où l'exploitation exige des agents de bord;

c) disposer d'un système de gestion de la sécurité qui est conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 705.152;

d) disposer de services et d'équipement de soutien opérationnel conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

e) après le 1er janvier 1997, dans le cas où une liste principale d'équipement minimal a été établie pour un type d'aéronef, disposer d'une liste d'équipement mi-

the procedures specified in the *MMEL/MEL Policy and Procedures Manual*;

(*f*) aircraft that are properly equipped for and crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*g*) an operational control system that meets the requirements of section 705.20;

(*h*) a training program that meets the requirements of section 705.124;

(*i*) legal custody and control of at least one aircraft of each category of aircraft that is to be operated;

(*j*) a company operations manual that meets the requirements of sections 705.134 and 705.135;

(*k*) a maintenance control system approved pursuant to Subpart 6; and

(*l*) an air operator emergency response plan that has the components set out in subsection 725.07(3) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*.

SOR/2005-173, s. 23; SOR/2005-357, s. 7.

nimal pour chaque aéronef de ce type approuvée par le ministre conformément aux procédures précisées dans le *Manuel des politiques et procédures, MMEL/MEL*;

f) disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage qui sont qualifiés pour cette région d'exploitation et ce type d'exploitation;

g) disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui satisfait aux exigences de l'article 705.20;

h) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de l'article 705.124;

i) avoir la garde et la responsabilité légales d'au moins un aéronef de chaque catégorie d'aéronefs qu'il utilisera;

j) disposer d'un manuel d'exploitation de la compagnie qui satisfait aux exigences des articles 705.134 et 705.135;

k) disposer d'un système de contrôle de la maintenance approuvé conformément à la sous-partie 6;

l) disposer d'un plan d'intervention en cas d'urgence à l'intention d'un exploitant aérien qui comporte les éléments prévus au paragraphe 725.07(3) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — Avions des Normes de service aérien commercial*.

DORS/2005-173, art. 23; DORS/2005-357, art. 7.

Contents of Air Operator Certificate

705.08 An air operator certificate shall contain

(*a*) the legal name, trade name and address of the air operator;

(*b*) the number of the air operator certificate;

(*c*) the effective date of certification;

(*d*) the date of issue of the certificate;

(*e*) the general conditions identified in section 705.09;

(*f*) specific conditions with respect to

Contenu du certificat d'exploitation aérienne

705.08 Le certificat d'exploitation aérienne contient ce qui suit :

a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse de l'exploitant aérien;

b) le numéro du certificat;

c) la date d'entrée en vigueur du certificat;

d) la date de délivrance du certificat;

e) les conditions générales visées à l'article 705.09;

f) les conditions particulières en ce qui concerne :

(i) the areas of operation authorized,

(ii) the types of service authorized,

(iii) the types of aircraft authorized and, if applicable, their registration, and any operational restrictions, and

(iv) the main base, scheduled points and, if applicable, sub-bases; and

(*g*) where the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*, operations specifications with respect to

(i) aircraft performance, equipment and emergency equipment requirements,

(ii) instrument approach procedures,

(iii) enroute aerodrome authorizations and limitations,

(iv) special weather minima authorizations,

(v) authorizations concerning flight crew member qualifications and crew member complement,

(vi) navigation system authorizations,

(vii) pilot training and pilot proficiency checks,

(viii) the air operator maintenance control system approved pursuant to Subpart 6,

(ix) leasing arrangements,

(x) the use of synthetic flight training devices, and

(xi) any other condition pertaining to the operation that the Minister deems necessary for aviation safety.

SOR/2009-152, s. 17.

(i) les régions d'exploitation autorisées,

(ii) les types de services autorisés,

(iii) les types d'aéronefs autorisés et, s'il y a lieu, leur immatriculation, et toutes restrictions opérationnelles,

(iv) la base principale, les points réguliers et, le cas échéant, les bases secondaires;

g) dans le cas où l'exploitant aérien satisfait aux *Normes de service aérien commercial*, les spécifications d'exploitation en ce qui concerne :

(i) les exigences relatives aux performances, à l'équipement et à l'équipement de secours des aéronefs,

(ii) les procédures d'approche aux instruments,

(iii) les autorisations et les restrictions des aérodromes en route,

(iv) les autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques,

(v) les autorisations concernant les qualifications des membres d'équipage de conduite et l'effectif des membres d'équipage,

(vi) les autorisations concernant le système de navigation,

(vii) la formation des pilotes et les contrôles de la compétence des pilotes,

(viii) le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien approuvé en application de la sous-partie 6,

(ix) les accords de location,

(x) l'utilisation d'un entraîneur synthétique de vol,

(xi) toute autre condition relative à l'exploitation que le ministre juge nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

DORS/2009-152, art. 17.

General Conditions of Air Operator Certificate

705.09 An air operator certificate shall contain the following general conditions:

(*a*) the air operator shall conduct flight operations in accordance with its company operations manual;

(*b*) the air operator shall maintain an adequate organizational structure;

(*c*) the air operator shall employ managerial personnel who meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) the air operator shall conduct training in accordance with its training program approved pursuant to this Subpart;

(*e*) the air operator shall maintain aircraft that are properly equipped for the area of operation and the type of operation;

(*f*) the air operator shall employ crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*g*) the air operator shall maintain its aircraft in accordance with the requirements of Subpart 6;

(*h*) the air operator shall maintain operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(*i*) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after

(i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base, a scheduled point or its managerial personnel, or

(ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under this Subpart; and

(*j*) the air operator shall conduct a safe operation.

SOR/2009-152, s. 18.

Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne

705.09 Le certificat d'exploitation aérienne contient les conditions générales suivantes :

a) l'exploitant aérien effectue les opérations aériennes conformément au manuel d'exploitation de la compagnie;

b) l'exploitant aérien maintient une structure organisationnelle convenable;

c) l'exploitant aérien a à son service du personnel de gestion qui satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

d) l'exploitant aérien dispense la formation conformément au programme de formation approuvé en application de la présente sous-partie;

e) l'exploitant aérien dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation;

f) l'exploitant aérien a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour la région d'exploitation et le type d'exploitation;

g) l'exploitant aérien effectue la maintenance des aéronefs conformément aux exigences de la sous-partie 6;

h) l'exploitant aérien maintient des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :

(i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires, à ses points réguliers ou à son personnel de gestion,

(ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la présente sous-partie;

j) l'exploitant aérien mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

DORS/2009-152, art. 18.

[**705.10** to **705.15** reserved]

Division III — Flight Operations

Exceptions

705.16 (1) Sections 705.40, 705.43, 705.75, 705.77 to 705.79, 705.139 and 705.201 do not apply if nine or fewer persons are on board an aircraft and each person is

(*a*) an employee of the air operator;

(*b*) a person whose presence on board the aircraft is necessary for

(i) the safety of the flight,

(ii) the safe handling of animals,

(iii) the safe handling of dangerous goods,

(iv) the security of valuable or confidential cargo,

(v) the preservation of fragile or perishable cargo, or

(vi) the handling of cargo;

(*c*) a person described in paragraph (*b*) who is travelling to or from an assignment;

(*d*) an owner or shipper of animals; or

(*e*) a dependant of an employee of the air operator.

(2) Any person referred to in subsection (1) may be carried on board an aircraft for which the type certificate does not authorize the transport of passengers.

(3) No air operator shall operate an aircraft with a person referred to in subsection (1) on board unless

(*a*) the air operator has established procedures for the transport of that person;

(*b*) the person has unobstructed access from the person's seat to the flight deck, to an exit or to an emergency exit;

[**705.10** à **705.15** réservés]

Section III — Opérations aériennes

Exceptions

705.16 (1) Les articles 705.40, 705.43, 705.75, 705.77 à 705.79, 705.139 et 705.201 ne s'appliquent pas si au plus neuf personnes sont à bord de l'aéronef et si chaque personne est, selon le cas :

a) un employé de l'exploitant aérien;

b) une personne dont la présence à bord de l'aéronef est nécessaire pour assurer :

(i) soit la sécurité du vol,

(ii) soit la sécurité des animaux durant le transport,

(iii) soit la manutention des marchandises dangereuses en toute sécurité,

(iv) soit la sécurité du fret de valeur ou du fret confidentiel,

(v) soit la conservation du fret fragile ou du fret périssable,

(vi) soit la manutention du fret;

c) une personne visée à l'alinéa *b*) qui se rend au travail ou qui en revient;

d) un propriétaire ou un expéditeur d'animaux;

e) une personne à la charge d'un employé de l'exploitant aérien.

(2) Les personnes visées au paragraphe (1) peuvent être transportées à bord d'un aéronef pour lequel le certificat de type n'autorise pas le transport de passagers.

(3) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant à bord une personne visée au paragraphe (1), à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :

a) l'exploitant aérien a établi des procédures relatives au transport de cette personne;

b) la personne a accès, sans obstruction de son siège, au poste de pilotage, à une issue ou à une issue de secours;

(*c*) the person is provided with a means of two-way communication with the flight crew members;

(*d*) the pilot-in-command has a means of notifying the person when safety belts must be fastened; and

(*e*) the air operator ensures that, before every take-off, the person is given a briefing by a crew member in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/2015-127, s. 15.

c) la personne est munie d'un dispositif de communications bilatérales avec les membres d'équipage de conduite;

d) le commandant de bord a la possibilité d'avertir la personne de l'obligation de boucler sa ceinture de sécurité;

e) l'exploitant aérien s'assure qu'avant chaque décollage la personne reçoit un exposé d'un membre d'équipage conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/2015-127, art. 15.

Operating Instructions

705.17 (1) An air operator shall ensure that all operations personnel are properly instructed about their duties and about the relationship of their duties to the operation as a whole.

(2) The operations personnel of an air operator shall follow the procedures specified in the air operator's company operations manual in the performance of their duties.

Instructions relatives aux opérations

705.17 (1) L'exploitant aérien doit s'assurer que des instructions suffisantes sont données au personnel des opérations concernant ses fonctions et la relation que celles-ci ont avec l'ensemble des opérations.

(2) Le personnel des opérations de l'exploitant aérien doit, dans l'exercice de ses fonctions, suivre les procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

General Operational Information

705.18 Every air operator shall establish a system for the timely dissemination of general operational information that includes a means for each crew member and each flight dispatcher to acknowledge receipt of that information.

SOR/2009-152, s. 19.

Renseignements généraux relatifs aux opérations

705.18 L'exploitant aérien établit un système pour la diffusion en temps opportun des renseignements généraux relatifs aux opérations, lequel comprend un moyen permettant à chaque membre d'équipage et à chaque régulateur de vol d'en accuser réception.

DORS/2009-152, art. 19.

Scheduled Air Service Requirements

705.19 (1) Subject to subsection (2), every air operator that operates a scheduled air service for the purpose of transporting persons shall operate the service between airports or heliports or between an airport or heliport and a military aerodrome.

(2) An air operator may operate a scheduled air service for the purpose of transporting persons between an airport and an aerodrome or between two aerodromes if

Exigences relatives à un service aérien régulier

705.19 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

(2) L'exploitant aérien peut exploiter un service aérien régulier pour le transport de personnes entre un aéroport et un aérodrome ou entre deux aérodromes, s'il y

the air operator is authorized to do so in its air operator certificate.

SOR/2007-87, s. 16.

Operational Control System

705.20 No air operator shall operate an aircraft unless the air operator has an operational control system that meets the *Commercial Air Service Standards* and is under the control of its operations manager.

Flight Authorization

705.21 No person shall commence a flight unless the flight has been authorized in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

Operational Flight Plan

705.22 (1) No air operator shall permit a person to commence a flight unless an operational flight plan that meets the *Commercial Air Service Standards* has been prepared in accordance with the procedures specified in the air operator's company operations manual.

(1.1) An air operator shall specify in its company operations manual

(*a*) the period for which the operational flight plan referred to in subsection (3) shall be kept;

(*b*) the method of recording the formal approval of the plan by the flight dispatcher; and

(*c*) the method of recording the formal approval of the plan by the pilot-in-command.

(2) The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that one copy of the operational flight plan is left at a point of departure, in accordance with the procedures specified in the company operations manual, and that another copy is carried on board the aircraft until the aircraft reaches the final destination of the flight.

est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne.

DORS/2007-87, art. 16.

Système de contrôle d'exploitation

705.20 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins de disposer d'un système de contrôle d'exploitation qui est conforme aux *Normes de service aérien commercial* et dont la supervision est assurée par le gestionnaire des opérations.

Autorisation de vol

705.21 Il est interdit de commencer un vol à moins qu'il n'ait été autorisé conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Plan de vol exploitation

705.22 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne de commencer un vol, à moins qu'un plan de vol exploitation conforme aux *Normes de service aérien commercial* n'ait été établi conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(1.1) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

a) la période durant laquelle le plan de vol exploitation visé au paragraphe (3) doit être tenue;

b) la méthode pour consigner l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le régulateur de vol;

c) la méthode pour consigner l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le commandant de bord.

(2) Le commandant de bord de l'aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire du plan de vol exploitation est laissé à un point de départ, conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie, et qu'un autre exemplaire est transporté à bord de l'aéronef jusqu'à la destination finale du vol.

(3) An air operator shall keep a copy of the operational flight plan, including any amendments to the plan, for not less than 90 days.

SOR/99-158, s. 9.

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du plan de vol exploitation, y compris ses modifications, pendant au moins 90 jours.

DORS/99-158, art. 9.

Maintenance of Aircraft

705.23 No air operator shall permit a person to conduct a take-off in an aircraft that has not been maintained in accordance with the air operator's maintenance control system.

Maintenance de l'aéronef

705.23 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre d'effectuer le décollage d'un aéronef dont la maintenance n'a pas été effectuée conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien.

Checklist

705.24 (1) Every air operator shall establish the checklist referred to in paragraph 602.60(1)(*a*) for each aircraft type that it operates and shall make the appropriate parts of the checklist readily available to the crew members.

(2) Every crew member shall follow the checklist referred to in subsection (1) in the performance of the crew member's assigned duties.

Liste de vérifications

705.24 (1) L'exploitant aérien doit établir la liste de vérifications visée à l'alinéa 602.60(1)*a*) pour chaque type d'aéronef qu'il utilise et mettre les parties applicables de la liste à la portée des membres d'équipage.

(2) Les membres d'équipage doivent utiliser, durant l'exercice des fonctions qui leur sont assignées, la liste de vérifications visée au paragraphe (1).

Fuel Requirements

705.25 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall authorize a flight and no person shall commence a flight unless the aircraft

(*a*) when operating in VFR flight, carries sufficient fuel to fly to the destination aerodrome and thereafter to fly for 45 minutes at normal cruising speed;

(*b*) when operating in IFR flight on designated routes or over designated areas as defined in the *Commercial Air Service Standards*, carries an enroute fuel reserve of five per cent of the fuel required to fly to the destination aerodrome; and

(*c*) when operating in IFR flight, except when complying with the *Safety Criteria for Approval of Extended Range Twin-engine Operations (ETOPS) Manual*, carries sufficient fuel to allow the aircraft

(i) to descend at any point along the route to the lower of

Exigences relatives au carburant

705.25 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'autoriser un vol et à quiconque de commencer un vol à moins que l'aéronef :

a) utilisé en vol VFR, ne transporte une quantité de carburant suffisante pour qu'il atteigne l'aérodrome de destination et qu'il puisse poursuivre le vol pendant 45 minutes à la vitesse de croisière normale;

b) utilisé en vol IFR sur des routes désignées ou au-dessus de zones désignées définies dans les *Normes de service aérien commercial*, ne transporte une quantité de carburant qui excède de cinq pour cent la quantité nécessaire pour effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination;

c) utilisé en vol IFR, sauf lorsqu'il est conforme au *Manuel des critères de sécurité pour l'approbation des opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée (ETOPS)*, ne transporte une quantité suffisante de carburant pour permettre :

(A) the one-engine-inoperative service ceiling, or

(B) 10,000 feet ASL,

(ii) to cruise at the altitude referred to in subparagraph (i) to a suitable aerodrome,

(iii) to conduct an approach and a missed approach, and

(iv) to hold for 30 minutes at an altitude of 1,500 feet above the elevation of the aerodrome selected in accordance with subparagraph (ii).

(2) An air operator may be authorized in an air operator certificate to reduce the enroute fuel reserve required by paragraph (1)(*b*) where the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Extended Range Twin-engined Operations

705.26 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate a twin-engined aeroplane on a route containing a point that is farther from an adequate aerodrome than the distance that can be flown in 60 minutes at the one-engine-inoperative cruise speed, unless the flight is conducted wholly within Canadian Domestic Airspace.

(2) An air operator may operate an aeroplane on a route referred to in subsection (1) where

(*a*) the aeroplane is turbine-powered;

(*b*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*c*) the air operator complies with the *Safety Criteria for Approval of Extended Range Twin-engine Operations (ETOPS) Manual*.

(i) de descendre à tout point sur le trajet du vol qui se situe à la plus basse des altitudes suivantes :

(A) le plafond pratique d'un avion monomoteur,

(B) 10 000 pieds,

(ii) de poursuivre le vol en croisière à l'altitude visée au sous-alinéa (i) jusqu'à un aérodrome convenable,

(iii) d'effectuer une approche et une approche interrompue,

(iv) de demeurer en attente pendant 30 minutes à une altitude de 1 500 pieds au-dessus de l'altitude de l'aérodrome choisi en application du sous-alinéa (ii).

(2) L'exploitant aérien peut être autorisé, aux termes de son certificat d'exploitation aérienne, à transporter une quantité de carburant inférieure à celle visée à l'alinéa (1)*b*) lorsqu'il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Opération avec distance de vol prolongée — Avion bimoteur

705.26 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion bimoteur, à moins que le vol ne soit effectué entièrement à l'intérieur de l'espace aérien intérieur canadien, sur une route contenant un point qui est plus éloigné de l'aérodrome convenable que la distance qui peut être parcourue en 60 minutes de vol avec un moteur inopérant à la vitesse de croisière.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser un avion sur une route visée au paragraphe (1), si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'avion est un avion turbomoteur;

b) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

c) l'exploitant aérien se conforme au *Manuel des critères de sécurité pour l'approbation des opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée (ETOPS)*.

Admission to Flight Deck

705.27 (1) Where a Department of Transport air carrier inspector presents an official identity card to the pilot-in-command of an aircraft, the pilot-in-command shall give the inspector free and uninterrupted access to the flight deck of the aircraft.

(2) An air operator and the pilot-in-command shall make available for the use of the air carrier inspector the observer seat most suitable to perform the inspector's duties, as determined by the inspector.

(3) No person shall be admitted to the flight deck of an aeroplane other than

(*a*) a flight crew member;

(*b*) a crew member performing their duties;

(*c*) an inspector referred to in subsection (1);

(*d*) in accordance with the procedures specified in the company operations manual,

(i) an employee of the air operator who is not a crew member performing their duties, and

(ii) a pilot, flight engineer or flight attendant employed by a wholly owned subsidiary or a code share partner of the air operator; and

(*e*) a person who has expertise related to the aeroplane, its equipment or its crew members and who is required to be in the flight deck to provide a service to the air operator.

(4) The air operator shall verify

(*a*) in the case of a person referred to in paragraph (3)(*d*) or (*e*), the identity of the person by means of a personal photo identification issued by the air operator, its wholly owned subsidiary, its code share partner or a foreign government or a restricted area pass as defined in the *Canadian Aviation Security Regulations*; and

Accès au poste de pilotage

705.27 (1) Le commandant de bord d'un aéronef doit accorder l'accès libre et ininterrompu au poste de pilotage à un inspecteur des transporteurs aériens du ministère des Transports lorsque l'inspecteur présente sa carte d'identité officielle au commandant de bord.

(2) L'exploitant aérien et le commandant de bord de l'aéronef doivent mettre à la disposition de l'inspecteur des transporteurs aériens le siège d'observateur que l'inspecteur juge le plus convenable pour l'exercice de ses fonctions.

(3) Il est interdit de laisser entrer quiconque dans le poste de pilotage d'un avion, sauf les personnes suivantes :

a) un membre d'équipage de conduite;

b) un membre d'équipage qui exerce ses fonctions;

c) l'inspecteur visé au paragraphe (1);

d) conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

(i) un employé de l'exploitant aérien qui n'est pas un membre d'équipage exerçant ses fonctions,

(ii) un pilote, un mécanicien navigant ou un agent de bord qui travaille soit pour une filiale à cent pour cent soit pour un partenaire à code partagé de l'exploitant aérien;

e) une personne qui possède une expertise liée à l'avion, à son équipement ou à ses membres d'équipage et qui doit être dans le poste de pilotage pour fournir un service à l'exploitant aérien.

(4) L'exploitant aérien doit vérifier :

a) dans le cas d'une personne visée aux alinéas (3)*d*) ou *e*), son identité au moyen d'une pièce d'identité personnelle avec photo qui est délivrée par l'exploitant aérien, sa filiale à cent pour cent, son partenaire à code partagé ou un gouvernement étranger ou au moyen d'un laissez-passer de zone réglementée tel qu'il est défini dans le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*;

(*b*) in the case of a person referred to in paragraph (3)(*d*), the fact that

(i) the person is currently employed by the air operator, or by a wholly owned subsidiary or code share partner of the air operator, and

(ii) no seat is available for the person in the passenger compartment.

(5) No person referred to in paragraph (3)(*d*), except an employee of the air operator who is undergoing the aircraft cockpit familiarization required for the performance of their duties, shall be admitted to the flight deck if a seat is available in the passenger compartment.

SOR/99-158, s. 10; SOR/2002-135, s. 1.

Seats for Cabin Safety Inspectors

705.28 An air operator shall provide a cabin safety inspector who is performing an in-flight cabin inspection with a confirmed passenger seat in the passenger compartment.

Flight Crew Members at Controls

705.29 (1) Subject to subsection (2), flight crew members who are on flight deck duty shall remain at their duty stations with their safety belts fastened and, where the aircraft is below 10,000 feet ASL, with their safety belts, including their shoulder harnesses, fastened.

(2) Flight crew members may leave their duty stations where

(*a*) their absence is necessary for the performance of duties in connection with the operation of the aircraft;

(*b*) their absence is in connection with physiological needs; or

(*c*) they are taking a rest period and are relieved by other flight crew members who meet the qualifications set out in the *Commercial Air Service Standards*.

b) dans le cas d'une personne visée à l'alinéa (3)*d*) :

(i) le fait que la personne travaille actuellement pour l'exploitant aérien, une de ses filiales à cent pour cent ou un des ses partenaires à code partagé,

(ii) le fait qu'aucun siège n'est disponible pour la personne dans la cabine passagers.

(5) Il est interdit, si un siège est disponible dans la cabine passagers, de laisser entrer dans le poste de pilotage toute personne visée à l'alinéa (3)*d*), sauf un employé de l'exploitant aérien qui se familiarise avec le poste de pilotage comme l'exige l'exercice de ses fonctions.

DORS/99-158, art. 10; DORS/2002-135, art. 1.

Siège des inspecteurs de la sécurité dans la cabine

705.28 L'exploitant aérien doit mettre à la disposition de l'inspecteur de sécurité dans la cabine qui effectue une inspection en vol un siège passager confirmé dans la cabine passagers.

Membres d'équipage de conduite aux commandes

705.29 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les membres d'équipage de conduite en service au poste de pilotage doivent demeurer à leur poste de membre d'équipage de conduite et boucler leur ceinture de sécurité et, dans le cas où l'aéronef est utilisé à moins de 10 000 pieds ASL, ils doivent boucler leur ceinture de sécurité, y compris leur ceinture-baudrier.

(2) Les membres d'équipage de conduite peuvent quitter leur poste de membre d'équipage de conduite pour les raisons suivantes :

a) l'exercice de fonctions relatives à l'utilisation de l'aéronef l'exige;

b) pour satisfaire des besoins physiologiques;

c) ils prennent une période de repos et sont remplacés par d'autres membres d'équipage de conduite qualifiés conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

Simulation of Emergency Situations

705.30 No person shall, where passengers are on board an aircraft, simulate emergency situations that could affect the flight characteristics of the aircraft.

Crew Member Briefing

705.31 The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that, prior to each flight or series of flight segments, the crew members of the aircraft are given a pre-flight briefing that meets the *Commercial Air Service Standards*.

VFR Flight Obstacle Clearance Requirements

705.32 Except when conducting a take-off or landing, no person shall operate an aeroplane in VFR flight

(*a*) during the day, at less than 1,000 feet AGL or at a horizontal distance of less than 1,000 feet from any obstacle; or

(*b*) at night, at less than 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of five miles from the route to be flown or, in designated mountainous regions, at less than 2,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of five miles from the route to be flown.

VFR Flight Weather Conditions

705.33 No person shall commence a VFR flight unless current weather reports and forecasts, if obtainable, indicate that the weather conditions along the route to be flown and at the destination aerodrome will be such that the flight can be conducted in compliance with VFR.

Take-off Minima

705.34 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are at or above the take-off minima, but below the landing minima, for the runway to be used unless an alternate aerodrome is specified in the operational flight plan and that aerodrome is located

Simulation de situations d'urgence

705.30 Il est interdit de simuler des situations d'urgence qui pourraient modifier les caractéristiques de vol de l'aéronef lorsqu'il y a des passagers à bord.

Exposé donné aux membres d'équipage

705.31 Le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer qu'avant chaque vol ou série de segments de vols un exposé avant vol qui est conforme aux *Normes de service aérien commercial* est donné aux membres d'équipage.

Exigences relatives à la marge de franchissement d'obstacles en vol VFR

705.32 Sauf pour effectuer un décollage ou un atterrissage, il est interdit d'utiliser un avion en vol VFR :

a) le jour, à moins de 1 000 pieds AGL ou à une distance inférieure à 1 000 pieds de tout obstacle, mesurée horizontalement;

b) la nuit, à moins de 1 000 pieds, ou 2 000 pieds dans le cas d'un vol effectué dans une région montagneuse désignée, au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de cinq milles ou moins, mesurée horizontalement, de la route prévue.

Conditions météorologiques en vol VFR

705.33 Il est interdit à toute personne de commencer un vol VFR à moins que les derniers bulletins météorologiques et les dernières prévisions météorologiques, s'ils peuvent être obtenus, n'indiquent que les conditions météorologiques sur la route prévue et à l'aérodrome de destination lui permettront de se conformer aux VFR.

Minimums de décollage

705.34 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux minimums de décollage mais inférieures aux minimums d'atterrissage de la piste prévue, à moins

(*a*) in the case of a twin-engined aircraft, within the distance that can be flown in 60 minutes at the one-engine-inoperative cruise speed; or

(*b*) in the case of a three- or four-engined aircraft or where an air operator is authorized in its air operator certificate to conduct ETOPS with the type of aircraft operated, within the distance that can be flown in 120 minutes at the one-engine-inoperative cruise speed.

(2) A person may conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are at or above the take-off minima, but below the landing minima, for the runway to be used, if the weather conditions are at or above the landing minima for another suitable runway at that aerodrome, taking into account the aircraft performance operating limitations specified in Division IV.

(3) For the purposes of section 602.126, a person may conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are below the take-off minima specified in the instrument approach procedure, if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(4) For the purposes of this section, the landing minima are the decision height or the minimum descent altitude and the visibility published for an approach.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

705.35 For the purposes of section 602.122, a person may conduct an IFR flight where an alternate aerodrome

qu'un aérodrome de dégagement ne soit indiqué dans le plan de vol exploitation et ne se trouve :

a) dans le cas d'un aéronef bimoteur, à une distance qui peut être parcourue en 60 minutes de vol ou moins avec un moteur inopérant à la vitesse de croisière;

b) dans le cas d'un aéronef à trois ou quatre moteurs, ou dans le cas où l'exploitant aérien est autorisé, aux termes de son certificat d'exploitation aérienne, à effectuer des ETOPS avec le type d'aéronef utilisé, à une distance qui peut être parcourue en 120 minutes de vol avec un moteur inopérant à la vitesse de croisière.

(2) Une personne peut effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux minimums de décollage mais inférieures aux minimums d'atterrissage de la piste prévue, pourvu que les conditions météorologiques soient égales ou supérieures aux minimums d'atterrissage d'une autre piste convenable à l'aérodrome, compte tenu des limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs précisées à la section IV.

(3) Pour l'application de l'article 602.126, une personne peut effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums de décollage précisés dans les procédures d'approche aux instruments si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Pour l'application du présent article, les minimums d'atterrissage sont la hauteur de décision ou l'altitude minimale de descente et la visibilité publiées pour une approche.

Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR

705.35 Pour l'application de l'article 602.122, une personne peut effectuer un vol IFR lorsqu'aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol

has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary, if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

VFR OTT Flight

705.36 No person shall operate an aircraft in VFR OTT flight unless

(*a*) the aircraft is a helicopter;

(*b*) the person is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*c*) the person complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Routes in Uncontrolled Airspace

705.37 No person shall, in uncontrolled airspace, conduct an IFR flight or a night VFR flight on a route other than an air route unless the air operator establishes the route in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

705.38 [Reserved]

Weight and Balance Control

705.39 (1) No person shall operate an aircraft unless, during every phase of the flight, the load restrictions, weight and centre of gravity of the aircraft conform to the limitations specified in the aircraft flight manual.

(2) An air operator shall have a weight and balance system that meets the *Commercial Air Service Standards*.

(3) An air operator shall keep a copy of the weight and balance forms, including any amendments to the forms, for not less than 90 days.

(4) An air operator shall specify in its company operation manual

IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Vol VFR OTT

705.36 Il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef en vol VFR OTT, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est un hélicoptère;

b) la personne y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

c) la personne satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Routes dans l'espace aérien non contrôlé

705.37 Il est interdit d'effectuer, dans l'espace aérien non contrôlé, un vol IFR ou un vol VFR de nuit sur une route autre qu'une route aérienne à moins que l'exploitant aérien n'établisse la route en conformité avec les *Normes de service aérien commercial*.

705.38 [Réservé]

Contrôle de la masse et du centrage

705.39 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins qu'au cours de chaque phase du vol la limite relative au chargement, la masse et le centre de gravité de l'aéronef ne soient conformes aux limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

(2) L'exploitant aérien doit disposer d'un système de calculs de masse et centrage conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du devis de masse et centrage, y compris ses modifications, pendant au moins 90 jours.

(4) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

(*a*) its weight and balance system;

(*b*) its instructions to employees regarding the preparation and accuracy of weight and balance forms; and

(*c*) the period for which the forms shall be kept.

SOR/99-158, s. 11.

a) le système de calculs de masse et centrage;

b) les instructions à l'intention des employés concernant la préparation et la précision du devis de masse et centrage;

c) la période durant laquelle le devis doit être conservé.

DORS/99-158, art. 11.

Passenger and Cabin Safety Procedures

705.40 (1) An air operator shall establish procedures to ensure that

(*a*) passengers move to and from the aircraft and embark and disembark safely, in accordance with procedures that meet the *Commercial Air Service Standards* and that are specified in the air operator's company operations manual;

(*b*) all passengers are seated and secured in accordance with subsection 605.26(1);

(*c*) subject to subsection (2), the back of each seat is in the upright position and all chair tables and carry-on baggage are stowed during movement on the surface, take-off and landing and at such other times as the pilot-in-command considers necessary for the safety of the persons on board the aircraft; and

(*d*) seats located at emergency exits and seats that are not located on the main deck of an aircraft are not occupied by passengers whose presence in those seats could adversely affect the safety of passengers or crew members during an emergency evacuation.

(2) An air operator may, for the transportation of any passenger who has been certified by a physician as unable to sit upright, allow the back of the seat occupied by such a passenger to remain in the reclining position during movement on the surface, take-off and landing if

Procédures de sécurité dans la cabine et de sécurité des passagers

705.40 (1) L'exploitant aérien doit établir des procédures pour s'assurer que :

a) le déplacement des passagers vers l'aéronef ou à partir de ce dernier, ainsi que leur embarquement et leur débarquement s'effectue en toute sécurité, conformément aux procédures qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial* et qui sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

b) chaque passager est assis et retenu à son siège conformément au paragraphe 605.26(1);

c) sous réserve du paragraphe (2), le dossier des sièges est en position verticale et toutes les tablettes et tous les bagages de cabine sont rangés pendant le mouvement à la surface, le décollage et l'atterrissage et chaque fois que le commandant de bord le juge nécessaire pour assurer la sécurité des personnes à bord de l'aéronef;

d) les sièges adjacents aux issues de secours et les sièges qui ne sont pas situés sur le pont principal de l'aéronef ne sont pas occupés par des passagers dont la présence dans ces sièges risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation d'urgence.

(2) L'exploitant aérien peut, pour le transport d'un passager incapable de se tenir assis le dos droit, lorsque l'incapacité est attestée par un médecin, permettre que le dossier du siège de ce passager demeure en position inclinée pendant le mouvement à la surface, le décollage et l'atterrissage, si les conditions suivantes sont réunies :

(*a*) the passenger is seated in a location that will not restrict the evacuation of other passengers from the aircraft;

(*b*) the passenger is not seated in a row that is next to or immediately in front of an emergency exit; and

(*c*) the seat immediately behind the passenger's seat is vacant.

(3) No air operator shall permit an aircraft with passengers on board to be fuelled unless the fuelling is carried out in accordance with procedures that meet the *Commercial Air Service Standards* and that are specified in the air operator's company operations manual.

(4) For the purposes of section 602.08, no air operator shall permit the use of a portable electronic device on board an aircraft unless the air operator has established procedures that

(*a*) meet the *Commercial Air Service Standards*; and

(*b*) are specified in the air operator's company operations manual.

a) le passager n'occupe pas un siège pouvant nuire à l'évacuation des autres passagers;

b) le passager n'occupe pas un siège dans une rangée située à côté d'une issue de secours ou juste devant celle-ci;

c) aucune personne n'occupe le siège situé directement derrière celui du passager.

(3) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre l'avitaillement en carburant d'un aéronef ayant des passagers à bord, à moins que cet avitaillement ne soit effectué conformément aux procédures qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial* et qui sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(4) Pour l'application de l'article 602.08, il est interdit à l'exploitant aérien de permettre l'utilisation d'un appareil électronique portatif à bord d'un aéronef, à moins que l'exploitant aérien n'ait établi des procédures qui, à la fois :

a) sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

b) sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Flight Attendant Stations

705.41 (1) Each flight attendant shall, for take-off and landing, occupy a seat in the passenger cabin that meets the requirements of subsection (2).

(2) Each flight attendant station shall be approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) No air operator shall permit a flight attendant seat to be occupied by a person other than a flight attendant unless the air operator

(*a*) is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

Postes d'agents de bord

705.41 (1) Chaque agent de bord doit, au décollage et à l'atterrissage, occuper un siège, dans la cabine passagers, qui est conforme aux exigences du paragraphe (2).

(2) Les postes d'agents de bord doivent être approuvés par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre qu'un siège d'agent de bord soit occupé par une personne autre qu'un agent de bord, à moins que l'exploitant aérien ne respecte les conditions suivantes :

a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Carry-on Baggage

705.42 (1) Every air operator shall establish a carry-on baggage control program that is approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) No air operator shall permit a person to carry on board an aircraft any carry-on baggage unless that baggage has been accepted in accordance with a carry-on baggage control program and can be

(*a*) stowed in a compartment or overhead rack that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* for the stowage of carry-on baggage;

(*b*) stowed under a passenger seat; or

(*c*) restrained by a means that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(3) No person shall carry on board an aircraft any carry-on baggage unless that baggage has been accepted in accordance with a carry-on baggage control program.

(4) All carry-on baggage that is stowed under a passenger seat shall be restrained in a manner that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual.*

(5) All carry-on baggage shall be stowed so that it does not obstruct access to safety equipment, exits or the aisles of the aircraft.

(6) No air operator shall allow the passenger entry doors of an aircraft to be closed for departure until a crew member has verified that all carry-on baggage is stowed in a location that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* or is restrained by a means that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

Bagages de cabine

705.42 (1) L'exploitant aérien doit établir un programme de contrôle de bagages de cabine approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'apporter des bagages de cabine à bord d'un aéronef, à moins que les bagages de cabine n'aient été acceptés conformément au programme de contrôle de bagages de cabine et ne puissent :

a) soit être rangés dans un compartiment de rangement ou dans un espace de rangement supérieur approuvés par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* pour le rangement des bagages de cabine;

b) soit être rangés sous un siège passager;

c) soit être retenus au moyen d'un dispositif approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(3) Il est interdit d'apporter des bagages de cabine à bord d'un aéronef, à moins que les bagages de cabine n'aient été acceptés conformément au programme de contrôle de bagages de cabine.

(4) Les bagages de cabine qui sont rangés sous un siège passager doivent être retenus d'une manière approuvée par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(5) Les bagages de cabine doivent être rangés de façon à ne pas nuire à l'accessibilité de l'équipement de sécurité et à ne pas entraver l'accès aux issues ou aux allées de l'aéronef.

(6) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre que les portes passagers de l'aéronef soient fermées en vue du départ avant qu'un membre d'équipage ne se soit assuré que les bagages de cabine sont rangés dans un endroit approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* ou retenus par un dispositif approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(7) All carry-on baggage shall be safely stowed prior to movement of the aircraft on the surface and during take-off, periods of in-flight turbulence and landing.

(8) No carry-on baggage that may cause injury to passengers in the event of turbulence or an emergency shall be stowed in an overhead rack unless the rack is equipped with restraining devices or doors that have been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

SOR/99-158, s. 12.

(7) Les bagages de cabine doivent être rangés d'une manière sécuritaire avant tout mouvement de l'aéronef à la surface et pendant le décollage, la turbulence en vol et l'atterrissage.

(8) Il est interdit de ranger, dans un espace de rangement supérieur, des bagages de cabine qui peuvent causer des blessures aux passagers en cas de turbulence ou d'urgence, à moins que cet espace ne soit muni d'un dispositif de retenue ou de portes approuvés par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

DORS/99-158, art. 12.

Briefing of Passengers

705.43 (1) An air operator shall ensure that passengers are given a safety briefing in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator shall ensure that the safety briefing referred to in subsection (1) is given in English and French.

(3) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations, seat orientation or responsibility for another person on board the aircraft, the air operator shall ensure that the passenger is given an individual safety briefing that

(*a*) is appropriate to the passenger's needs; and

(*b*) meets the *Commercial Air Service Standards*.

(4) An air operator shall ensure that, in the event of an emergency and where time and circumstances permit, all passengers are given an emergency briefing in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(5) An air operator shall ensure that each passenger who is seated next to a window emergency exit is in-

Exposé donné aux passagers

705.43 (1) L'exploitant aérien doit s'assurer qu'un exposé sur les mesures de sécurité est donné aux passagers conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien doit s'assurer que l'exposé visé au paragraphe (1) est donné en français et en anglais.

(3) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est insuffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles, de ses limites de compréhension, de l'orientation de son siège ou de sa responsabilité à l'égard d'une autre personne à bord, l'exploitant aérien doit veiller à ce que ce passager reçoive un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui, à la fois :

a) est adapté aux besoins du passager;

b) est conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) L'exploitant aérien doit s'assurer qu'en cas d'urgence, si le temps et les circonstances le permettent, un exposé sur les mesures d'urgence est donné à tous les passagers conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(5) L'exploitant aérien doit s'assurer que chaque passager assis à côté d'un hublot issue de secours est informé, par un membre d'équipage, que le hublot sert d'is-

formed by a crew member that the window is an emergency exit and is made aware of how to operate that exit.

SOR/2009-152, s. 20.

sue de secours et qu'il est mis au courant de la façon de l'ouvrir.

DORS/2009-152, art. 20.

Safety Features Card and Supplemental Briefing Card

705.44 (1) An air operator shall provide each passenger, at the passenger's seat, with a safety features card containing, in pictographic form, the information required for a safety features card by section 725.44 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*, and any wording shall be in English and French.

(2) An air operator shall ensure that

(*a*) the information required for a supplemental briefing card by section 725.44 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards* is available to passengers in the following four formats:

(i) English text in 14-point or larger sans-serif type with dark characters on a light background,

(ii) French text in 14-point or larger sans-serif type with dark characters on a light background,

(iii) English braille as defined and set out in the publication entitled *English Braille, American Edition, 1994*, published in 1994 or later by the Braille Authority of North America, and

(iv) French braille as set out in the *Code braille français uniformisé pour la transcription des textes imprimés* (CBFU), Quebec Edition (2008); and

(*b*) two copies in each format are on board every aircraft.

(3) The four formats may be displayed on one or more supplemental briefing cards.

SOR/2009-152, s. 21.

Carte des mesures de sécurité et carte de consignes supplémentaires

705.44 (1) L'exploitant aérien fournit à chaque passager, à son siège, une carte des mesures de sécurité qui contient, sous forme pictographique, les renseignements exigés pour les cartes des mesures de sécurité par l'article 725.44 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions* des *Normes de service aérien commercial*, et tout texte est en français et en anglais.

(2) L'exploitant aérien veille à ce que :

a) les passagers disposent des renseignements exigés pour les cartes de consignes supplémentaires par l'article 725.44 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions* des *Normes de service aérien commercial* dans les quatre présentations suivantes :

(i) texte anglais en caractères foncés d'au moins 14 points, sans empattements, sur fond clair,

(ii) texte français en caractères foncés d'au moins 14 points, sans empattements, sur fond clair,

(iii) texte en braille anglais tel qu'il est défini et qu'il figure dans le document intitulé *English Braille, American Edition, 1994*, publié en 1994 ou plus tard par la Braille Authority of North America,

(iv) texte en braille français tel qu'il figure dans le *Code braille français uniformisé pour la transcription des textes imprimés* (CBFU), Édition québécoise 2008;

b) deux copies dans chaque présentation se trouvent à bord de tout aéronef.

(3) Les quatre présentations peuvent figurer sur une ou plusieurs cartes de consignes supplémentaires.

DORS/2009-152, art. 21.

Closing and Locking of Flight Deck Door

705.45 (1) Subject to subsection (2), after May 1, 2002, the pilot-in-command of an aeroplane that is equipped with a flight deck door shall ensure that at all times from the moment the passenger entry doors are closed in preparation for departure until they are opened on arrival,

(*a*) in the case of an aeroplane referred to in subsection 705.80(1), the flight deck door is closed and locked using the locking device required by subsection 705.80(2); and

(*b*) in the case of any other aeroplane,

(i) the flight deck door is closed, and

(ii) if the door is equipped with a locking device, it is locked.

(2) Subsection (1) does not apply when crew members or persons authorized in accordance with subsection 705.27(3) are required to enter or leave the flight deck

(*a*) for the performance of their duties;

(*b*) for physiological needs; or

(*c*) for an overriding concern related to the safety of the flight.

(3) In all cases, persons entering or leaving the flight deck must comply with the procedures for opening, closing and locking flight deck doors set out in the company operations manual.

SOR/2002-135, s. 2; SOR/2003-121, s. 3.

Night VFR Flight — Aeroplane

705.46 No person shall operate an aeroplane in night VFR flight unless

(*a*) the flight is conducted within 25 nautical miles of the departure aerodrome; or

(*b*) in the case of an IFR flight, the pilot-in-command establishes visual contact with the intended aerodrome of landing and receives an authorization from the ap-

Fermeture et verrouillage de la porte du poste de pilotage

705.45 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le commandant de bord d'un avion qui est muni d'une porte de poste de pilotage doit, après le 1er mai 2002, s'assurer qu'à tout moment entre la fermeture des portes passagers en prévision du départ et leur ouverture à l'arrivée :

a) dans le cas d'un avion visé au paragraphe 705.80(1), la porte du poste de pilotage est fermée et verrouillée à l'aide du mécanisme de verrouillage exigé par le paragraphe 705.80(2);

b) dans le cas de tout autre avion :

(i) la porte du poste de pilotage est fermée,

(ii) la porte est verrouillée si elle est équipée d'un mécanisme de verrouillage.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas lorsque les membres d'équipage ou les personnes autorisées conformément au paragraphe 705.27(3) doivent entrer dans le poste de pilotage ou en sortir pour, selon le cas :

a) exercer leurs fonctions;

b) satisfaire à des besoins physiologiques;

c) répondre à une préoccupation prépondérante liée à la sécurité du vol.

(3) Dans tous les cas, les personnes qui entrent dans le poste de pilotage ou en sortent doivent respecter les procédures relatives à l'ouverture, à la fermeture et au verrouillage de la porte du poste de pilotage, qui figurent dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

DORS/2002-135, art. 2; DORS/2003-121, art. 3.

Vol VFR de nuit — avion

705.46 Il est interdit à toute personne d'utiliser un avion en vol VFR de nuit à moins que l'une ou l'autre des conditions suivantes ne soit respectée :

a) le vol et effectué à une distance de 25 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ;

b) dans le cas d'un vol IFR, le commandant de bord établit un contact visuel avec l'aérodrome d'atterris-

propriate air traffic control unit or flight service station to conduct a visual approach.

SOR/2003-348, s. 1.

sage prévu et reçoit une autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol compétente d'effectuer une approche à vue.

DORS/2003-348, art. 1.

Instrument Approach Procedures

705.47 (1) No person shall conduct a CAT II or CAT III precision approach unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate; and

(*b*) the approach is conducted in accordance with the *Manual of All Weather Operations (Categories II and III)*.

(2) No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately prior to landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

(*a*) the condition of the runway or surface of intended landing; and

(*b*) the wind direction and speed.

SOR/2006-199, s. 21.

Procédures d'approche aux instruments

705.47 (1) Il est interdit d'effectuer une approche de précision CAT II ou CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'approche est effectuée en conformité avec le *Manuel d'exploitation tous temps (Catégories II et III)*.

(2) Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l'atterrissage, le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l'atterrissage;

b) la direction et la vitesse du vent.

DORS/2006-199, art. 21.

Approach Bans — Non-precision, APV and CAT I Precision

705.48 (1) For the purposes of subsections (2) to (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

(*a*) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*b*) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intend-

Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I

705.48 (1) Pour l'application des paragraphes (2) à (4), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l'égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B » , la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B » , la RVR pour la

ed approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

(*c*) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or

(*d*) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.

(2) No person shall continue a non-precision approach or an APV unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) the aeroplane is equipped with

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower;

(*c*) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and

(*d*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60e parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée.

(2) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision ou une APV à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;

d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion

(3) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) the aeroplane is equipped with

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;

(*c*) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 725.48 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 725.48 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*; and

(*e*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(3) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe avec une trajectoire d'approche finale conforme aux exigences de l'article 725.48 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;

d) le segment d'approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d'une descente avec angle constant prévu qui est indiqué à l'article 725.48 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;

e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a

(4) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting or a CAT I precision approach in an aeroplane equipped with a HUD unless

(*a*) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(*b*) in the case of an aeroplane not equipped with a HUD,

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,

(ii) the aeroplane is equipped with

(A) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or

(B) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower, and

(iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;

(*c*) in the case of an aeroplane equipped with a HUD capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower,

(i) the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,

(ii) the aeroplane is equipped with a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, and

(iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and

pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste ou une approche de précision CAT I à bord d'un avion muni d'un HUD à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) dans le cas d'un avion qui n'est pas muni d'un HUD :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,

(ii) l'avion est équipé, selon le cas :

(A) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,

(B) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote,

(iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

c) dans le cas d'un avion qui est muni d'un HUD pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins :

(i) le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,

(ii) l'avion est équipé d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,

(*d*) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

TABLE

APPROACH BANS — VISIBILITY

Item	Column I *Canada Air Pilot* Advisory Visibility		Column II Visibility Report	
	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	greater than 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	greater than 6 000
11.	3		1 1/2	greater than 6 000

SOR/2006-199, s. 21.

[**705.49** to **705.53** reserved]

(iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

TABLEAU

INTERDICTIONS D'APPROCHE — VISIBILITÉ

Article	Colonne I Visibilité recommandée dans le *Canada Air Pilot*		Colonne II Compte rendu de la visibilité	
	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	supérieure à 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
11.	3		1 1/2	supérieure à 6 000

DORS/2006-199, art. 21.

[**705.49** à **705.53** réservés]

Division IV — Aircraft Performance Operating Limitations

Exceptions

705.54 A person may operate an aircraft without complying with the requirements of this Division if the person

(*a*) is authorized to do so in an air operator certificate; and

(*b*) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

General Requirements

705.55 Any determination made for the purposes of sections 705.56 to 705.61 shall be based on approved performance data set out in the aircraft flight manual.

Take-off Weight Limitations

705.56 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft if the weight of the aircraft

(*a*) exceeds the maximum take-off weight specified in the aircraft flight manual for the pressure-altitude and the ambient temperature at the aerodrome where the take-off is to be made; or

(*b*) after allowing for planned fuel consumption during the flight to the destination aerodrome or alternate aerodrome, exceeds the landing weight specified in the aircraft flight manual for the pressure-altitude and the ambient temperature at the destination aerodrome or alternate aerodrome.

(2) In the determination of the maximum take-off weight referred to in subsection (1) for an aeroplane,

(*a*) the required accelerate-stop distance shall not exceed the accelerate-stop distance available (ASDA);

(*b*) the required take-off run shall not exceed the take-off run available (TORA); and

Section IV — Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs

Exceptions

705.54 Une personne peut utiliser un aéronef sans se conformer aux exigences de la présente section, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) elle satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

Exigences générales

705.55 Il doit être tenu compte, dans tout calcul fait pour l'application des articles 705.56 à 705.61, des données relatives aux performances approuvées prévues au manuel de vol de l'aéronef.

Limites de masse au décollage

705.56 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef lorsque, selon le cas :

a) la masse de l'aéronef est supérieure à la masse maximale au décollage précisée dans le manuel de vol de l'aéronef quant à l'altitude-pression et à la température ambiante à l'aérodrome prévu pour le décollage;

b) compte tenu de la consommation prévue de carburant au cours du vol vers l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement, la masse de l'aéronef est supérieure à la masse à l'atterrissage précisée dans le manuel de vol de l'aéronef quant à l'altitude-pression et à la température ambiante à l'aérodrome de destination ou à l'aérodrome de dégagement.

(2) Dans la détermination de la masse maximale au décollage visée au paragraphe (1), dans le cas d'un avion :

a) la distance accélération-arrêt exigée ne peut dépasser la distance accélération-arrêt utilisable (ASDA);

b) le roulement au décollage exigé ne peut dépasser la distance de roulement utilisable au décollage (TORA);

(*c*) the required take-off distance shall not exceed the take-off distance available (TODA).

(3) For the purposes of subsection (2), the following factors shall be taken into account:

(*a*) the pressure-altitude at the aerodrome;

(*b*) the ambient temperature;

(*c*) the runway slope in the direction of take-off; and

(*d*) not more than 50 per cent of the reported headwind component or not less than 150 per cent of the reported tailwind component.

Net Take-off Flight Path

705.57 (1) No person shall conduct a take-off in an aeroplane if the weight of the aeroplane is greater than the weight specified in the aircraft flight manual as allowing a net take-off flight path that clears all obstacles by at least 35 feet vertically or at least 200 feet horizontally within the aerodrome boundaries, and by at least 300 feet horizontally outside those boundaries.

(2) In the determination of the maximum weight, minimum distances and flight path referred to in subsection (1),

(*a*) corrections shall be made for

(i) the runway to be used,

(ii) the runway slope in the direction of take-off,

(iii) the pressure-altitude at the aerodrome,

(iv) the ambient temperature, and

(v) the wind component at the time of take-off, where not more than 50 per cent of the reported headwind component or not less than 150 per cent of the reported tailwind component is considered; and

(*b*) calculations shall be based on the pilot

(i) not banking the aeroplane before reaching an altitude of 50 feet,

c) la distance de décollage exigée ne peut dépasser la distance de décollage utilisable (TODA).

(3) Pour l'application du paragraphe (2), il doit être tenu compte des facteurs suivants :

a) l'altitude-pression à l'aérodrome;

b) la température ambiante;

c) la pente de la piste dans la direction du décollage;

d) au plus 50 pour cent de la composante vent debout signalée ou au moins 150 pour cent de la composante vent arrière signalée.

Trajectoire nette de décollage

705.57 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion dont la masse est supérieure à la masse qui est précisée dans le manuel de vol de l'aéronef et qui permet une trajectoire nette de décollage comportant une marge de franchissement d'obstacles d'au moins 35 pieds, mesurée verticalement, ou d'au moins 200 pieds, mesurée horizontalement, à l'intérieur des limites de l'aérodrome, et d'au moins 300 pieds, mesurée horizontalement, à l'extérieur de ces limites.

(2) Dans la détermination de la masse maximale, des distances minimales et de la trajectoire visées au paragraphe (1) :

a) des corrections sont apportées selon :

(i) la piste à utiliser,

(ii) la pente de la piste dans la direction du décollage,

(iii) l'altitude-pression à l'aérodrome,

(iv) la température ambiante,

(v) la composante du vent au décollage, s'il est tenu compte d'au plus 50 pour cent de la composante vent debout signalée ou d'au moins 150 pour cent de la composante vent arrière signalée;

b) le calcul suppose que le pilote :

(i) n'effectue pas d'inclinaison latérale avant d'avoir atteint l'altitude de 50 pieds,

(ii) subject to subsection (3), using 15 degrees or less of bank at or below 400 feet, and

(iii) using no more than 25 degrees of bank thereafter, aircraft speed and configuration permitting.

(3) A bank angle greater than the 15 degrees referred to in subparagraph (2)(*b*)(ii) may be used if it is authorized in an air operator certificate.

Enroute Limitations with One Engine Inoperative

705.58 (1) No person shall conduct a take-off in an aeroplane if the weight of the aeroplane is greater than the weight that will allow the aeroplane to attain, with any engine inoperative, a net flight path that

(*a*) has a positive slope at 1,000 feet above all terrain and obstructions within five nautical miles on either side of the intended track, at all points along the route or planned diversion therefrom; or

(*b*) will permit flight from the cruising altitude to an aerodrome where the requirements of section 705.60 can be complied with, and clears vertically, by at least 2,000 feet, all terrain and obstructions within five nautical miles on either side of the intended track.

(2) For the purposes of subsection (1), the following factors shall be taken into account after an engine failure:

(*a*) the effects of wind and temperature on the net flight path; and

(*b*) the effects of fuel jettisoning, where the jettisoning is conducted in accordance with procedures set out in the company operations manual and sufficient fuel remains to complete a landing with the required fuel reserves.

(ii) sous réserve du paragraphe (3), effectue une inclinaison latérale de 15 degrés ou moins à une altitude de 400 pieds ou moins,

(iii) effectue par la suite une inclinaison latérale de 25 degrés ou moins lorsque la vitesse et la configuration de l'aéronef le permettent.

(3) Une inclinaison latérale supérieure à celle visée au sous-alinéa (2)*b*)(ii) peut être effectuée si elle est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne.

Limites en route avec un moteur inopérant

705.58 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion dont la masse est supérieure à la masse qui permet à l'avion d'atteindre, avec un moteur inopérant, une trajectoire nette de vol qui, selon le cas :

a) a une pente positive de 1 000 pieds au-dessus du relief et des obstacles situés à une distance de cinq milles marins ou moins de part et d'autre de la route prévue à tous les points du trajet du vol ou de ses modifications prévues;

b) permet d'effectuer le vol à partir d'une altitude de croisière jusqu'à un aérodrome où les exigences de l'article 705.60 peuvent être satisfaites et qui franchit avec une marge d'au moins 2 000 pieds, mesurée verticalement, le relief et les obstacles situés à une distance de cinq milles marins ou moins de part et d'autre de la route prévue.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), il doit être tenu compte des facteurs suivants à la suite d'une panne moteur :

a) les effets du vent et de la température sur la trajectoire nette de vol;

b) les effets de la vidange de carburant lorsque celle-ci est effectuée conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie et l'atterrissage peut être effectué avec la réserve de carburant exigée.

Enroute Limitations with Two Engines Inoperative

705.59 (1) No person shall operate an aeroplane having three or more engines unless

(*a*) all points along the intended track are located at a distance that can be flown in 90 minutes or less, with all engines operating at cruise power, from an aerodrome where the requirements of section 705.60 can be complied with; or

(*b*) the weight of the aeroplane is not greater than the weight that, according to the two-engines-inoperative enroute net flight path data shown in the aircraft flight manual, will allow the aeroplane to clear vertically, by at least 2,000 feet, all terrain and obstructions within five nautical miles on either side of the intended track, and thereafter to continue flight to an aerodrome where the requirements of section 705.60 can be complied with.

(2) For the purposes of paragraph (1)(*b*), the following factors shall be taken into account after the failure of two engines:

(*a*) the effects of wind and temperature on the net flight path; and

(*b*) the effects of fuel jettisoning, where the jettisoning is conducted in accordance with procedures set out in the company operations manual and sufficient fuel remains to arrive at the destination aerodrome at 1,500 feet AGL with a fuel reserve sufficient to fly for 15 minutes thereafter at cruise power.

Dispatch Limitations: Landing at Destination and Alternate Aerodromes

705.60 (1) Subject to subsection (3), no person shall dispatch or conduct a take-off in an aeroplane unless

(*a*) the weight of the aeroplane on landing at the destination aerodrome will allow a full-stop landing

Limites en route avec deux moteurs inopérants

705.59 (1) Il est interdit d'utiliser un avion qui a trois moteurs ou plus, à moins que l'une ou l'autre des conditions suivantes ne soit respectée :

a) tous les points le long de la route prévue se trouvent à une distance qui peut être parcourue en 90 minutes ou moins de vol, avec tous les moteurs fonctionnant à la vitesse de croisière, d'un aérodrome où les exigences de l'article 705.60 peuvent être remplies;

b) la masse de l'avion n'est pas supérieure à celle qui, d'après les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol avec deux moteurs inopérants contenus dans le manuel de vol de l'aéronef, permet à l'avion de franchir avec une marge d'au moins 2 000 pieds, mesurée verticalement, le relief et les obstacles situés à une distance de cinq milles marins ou moins de part et d'autre de la route prévue et par la suite de poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome où les exigences de l'article 705.60 peuvent être satisfaites.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)*b*), il doit être tenu compte des facteurs suivants lors d'une panne de deux moteurs :

a) les effets du vent et de la température sur la trajectoire nette de vol;

b) les effets de la vidange de carburant, lorsque celle-ci est effectuée conformément aux procédures précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie et la réserve de carburant est suffisante pour que l'aéronef atteigne l'aérodrome de destination à 1 500 pieds AGL et qu'il puisse poursuivre le vol pendant 15 minutes au régime de croisière.

Limites de régulation — Atterrissage à un aérodrome de destination et à un aérodrome de dégagement

705.60 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion, à moins que la masse à l'atterrissage ne permette d'effectuer :

a) à l'aérodrome de destination, un arrêt complet :

(i) in the case of a turbo-jet-powered aeroplane, within 60 per cent of the landing distance available (LDA), or

(ii) in the case of a propeller-driven aeroplane, within 70 per cent of the landing distance available (LDA); and

(*b*) the weight of the aeroplane on landing at the alternate aerodrome will allow a full-stop landing

(i) in the case of a turbo-jet-powered aeroplane, within 60 per cent of the landing distance available (LDA), and

(ii) in the case of a propeller-driven aeroplane, within 70 per cent of the landing distance available (LDA).

(2) In determining whether an aeroplane can be dispatched or a take-off can be conducted in accordance with subsection (1), the following shall be taken into account:

(*a*) the pressure-altitude at the destination aerodrome and at the alternate aerodrome;

(*b*) not more than 50 per cent of the reported headwind component or not less than 150 per cent of the reported tailwind component; and

(*c*) that the aeroplane must be landed on a suitable runway, considering the wind speed and direction, the ground handling characteristics of the aeroplane, and other conditions such as landing aids and terrain.

(3) Where conditions at the destination aerodrome at the time of take-off do not permit compliance with paragraph (2)(*c*), an aeroplane may be dispatched and a take-off conducted if the alternate aerodrome designated in the operational flight plan permits, at the time of take-off, compliance with paragraph (1)(*b*) and subsection (2).

(i) dans le cas d'un avion à turboréacteurs, sur au plus 60 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA),

(ii) dans le cas d'un avion à hélice, sur au plus 70 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA);

b) à l'aérodrome de dégagement, un arrêt complet :

(i) dans le cas d'un avion à turboréacteurs, sur au plus 60 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA),

(ii) dans le cas d'un avion à hélice, sur au plus 70 pour cent de la distance d'atterrissage utilisable (LDA).

(2) Pour déterminer s'il est possible d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion conformément au paragraphe (1), il doit être tenu compte à la fois :

a) de l'altitude-pression à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement;

b) d'au plus 50 pour cent de la composante vent debout signalée ou d'au moins 150 pour cent de la composante vent arrière signalée;

c) du fait que l'atterrissage doit être effectué sur une piste convenable, compte tenu de la vitesse et de la direction du vent et des caractéristiques de l'avion en ce qui concerne les manoeuvres au sol, ainsi que d'autres éléments tels que les aides à l'atterrissage et le relief.

(3) Lorsque les conditions à l'aérodrome de destination au moment du décollage ne permettent pas de respecter les conditions prévues à l'alinéa (2)*c*), la régulation et le décollage d'un avion peuvent être effectués si l'aérodrome de dégagement indiqué dans le plan de vol exploitation permet, au moment du décollage, de respecter les conditions prévues à l'alinéa (1)*b*) et au paragraphe (2).

Dispatch Limitations: Wet Runway — Turbo-jet-powered Aeroplanes

705.61 (1) Subject to subsection (2), when weather reports or forecasts indicate that the runway may be wet at the estimated time of arrival, no air operator shall dispatch or conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane unless the landing distance available (LDA) at the destination aerodrome is at least 115 per cent of the landing distance required pursuant to paragraph 705.60(1)(*a*).

(2) The landing distance available on a wet runway may be shorter than that required by subsection (1), but not shorter than that required by section 705.60, if the aircraft flight manual includes specific information about landing distances on wet runways.

[**705.62** to **705.66** reserved]

Division V — Aircraft Equipment Requirements

General Requirements

705.67 No person shall operate an aircraft unless the aircraft is equipped with

(*a*) two independent static pressure systems;

(*b*) a windshield wiper or rain removal system for each pilot station;

(*c*) heating or de-icing equipment for each carburetor or an alternate air source for each pressure carburetor or fuel injection system;

(*d*) a placard on each door that provides passenger access to a passenger emergency exit, stating that the door must be secured or locked open during take-off and landing; and

(*e*) a means for the crew, in an emergency, to unlock each door that leads to a compartment that is normally accessible to passengers and that can be locked by passengers.

Limites de régulation : piste mouillée — Avions à turboréacteurs

705.61 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque les bulletins ou les prévisions météorologiques signalent que la piste peut être mouillée à l'heure d'arrivée prévue, il est interdit à l'exploitant aérien d'effectuer la régulation ou le décollage d'un avion à turboréacteurs à moins que la distance d'atterrissage utilisable (LDA) à l'aérodrome de destination ne corresponde à au moins 115 pour cent de la distance d'atterrissage exigée en application de l'alinéa 705.60(1)*a*).

(2) La distance d'atterrissage utilisable dans le cas d'une piste mouillée peut être inférieure à la distance visée au paragraphe (1), mais non inférieure à celle exigée à l'article 705.60, lorsque le manuel de vol de l'aéronef contient des renseignements précis concernant les distances d'atterrissage sur des pistes mouillées.

[**705.62** à **705.66** réservés]

Section V — Exigences relatives à l'équipement des aéronefs

Exigences générales

705.67 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit muni de l'équipement suivant :

a) deux prises de pression statique indépendantes;

b) un essuie-glace ou un circuit chasse-pluie pour chaque poste pilote;

c) un équipement de chauffage ou de dégivrage pour chaque carburateur ou une source auxiliaire d'air pour chaque carburateur à pression ou système d'injection de carburant;

d) une affiche sur chaque porte qui donne accès, aux passagers, à une issue de secours passagers indiquant que la porte doit être fixée ou verrouillée en position ouverte au cours du décollage et de l'atterrissage;

e) un dispositif permettant à l'équipage, en cas d'urgence, de déverrouiller les portes donnant accès à un

compartiment qui est normalement accessible aux passagers et que ceux-ci peuvent verrouiller.

Landing Lights

705.68 No person shall operate an aircraft at night unless the aircraft is equipped with at least two landing lights.

Phares d'atterrissage

705.68 Il est interdit d'utiliser un aéronef la nuit, à moins que l'aéronef ne soit muni d'au moins deux phares d'atterrissage.

Operation of Aircraft in Icing Conditions

705.69 (1) When icing conditions are reported to exist or are forecast to be encountered along the route of flight, no person shall authorize a flight or its continuation or conduct a take-off or continue a flight in an aircraft, even if the pilot-in-command determines that the aircraft is adequately equipped to operate in icing conditions in accordance with paragraph 605.30(*a*), if, in the opinion of the pilot-in-command, the safety of the flight might be adversely affected.

(2) No person shall operate an aeroplane in icing conditions at night unless the aeroplane is equipped with a means to illuminate or otherwise detect the formation of ice.

SOR/2009-152, s. 22.

Utilisation d'un aéronef dans des conditions de givrage

705.69 (1) Il est interdit d'autoriser un vol ou la poursuite d'un vol, ou d'effectuer le décollage d'un aéronef ou de continuer un vol, lorsque des conditions de givrage ont été signalées ou sont prévues se présenter sur le trajet du vol, même si le commandant de bord établit que l'aéronef est muni de l'équipement adéquat pour être utilisé dans des conditions de givrage conformément à l'alinéa 605.30*a*), si, à son avis, la sécurité du vol risque d'être compromise.

(2) Il est interdit d'utiliser un avion dans des conditions de givrage la nuit, à moins que celui-ci ne soit muni d'un dispositif permettant de détecter, notamment par éclairage, la formation de glace.

DORS/2009-152, art. 22.

Weather Radar Equipment

705.70 No person shall operate an aircraft with passengers on board in IMC when current weather reports or forecasts indicate that thunderstorms may reasonably be expected along the route to be flown, unless the aircraft is equipped with weather radar equipment.

Radar météorologique de bord

705.70 Il est interdit d'utiliser un aéronef en IMC ayant des passagers à bord, dans les cas où il est raisonnable de croire, d'après les derniers bulletins météorologiques ou les dernières prévisions météorologiques, qu'il surviendra des orages sur la route prévue, à moins que l'aéronef ne soit muni d'un radar météorologique de bord.

Protective Breathing Equipment

705.71 (1) No air operator shall operate a pressurized aircraft unless, at each station listed in paragraph (3)(*b*), protective breathing equipment with a 15-minute supply of breathing gas at a pressure-altitude of 8,000 feet is provided in accordance with this section.

Inhalateur protecteur

705.71 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef pressurisé à moins que ne soit fourni à chaque poste figurant à l'alinéa (3)*b*), conformément au présent article, un inhalateur protecteur ayant une réserve d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de 15 minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds.

(2) The protective breathing equipment referred to in subsection (1) may be used to meet the crew member oxygen requirements specified in section 605.31.

(3) Protective breathing equipment shall be conveniently located and readily available

(*a*) with a fixed or portable breathing gas supply for use by each flight crew member on the flight deck; and

(*b*) with a portable breathing gas supply for use by crew members in combatting fires, as follows:

(i) one unit for use in each Class A, B and E cargo compartment that is accessible to crew members in the cabin during flight,

(ii) one unit for each hand-held fire extinguisher located in each isolated galley,

(iii) one unit on the flight deck,

(iv) one unit located within one metre of each hand-held fire extinguisher required in the passenger compartment by section 705.93, except if the Minister has authorized the location of protective breathing equipment more than one metre from each hand-held fire extinguisher where special circumstances exist that make compliance with this subparagraph impractical and that location provides an equivalent level of safety, and

(v) the number of units of protective breathing equipment used to satisfy the requirements of this paragraph shall not be less than the number of flight attendants required for the flight.

First Aid Oxygen

705.72 No air operator shall operate a pressurized aircraft with passengers on board unless the aircraft is equipped with oxygen dispensing units and an undiluted supply of first aid oxygen sufficient to provide two per cent of the occupants, and in any case at least one per-

(2) L'inhalateur protecteur visé au paragraphe (1) peut être utilisé pour satisfaire aux exigences de l'article 605.31 relatives à l'oxygène pour les membres d'équipage.

(3) Les inhalateurs protecteurs doivent se trouver à un emplacement convenable, être à la portée de la main et contenir ce qui suit :

a) une réserve d'un mélange de gaz respiratoire, fixe ou portative, à l'usage de chacun des membres d'équipage de conduite dans le poste de pilotage;

b) une réserve d'un mélange de gaz respiratoire portative à l'usage des membres d'équipage en cas d'incendie, répartis de la façon suivante :

(i) un inhalateur dans chaque soute de classes A, B et E accessible aux membres d'équipage se trouvant dans la cabine au cours du vol,

(ii) un inhalateur pour chaque extincteur portatif situé dans les offices isolés,

(iii) un inhalateur dans le poste de pilotage,

(iv) un inhalateur situé à moins d'un mètre de chaque extincteur portatif dans la cabine passagers, exigé en application de l'article 705.93, sauf si le ministre a autorisé l'emplacement de l'inhalateur protecteur à plus d'un mètre de chaque extincteur portatif lorsque, dans des circonstances particulières, il n'est pas pratique de se conformer au présent sous-alinéa et que cet emplacement présente un niveau de sécurité équivalent,

(v) le nombre d'inhalateurs protecteurs utilisés pour satisfaire aux exigences du présent alinéa ne doit pas être inférieur au nombre d'agents de bord requis pour le vol.

Oxygène de premiers soins

705.72 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef pressurisé ayant des passagers à bord, à moins que l'aéronef ne soit muni d'unités distributrices d'oxygène et d'une réserve d'oxygène de premiers soins non dilué suffisante pour alimenter deux pour cent des per-

son, with oxygen for one hour or the entire duration of the flight at a cabin pressure-altitude above 8,000 feet, after an emergency descent following cabin depressurization, whichever period is longer.

Interphone System

705.73 No person shall operate an aircraft unless the aircraft is equipped with an interphone system that can be operated independently of the public address system required by section 705.74, except for handsets, headsets, microphones, selector switches and signalling devices.

Public Address System

705.74 No person shall operate an aircraft with passengers on board unless the aircraft is equipped with a public address system that can be operated independently of the interphone system required by section 705.73, except for handsets, headsets, microphones, selector switches and signalling devices.

Crew Member Shoulder Harnesses

705.75 No person shall operate an aircraft unless each pilot seat and the seat for each flight attendant required under section 705.201 is equipped with a safety belt that includes dual upper torso straps with a single-point release.

SOR/2015-127, s. 16.

Lavatory Fire Protection

705.76 No person shall operate an aircraft unless

(*a*) each lavatory in the aircraft is equipped with a smoke detector system or equivalent that provides

(i) a warning light in the cockpit, or

(ii) a warning light or audible warning in the passenger compartment that can be readily detected by a flight attendant, taking into consideration the po-

personnes à bord et, dans tous les cas, au moins une personne, pendant une heure ou durant la totalité du vol effectuée à une altitude-pression de cabine supérieure à 8 000 pieds, après une descente d'urgence effectuée à la suite d'une dépressurisation cabine, selon la plus longue des deux périodes.

Poste d'interphone

705.73 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que l'aéronef ne soit muni d'un poste d'interphone qui peut être utilisé indépendamment du circuit d'annonces passagers visé à l'article 705.74, à l'exception du combiné, de l'ensemble écouteurs-microphone, des microphones, des sélecteurs et des indicateurs.

Circuit d'annonces passagers

705.74 Il est interdit d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord à moins que celui-ci ne soit muni d'un circuit d'annonces passagers qui peut être utilisé indépendamment du poste d'interphone visé à l'article 705.73, à l'exception du combiné, de l'ensemble écouteurs-microphone, des microphones, des sélecteurs et des indicateurs.

Ceinture-baudrier des membres d'équipage

705.75 Il est interdit d'utiliser un aéronef, à moins que tous les sièges pilotes et tous les sièges destinés aux agents de bord exigés par l'article 705.201 ne soient munis d'une ceinture de sécurité qui comprend une paire de sangles passant sur les épaules avec une seule boucle d'attache.

DORS/2015-127, art. 16.

Protection incendie dans les toilettes

705.76 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) chaque toilette à bord est munie d'un détecteur de fumée ou d'un dispositif équivalent qui déclenche :

(i) soit un voyant d'alarme dans le poste de pilotage,

sitioning of flight attendants throughout the passenger compartment during the flight;

(*b*) each lavatory in the aircraft is equipped with a built-in fire extinguisher for each waste disposal receptacle that is installed in the lavatory, and each extinguisher is designed to discharge automatically into the disposal receptacle on the occurrence of a fire in that receptacle;

(*c*) a readily visible sign that clearly displays a symbol indicating that smoking is prohibited or the words "No Smoking" and "Défense de fumer" is installed above the door handle on both sides of the door to each lavatory in the aircraft;

(*d*) a readily visible sign that clearly displays a symbol indicating that cigarette disposal is prohibited or the words "No Cigarette Disposal" and "Défense de jeter des cigarettes" is installed adjacent to the opening of each waste disposal receptacle that is located in a lavatory in the aircraft; and

(*e*) a self-contained, removable ashtray is installed on or near the outside of the door to each lavatory in the aircraft or in some other location or locations where it is readily visible to the users of each lavatory from outside the lavatory.

Flammability Requirements for Aeroplane Seat Cushions

705.77 No person shall operate an aeroplane for which an initial type certificate was issued after January 1, 1958 unless all passenger compartment seat cushions meet the standards respecting the fire protection of seat cushions set out in Chapter 525 of the *Airworthiness Manual*.

Floor Proximity Emergency Escape Path Markings

705.78 No person shall operate, with passengers on board, an aeroplane for which an initial type certificate was issued after January 1, 1958 unless the aeroplane is

(ii) soit un voyant d'alarme ou un signal sonore d'alarme, dans la cabine passagers, qui peut être facilement détecté par un agent de bord, compte tenu des divers endroits que peuvent occuper, dans la cabine passagers, les agents de bord au cours du vol;

b) chaque toilette à bord est munie, pour chaque contenant installé qui est destiné aux déchets, d'un extincteur intégré qui se décharge automatiquement dans le contenant dès qu'un incendie s'y allume;

c) une affiche bien en vue sur laquelle figurent clairement un symbole indiquant qu'il est interdit de fumer ou les mentions « Défense de fumer » et « No Smoking » est posée au-dessus de la poignée de porte des deux côtés de la porte de chaque toilette de l'aéronef;

d) une affiche bien en vue sur laquelle figurent clairement un symbole indiquant qu'il est interdit de jeter des cigarettes ou les mentions « Défense de jeter des cigarettes » et « No Cigarette Disposal » est posée près de l'ouverture de chaque contenant destiné aux déchets qui se trouve dans les toilettes de l'aéronef;

e) un cendrier autonome et amovible est posé sur l'extérieur de la porte de chaque toilette de l'aéronef, à proximité de celle-ci ou à un ou plusieurs endroits où les usagers peuvent facilement le voir de l'extérieur de la toilette.

Exigences d'inflammabilité des coussins de siège d'avion

705.77 Il est interdit d'utiliser un avion pour lequel un certificat de type initial a été délivré après le 1er janvier 1958, à moins que tous les coussins de siège de la cabine passagers ne soient conformes aux normes de protection contre l'incendie relatives aux coussins de siège d'avion précisées au chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*.

Marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher

705.78 Il est interdit d'utiliser un avion ayant des passagers à bord pour lequel un certificat de type initial a été délivré après le 1er janvier 1958, à moins que l'avion

provided with floor proximity emergency escape path markings that meet the standards set out in Chapter 525 of the *Airworthiness Manual*.

Flashlight Stowage

705.79 No person shall operate an aircraft unless it is equipped with flashlight stowage provisions that are accessible from each required flight attendant seat.

Doors and Locks

705.80 (1) Subject to subsections (3) and (4), no person shall operate an aeroplane in respect of which an initial type certificate was issued after January 1, 1958 unless the aeroplane is equipped with

(*a*) in the case of a passenger-carrying aeroplane,

(i) a door between the flight deck and the passenger compartment, and

(ii) if the aeroplane is equipped with a crew rest facility having an entry from the flight deck and a separate entry from the passenger compartment, a door between the crew rest facility and the passenger compartment; and

(*b*) in the case of an all-cargo aeroplane that was equipped with a flight deck door on January 15, 2002,

(i) a door between the flight deck and a compartment occupied by a person, and

(ii) if the aeroplane is equipped with a crew rest facility having an entry from the flight deck and a separate entry from a compartment occupied by a person, a door between the crew rest facility and the compartment.

(2) The doors required by subsection (1) shall be equipped with a locking device that can be unlocked only from inside the flight deck or the crew rest facility, as the case may be.

(3) A key shall be readily available to each crew member for each door that separates a passenger compartment or a compartment occupied by a person from

ne soit muni de marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher et conformes aux normes du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*.

Rangement des lampes de poche

705.79 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins qu'il ne dispose d'un espace de rangement pour les lampes de poche à la portée de chaque siège requis d'agent de bord.

Portes et verrous

705.80 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit d'utiliser un avion pour lequel un certificat de type initial a été délivré après le 1er janvier 1958 à moins qu'il ne soit muni :

a) dans le cas d'un avion servant au transport de passagers :

(i) d'une porte entre le poste de pilotage et la cabine passagers,

(ii) si l'avion a un poste de repos d'équipage ayant une entrée menant au poste de pilotage et une autre menant à la cabine passagers, d'une porte entre le poste de repos d'équipage et la cabine passagers;

b) dans le cas d'un avion tout-cargo qui était muni d'une porte de poste de pilotage le 15 janvier 2002 :

(i) d'une porte entre le poste de pilotage et un compartiment occupé par une personne,

(ii) si l'avion a un poste de repos d'équipage ayant une entrée menant au poste de pilotage et une autre menant à un compartiment occupé par une personne, d'une porte entre le poste de repos d'équipage et le compartiment.

(2) Les portes exigées au paragraphe (1) doivent être munies d'un mécanisme de verrouillage qui ne peut être déverrouillé que de l'intérieur du poste de pilotage ou de l'intérieur du poste de repos d'équipage, selon le cas.

(3) Une clé permettant de déverrouiller chaque porte, sauf une porte exigée par le paragraphe (1), qui sépare une issue de secours d'une cabine passagers ou d'un

an emergency exit, with the exception of a door required by subsection (1).

(4) No crew member, except a flight crew member, shall have a key to a door required by subsection (1) at any time from the moment the passenger entry doors are closed in preparation for departure until they are opened on arrival unless the locking device required by subsection (2) is installed and locked.

(5) No person shall operate an aeroplane that is required by subsection (1) to be equipped with a door unless

(*a*) each door meets the design requirements of section 525.795 of the *Airworthiness Manual* in effect on May 1, 2002; and

(*b*) the locking device required by subsection (2) and any other system used to control access to the flight deck can be operated from each flight crew member position.

SOR/2002-135, s. 3; SOR/2003-121, s. 4.

compartiment occupé par une personne doit être mise à la portée de chaque membre d'équipage.

(4) Aucun membre d'équipage, sauf un membre d'équipage de conduite, ne peut, entre le moment de la fermeture des portes passagers en prévision du départ et leur ouverture à l'arrivée, avoir une clé permettant d'ouvrir une porte exigée par le paragraphe (1) si le mécanisme de verrouillage exigé par le paragraphe (2) n'est pas installé et verrouillé.

(5) Il est interdit d'utiliser un avion qui doit être muni d'une porte en application du paragraphe (1) à moins que :

a) d'une part, chaque porte ne soit conforme aux exigences de conception de l'article 525.795 de la version du *Manuel de navigabilité* en vigueur le 1er mai 2002;

b) d'autre part, le mécanisme de verrouillage exigé par le paragraphe (2) ainsi que tout autre système utilisé pour contrôler l'accès au poste de pilotage ne puissent être actionnés à partir de chaque poste de membre d'équipage de conduite.

DORS/2002-135, art. 3; DORS/2003-121, art. 4.

Cargo and Baggage Compartment Fire Protection

705.81 After June 1, 2004, no person shall operate a transport category aeroplane in respect of which an initial type certificate was issued after January 1, 1958 unless each cargo or baggage compartment of the aeroplane meets the requirements set out in section 725.81 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*.

SOR/2003-361, s. 1.

Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages

705.81 Après le 1er juin 2004, il est interdit d'utiliser un avion de catégorie transport à l'égard duquel un certificat de type initial a été délivré après le 1er janvier 1958 à moins que les soutes à fret et les soutes à bagages de l'avion ne soient conformes aux exigences de l'article 725.81 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — Avions des Normes de service aérien commercial*.

DORS/2003-361, art. 1.

Pitot Heat Indication System

705.82 After June 30, 2008, no person shall conduct a take-off in a transport category aeroplane, or in a non-transport category aeroplane in respect of which a type certificate was issued after December 31, 1964, that is equipped with a flight instrument Pitot heating system

Système d'indication de chauffage Pitot

705.82 Après le 30 juin 2008, il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion de catégorie transport, ou d'un avion ne faisant pas partie de la catégorie transport à l'égard duquel un certificat de type a été délivré après le 31 décembre 1964, qui est muni d'un système de

unless the aeroplane is also equipped with a Pitot heat indication system that meets the requirements of section 525.1326 of Chapter 525 — *Transport Category Aeroplanes of the Airworthiness Manual*.

SOR/2007-78, s. 3.

chauffage Pitot d'instrument de vol à moins qu'il ne soit également muni d'un système d'indication de chauffage Pitot qui est conforme aux exigences de l'article 525.1326 du chapitre 525 — *Avions de catégorie transport du Manuel de navigabilité*.

DORS/2007-78, art. 3.

ACAS

705.83 (1) Subject to subsection (4), no air operator shall operate a turbine-powered aeroplane in airspace outside RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C119a or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; and

(*b*) is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(2) Subject to subsection (4), no air operator shall operate an aeroplane that is not a turbine-powered aeroplane in airspace outside RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C118 or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; or

(*b*) meets the requirements of CAN-TSO-C119a or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides and is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

ACAS

705.83 (1) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans un espace aérien hors de l'espace aérien RVSM, un avion à turbomoteur à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C119a ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO;

b) est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans un espace aérien hors de l'espace aérien RVSM, un avion qui n'est pas un avion à turbomoteur à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui est conforme, selon le cas :

a) aux exigences de la CAN-TSO-C118 ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par celle-ci;

b) aux exigences de la CAN-TSO-C119a ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par cette CAN-TSO et est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(3) Subject to subsection (4), no air operator shall operate an aeroplane referred to in subsection (1) or (2) in RVSM airspace unless the aeroplane is equipped with an operative ACAS that

(*a*) meets the requirements of CAN-TSO-C119b or a more recent version of it or other requirements that the Minister has accepted as providing a level of safety that is at least equivalent to the level that that CAN-TSO provides; and

(*b*) is equipped with a Mode S transponder that meets the requirements of CAN-TSO-C112 or a more recent version of it.

(4) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative ACAS if

(*a*) where a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the date of failure of the ACAS; or

(*b*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the ACAS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(5) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until two years after that day.

SOR/2007-133, s. 9; SOR/2009-280, ss. 37, 38(E), 39 to 42.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser, dans l'espace aérien RVSM, l'avion visé aux paragraphes (1) ou (2) à moins que celui-ci ne soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement qui, selon le cas :

a) est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C119b ou d'une version ultérieure de celle-ci ou à d'autres exigences que le ministre a acceptées comme offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est offert par celle-ci;

b) est muni d'un transpondeur mode S qui est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C112 ou d'une version ultérieure de celle-ci.

(4) L'exploitant aérien peut utiliser un avion sans que celui-ci soit muni d'un ACAS en état de fonctionnement dans l'un des cas suivants :

a) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la date de la panne de l'ACAS;

b) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, l'ACAS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(5) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de deux ans après l'entrée en vigueur du présent article.

DORS/2007-133, art. 9; DORS/2009-280, art. 37, 38(A), 39 à 42.

TAWS

705.84 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate an aeroplane unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

(*a*) meets the requirements for Class A equipment set out in CAN-TSO-C151b;

(*b*) meets, effective on the day that is five years after the day on which this section comes into force, the al-

TAWS

705.84 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;

titude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and

(*c*) has a terrain and airport database compatible with the area of operation and a terrain awareness and situational display.

(2) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative TAWS if

(*a*) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or

(*b*) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(3) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until the day that is two years after that day.

SOR/2012-136, s. 13.

[**705.85** to **705.88** reserved]

Division VI — Emergency Equipment

Megaphones

705.89 No person shall operate, with passengers on board, an aeroplane for which a type certificate has been issued authorizing the transport of 60 or more passengers, unless the following number of portable battery-powered megaphones are carried on board the aeroplane and are conveniently located and readily available for use by the flight attendants:

(*a*) for each passenger deck, at least one megaphone;

b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;

c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation ainsi qu'un écran d'avertissement d'impact et d'indication de situations.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;

b) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(3) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

DORS/2012-136, art. 13.

[**705.85** à **705.88** réservés]

Section VI — Équipement de secours

Mégaphone

705.89 Il est interdit d'utiliser un avion ayant des passagers à bord et pour lequel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 60 passagers ou plus, à moins que l'avion ne soit muni du nombre suivant de mégaphones portatifs alimentés par une batterie qui se trouvent à un emplacement convenable et sont à la portée des agents de bord :

(*b*) 61 to 99 passenger seats, one megaphone; and

(*c*) 100 or more passenger seats, two megaphones.

a) pour chaque cabine passagers, au moins un mégaphone;

b) de 61 à 99 sièges passagers, un mégaphone;

c) 100 sièges passagers ou plus, deux mégaphones.

First Aid Kits

705.90 (1) No person shall operate an aircraft unless the following number of first aid kits that meet the *Commercial Air Service Standards* are carried on board the aircraft:

(*a*) 0 to 50 passenger seats, one kit;

(*b*) 51 to 150 passenger seats, two kits;

(*c*) 151 to 250 passenger seats, three kits; and

(*d*) 251 or more passenger seats, four kits.

(2) First aid kits shall be

(*a*) distributed throughout the aircraft cabin;

(*b*) readily available to crew members and passengers;

(*c*) clearly identified;

(*d*) marked with the date of the last inspection; and

(*e*) where the aircraft is equipped with only one first aid kit, located as close as practicable to an emergency exit.

(3) A stowage compartment that contains a first aid kit shall be clearly marked as to its contents.

Trousses de premiers soins

705.90 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que le nombre suivant de trousses de premiers soins conformes aux *Normes de service aérien commercial* ne se trouvent à bord :

a) de 0 à 50 sièges passagers, une trousse;

b) de 51 à 150 sièges passagers, deux trousses;

c) de 151 à 250 sièges passagers, trois trousses;

d) 251 sièges passagers ou plus, quatre trousses.

(2) Les trousses de premiers soins doivent :

a) être réparties dans la cabine de l'aéronef;

b) être à la portée des membres d'équipage et des passagers;

c) être indiquées clairement;

d) porter la date de la dernière inspection;

e) se trouver aussi près que possible d'une issue de secours, lorsque l'aéronef est muni d'une seule trousse de premiers soins.

(3) Le contenu du compartiment de rangement dans lequel les trousses de premiers soins sont placées doit être indiqué clairement.

Emergency Medical Kit

705.91 No person shall operate an aircraft that has a seating configuration, excluding crew seats, of more than 100 unless an emergency medical kit that meets the *Commercial Air Service Standards* is carried on board the aircraft.

Trousse médicale d'urgence

705.91 Il est interdit d'utiliser un aéronef dont la configuration prévoit plus de 100 sièges, sans compter les sièges de l'équipage, à moins qu'une trousse médicale d'urgence conforme aux *Normes de service aérien commercial* ne soit transportée à bord de l'aéronef.

Crash Axe

705.92 No person shall operate an aircraft unless a crash axe is carried on board the aircraft.

Hache de secours

705.92 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit muni d'une hache de secours.

Hand-held Fire Extinguishers

705.93 (1) No person shall operate an aircraft unless hand-held fire extinguishers for use in the flight deck, passenger compartment and cargo compartment are carried on board the aircraft.

(2) The type and quantity of extinguishing agent shall be suitable for extinguishing fires that are likely to occur in the flight deck, passenger compartment or cargo compartment where the extinguisher is intended to be used and, in the case of the extinguishing agent for extinguishers intended to be used in the passenger compartment, shall be designed to minimize the hazard of toxic gas concentrations.

(3) At least one hand-held fire extinguisher shall be conveniently located and readily available for immediate use in each class E cargo compartment that is accessible to crew members during flight, and at least one hand-held fire extinguisher shall be located in each isolated galley.

(4) At least one hand-held fire extinguisher shall be conveniently located on the flight deck and readily available for immediate use by the flight crew members.

(5) The following number of hand-held fire extinguishers shall be conveniently located, readily available for immediate use and uniformly distributed throughout the passenger compartment on each deck:

(*a*) 60 or fewer passenger seats, two extinguishers;

(*b*) 61 to 200 passenger seats, three extinguishers;

(*c*) 201 or more passenger seats, one extra extinguisher for each additional unit of 100 passenger seats.

(6) At least two hand-held fire extinguishers shall contain Halon 1211 (bromochlorodifluoromethane) or its equivalent.

(7) A stowage compartment or stowage container that contains a hand-held fire extinguisher shall be clearly marked as to its contents.

Extincteurs portatifs

705.93 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit muni d'extincteurs portatifs dans le poste de pilotage, la cabine passagers et les soutes.

(2) Le type et la quantité d'agent extincteur doivent convenir pour éteindre les incendies susceptibles de s'allumer dans le poste de pilotage, la cabine passagers ou les soutes où l'extincteur est destiné à être utilisé et, s'il s'agit d'un agent extincteur pour un extincteur devant être utilisé dans la cabine passagers, être conçus de façon à minimiser le danger de concentration de gaz toxiques.

(3) Au moins un extincteur portatif doit se trouver à un emplacement convenable et être à la portée des membres d'équipage pour usage immédiat dans chaque soute de classe E qui leur est accessible au cours du vol, et au moins un extincteur portatif doit se trouver dans chaque office isolé.

(4) Au moins un extincteur portatif doit se trouver à un emplacement convenable dans le poste de pilotage et être à la portée des membres d'équipage de conduite pour usage immédiat.

(5) Le nombre suivant d'extincteurs portatifs doivent se trouver à un emplacement convenable, être à la portée pour usage immédiat et être répartis uniformément dans la cabine passagers de chaque pont :

a) 60 sièges passagers ou moins, deux extincteurs;

b) de 61 à 200 sièges passagers, trois extincteurs;

c) 201 sièges passagers ou plus, un extincteur supplémentaire par unité additionnelle de 100 sièges passagers.

(6) Au moins deux extincteurs portatifs doivent contenir du halon 1211 (bromochlorodifluorométhane) ou l'équivalent.

(7) Le contenu du compartiment de rangement ou du contenant dans lequel est placé un extincteur portatif doit être indiqué clairement.

Portable Oxygen

705.94 No person shall operate a pressurized aircraft above FL 250 unless

(*a*) there is readily available to each flight attendant on board portable oxygen equipment with a 15-minute supply of oxygen; or

(*b*) sufficient portable oxygen units with masks, or spare outlets and masks, to ensure an immediate supply of oxygen to each flight attendant are distributed throughout the cabin.

Survival Equipment

705.95 No air operator shall operate an aircraft unless the equipment carried on board the aircraft pursuant to sections 602.61 and 602.63 meets the additional requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

Inspection Requirements

705.96 No air operator shall operate an aircraft unless the emergency equipment carried on board pursuant to this Division is inspected regularly in accordance with the inspection schedule set out in the company operations manual.

Flashlights

705.97 Each flight attendant required under section 705.201 shall have a flashlight readily available for use.

SOR/2015-127, s. 17.

[**705.98** to **705.102** reserved]

Équipement d'oxygène

705.94 Il est interdit d'utiliser un aéronef pressurisé au-dessus du FL 250, à moins que l'aéronef ne soit muni :

a) soit d'un équipement d'oxygène portatif contenant une réserve d'oxygène d'une durée de 15 minutes à la portée de chaque agent de bord à bord de l'aéronef;

b) soit d'unités distributrices d'oxygène portatives avec masques, ou de prises et masques de secours, en nombre suffisant et répartis dans la cabine de façon à assurer une réserve immédiate d'oxygène à chaque agent de bord.

Équipement de survie

705.95 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins que l'équipement transporté à bord de l'aéronef en application des articles 602.61 et 602.63 ne soit conforme aux exigences supplémentaires des *Normes de service aérien commercial*.

Exigences relatives aux inspections

705.96 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef à moins que l'équipement de secours transporté à bord de l'aéronef en application de la présente section ne fasse l'objet d'inspections régulières selon le calendrier d'inspection précisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

Lampe de poche

705.97 Chaque agent de bord exigé par l'article 705.201 doit avoir une lampe de poche à sa portée immédiate.

DORS/2015-127, art. 17.

[**705.98** à **705.102** réservés]

Division VII — Personnel Requirements

Designation of Pilot-in-command and Second-in-command

705.103 An air operator shall designate for each flight a pilot-in-command and a second-in-command.

705.104 [Reserved, SOR/2015-127, s. 18]

705.105 [Reserved, SOR/2015-127, s. 18]

Pilot Qualifications

705.106 (1) Subject to subsection (3), no air operator shall permit a person to act and no person shall act as the pilot-in-command, second-in-command or cruise relief pilot of an aircraft unless the person

(*a*) holds the licence, ratings and endorsements required by Part IV;

(*b*) within the previous 90 days,

(i) has completed at least three take-offs and three landings as the pilot at the controls and one sector assigned to duty as a flight crew member in an aircraft of that type,

(ii) has completed five sectors assigned to duty as a flight crew member in an aircraft of that type, or

(iii) has fulfilled the training requirements set out in the *Commercial Air Service Standards*;

(*c*) has successfully completed a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*;

(*d*) has successfully completed or is undergoing a line check or line indoctrination training, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*e*) has fulfilled the requirements of the air operator's training program.

Section VII — Exigences relatives au personnel

Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second

705.103 L'exploitant aérien doit désigner pour chaque vol un commandant de bord et un commandant en second.

705.104 [Réservé, DORS/2015-127, art. 18]

705.105 [Réservé, DORS/2015-127, art. 18]

Qualifications des pilotes

705.106 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord, de commandant en second ou de pilote de relève en croisière d'un aéronef et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

a) être titulaire de la licence, des qualifications et des annotations exigées par la partie IV;

b) dans les 90 jours précédents :

(i) soit avoir effectué au moins trois décollages et trois atterrissages en qualité de pilote aux commandes et avoir effectué un secteur en qualité de membre d'équipage de conduite à bord d'un aéronef du même type,

(ii) soit avoir effectué cinq secteurs en qualité de membre d'équipage de conduite à bord d'un aéronef du même type,

(iii) soit satisfaire aux exigences relatives à la formation précisées dans les *Normes de service aérien commercial*;

c) avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée;

d) avoir subi avec succès ou être en train de subir, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, une vérification de compétence en ligne ou un

entraînement en ligne pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée;

e) satisfaire aux exigences du programme de formation de l'exploitant aérien.

(2) A pilot who does not meet the requirements of subparagraph (1)(*b*)(i) or (ii) shall regain competency in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(2) Le pilote qui ne satisfait pas aux exigences des sous-alinéas (1)*b*)(i) ou (ii) doit mettre à jour ses compétences conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) An air operator may permit a person to act and a person may act as the pilot-in-command or second-in-command of an aircraft where the person does not meet the requirements of subsection (1), if

(*a*) the aircraft is operated on a training, ferry or positioning flight; or

(*b*) the air operator

(i) is authorized to do so in its air operator certificate, and

(ii) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) L'exploitant aérien peut permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord ou de commandant en second d'un aéronef et une personne peut agir en cette qualité lorsque la personne ne satisfait pas aux exigences du paragraphe (1) si, selon le cas :

a) l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement, de convoyage ou de mise en place;

b) l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :

(i) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne,

(ii) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) A pilot shall, on successful completion of a pilot proficiency check, meet the requirements of the consolidation period in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

(4) Le pilote doit, lorsqu'il a subi avec succès le contrôle de la compétence du pilote, satisfaire aux exigences de la période de consolidation conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

Flight Engineer and Second Officer Qualifications

Qualifications des mécaniciens navigants et des seconds officiers

705.107 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall permit a person to act and no person shall act as a flight engineer or a second officer on board an aircraft unless

705.107 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de mécanicien navigant ou de second officier et à toute personne d'agir en cette qualité à bord d'un aéronef, à moins que les exigences suivantes ne soient satisfaites :

(*a*) the person holds the licence and endorsements required by Part IV;

(*b*) the air operator has determined, by means of a check in flight or in a flight simulator that has been approved by the Minister under Subpart 6 of Part VI, that the person meets the *Commercial Air Service Standards* for that type of aircraft, or the person has,

a) la personne est titulaire de la licence et des annotations exigées par la partie IV;

b) l'exploitant aérien a confirmé, au moyen d'une vérification de compétence en vol ou dans un simulateur de vol qui a été approuvé par le ministre en applica-

within the previous six months, completed at least 50 hours of flight time as a flight engineer on an aircraft of that type;

(*c*) the person has successfully completed or is undergoing line indoctrination training for that type of aircraft, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*d*) the person has fulfilled the requirements of the air operator's training program.

(2) A person who is qualified to act as a pilot-in-command or a second-in-command in accordance with section 705.106 may act as a second officer on board an aircraft during the cruise portion of a flight, if

(*a*) the person has received initial and annual recurrent training in normal and emergency procedures pertaining to the cruise portion of the flight, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*b*) the air operator has determined, by means of a check, that the person meets the *Commercial Air Service Standards* for that type of aircraft.

Crew Pairing

705.108 No air operator shall assign a pilot-in-command and a second-in-command to an aircraft unless their combined experience on that type of aircraft meets the *Commercial Air Service Standards*.

Flight Attendant Qualifications

705.109 (1) No air operator shall permit a person to act and no person shall act as a flight attendant on board an aircraft unless the person

tion de la sous-partie 6 de la partie VI que la personne satisfait aux *Normes de service aérien commercial* pour ce type d'aéronef ou que, dans les six mois précédents, elle a accumulé au moins 50 heures de temps de vol en qualité de mécanicien navigant dans un aéronef du même type que l'aéronef utilisé;

c) la personne a subi avec succès ou est en train de subir, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un entraînement en ligne pour ce type d'aéronef;

d) la personne satisfait aux exigences du programme de formation de l'exploitant aérien.

(2) Une personne qualifiée en tant que commandant de bord ou commandant en second, conformément à l'article 705.106, peut agir en qualité de second officier à bord d'un aéronef au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la personne a reçu la formation initiale et la formation périodique annuelle aux procédures en situations normales et d'urgence relatives à la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière, conformément aux *Normes de service aérien commercial*;

b) l'exploitant aérien a confirmé, au moyen d'un contrôle de la compétence, que la personne satisfait aux *Normes de service aérien commercial* pour ce type d'aéronef.

Appariement des membres d'équipage de conduite

705.108 Il est interdit à l'exploitant aérien de désigner le commandant de bord et le commandant en second d'un aéronef, à moins que leur expérience en vol conjointe sur ce type d'aéronef ne soit conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

Qualifications des agents de bord

705.109 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité d'agent de bord et à toute personne d'agir en cette qualité à bord de l'aé-

(*a*) has successfully completed the air operator's training program, except that a person may act as a flight attendant while undergoing line indoctrination training if the person is carried in addition to the number of flight attendants required under section 705.201 and is under the supervision of a flight attendant; and

(*b*) has successfully completed line indoctrination training within 90 days after completing the air operator's training program or has regained competency in accordance with the *Flight Attendant Training Standard*.

(2) A person who has not completed line indoctrination training within the period specified in paragraph (1)(*b*) shall requalify in accordance with the *Flight Attendant Training Standard*.

SOR/2015-127, s. 19.

ronef, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

a) avoir terminé avec succès le programme de formation de l'exploitant aérien, sauf qu'une personne peut agir en qualité d'agent de bord lorsqu'elle est en train de subir l'entraînement en ligne si elle est à bord de l'aéronef en plus du nombre d'agents de bord exigé par l'article 705.201 et si elle est sous la surveillance d'un agent de bord;

b) avoir terminé avec succès l'entraînement en ligne dans les 90 jours suivant la date où elle a terminé le programme de formation de l'exploitant aérien ou avoir mis à jour ses compétences conformément à la *Norme de formation des agents de bord*.

(2) Une personne qui n'a pas terminé l'entraînement en ligne durant la période visée à l'alinéa (1)*b*) doit se qualifier de nouveau conformément à la *Norme de formation des agents de bord*.

DORS/2015-127, art. 19.

Flight Dispatcher Qualifications

705.110 (1) No air operator shall permit a person to act and no person shall act as a flight dispatcher unless the person has fulfilled the requirements of the air operator's training program and, after June 1, 1998, holds a flight dispatcher certificate.

(2) An air operator shall notify the Minister whenever a flight dispatcher certificate is issued or becomes invalid.

Qualifications des régulateurs de vol

705.110 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de régulateur de vol et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que la personne ne satisfasse aux exigences du programme de formation de l'exploitant aérien et, après le 1er juin 1998, ne soit titulaire d'un certificat de régulateur de vol.

(2) L'exploitant aérien doit aviser le ministre lorsqu'un certificat de régulateur de vol est délivré ou n'est plus valide.

Route and Aerodrome Qualifications

705.111 No air operator shall permit a person to act and no person shall act as the pilot-in-command of an aircraft on a flight along a route or into an aerodrome unless

(*a*) within the previous 12 months, the person has acted as a flight crew member or has been on the flight deck as an observer on a flight along that route and into that aerodrome; or

Qualifications relatives aux routes et aux aérodromes

705.111 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef utilisé sur une route ou à un aérodrome et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins qu'elle ne satisfasse à l'une des exigences suivantes :

a) dans les 12 mois précédents, elle a agi en qualité de membre d'équipage de conduite ou a été observa-

(*b*) the person has received training and demonstrated adequate knowledge, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

teur dans le poste de pilotage au cours d'un vol effectué sur la route et à l'aérodrome;

b) elle a reçu la formation et a démontré qu'elle possède les connaissances suffisantes conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

Check Authority

705.112 (1) A pilot proficiency check shall be conducted by the Minister.

(2) Any other check required under this Subpart may be conducted by the Minister.

Pouvoirs de vérification et de contrôle

705.112 (1) Le contrôle de la compétence du pilote doit être effectué par le ministre.

(2) Tout autre contrôle ou toute autre vérification visé à la présente sous-partie peut être effectué par le ministre.

Validity Period

705.113 (1) Subject to subsections (4) and (5), the validity period of a line check and of the training referred to in section 705.124 expires on the first day of the thirteenth month following the month in which the check or training was completed.

(2) Subject to subsections (4) and (5), the validity period of a pilot proficiency check expires

(*a*) on the first day of the seventh month following the month in which the check was completed;

(*b*) on the first day of the thirteenth month following the month in which the check was completed, where the pilot successfully completes the six-month recurrency training that has been approved by the Minister, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*, as a substitute for the pilot proficiency check and that is identified in the company operations manual; or

(*c*) at the end of the validation period, where the air operator has an operations specification authorizing an advanced qualification program in accordance with the *Commercial Air Service Standards* and the pilot completes a proficiency evaluation within the evaluation period authorized for the air operator in the operations specification.

Période de validité

705.113 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), la période de validité de la vérification de compétence en ligne et de la formation visée à l'article 705.124 expire le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi la vérification ou terminé la formation.

(2) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), la période de validité du contrôle de la compétence du pilote expire :

a) soit le premier jour du septième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle de la compétence du pilote;

b) soit le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle de la compétence du pilote, lorsque le pilote termine avec succès l'entraînement périodique de six mois approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial* en tant que substitut au contrôle de la compétence du pilote et qui est précisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

c) soit à la fin de la période de validation, lorsque l'exploitant aérien est titulaire d'une spécification d'exploitation qui autorise un programme de qualification préalable conforme aux *Normes de service aérien commercial* et que le pilote subit une évaluation de compétence au cours de la période d'évaluation au-

(3) The validity period of a flight dispatcher competency check expires on the first day of the thirteenth month following the month in which the check was completed.

(4) Where a pilot proficiency check, a flight dispatcher competency check, a line check or training is renewed within the last 90 days of its validity period, its validity period is extended by six or 12 months, as appropriate.

(5) The Minister may extend the validity period of a pilot proficiency check, a flight dispatcher competency check, a line check or any training by up to 60 days where the Minister is of the opinion that aviation safety is not likely to be affected.

(6) Subject to subsection (7), where the validity period of a pilot proficiency check, a line check, or annual or semi-annual training has been expired for 24 months or more, the person shall requalify by meeting the training requirements specified in the *Commercial Air Service Standards*.

(7) Where the validity period of a flight dispatcher competency check or annual training has been expired for 12 months or more, the person shall requalify by meeting the training requirements specified in the *Commercial Air Service Standards*.

[**705.114** to **705.123** reserved]

Division VIII — Training

Training Program

705.124 (1) Every air operator shall establish and maintain a training program that is

torisée à l'exploitant aérien dans la spécification d'exploitation.

(3) La période de validité de la vérification de compétence du régulateur de vol expire le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi la vérification de compétence du régulateur de vol.

(4) La période de validité est prolongée de six ou de 12 mois, selon le cas, lorsque l'intéressé a subi un autre contrôle de la compétence du pilote, une autre vérification de compétence du régulateur de vol ou une autre vérification de compétence en ligne, ou a reçu une autre session de formation au cours des 90 derniers jours de cette période.

(5) Le ministre peut prolonger d'au plus 60 jours la période de validité du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence du régulateur de vol, de la vérification de compétence en ligne ou de toute formation s'il estime que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(6) Sous réserve du paragraphe (7), lorsque la période de validité du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence en ligne ou de la formation annuelle ou semestrielle est expirée depuis 24 mois ou plus, l'intéressé doit se qualifier de nouveau en se conformant aux exigences relatives à la formation précisées dans les *Normes de service aérien commercial*.

(7) Lorsque la période de validité de la vérification de compétence du régulateur de vol ou de la formation annuelle est expirée depuis 12 mois ou plus, l'intéressé doit se qualifier de nouveau en se conformant aux exigences relatives à la formation précisées dans les *Normes de service aérien commercial*.

[**705.114** à **705.123** réservés]

Section VIII — Formation

Programme de formation

705.124 (1) L'exploitant aérien doit établir et maintenir un programme de formation qui :

(*a*) designed to ensure that each person who receives training acquires the competence to perform the person's assigned duties; and

(*b*) approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards* and, in respect of flight attendants, in accordance with the *Commercial Air Service Standards* and the *Flight Attendant Training Standard*.

(2) An air operator's training program shall include

(*a*) for flight crew members:

(i) company indoctrination training,

(ii) line indoctrination training,

(iii) upgrading training, where applicable, and

(iv) initial and annual training, including

(A) aircraft type training,

(B) aircraft servicing and ground handling training,

(C) emergency procedures training, and

(D) aircraft surface contamination training;

(*b*) for flight attendants:

(i) aviation indoctrination,

(ii) line indoctrination training,

(iii) in-charge training, where applicable, and

(iv) initial and annual training, including

(A) safety procedures training,

(B) aircraft type training,

(C) emergency procedures training,

(D) aircraft surface contamination training, and

(E) first aid training;

(*c*) for flight dispatchers:

(i) initial and annual aircraft type training,

(ii) on-the-job training, and

(iii) aircraft cockpit familiarization training;

a) a pour objet de permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir la compétence pour exercer les fonctions qui leur sont assignées;

b) est approuvé par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial* et, en ce qui concerne les agents de bord, conformément aux *Normes de service aérien commercial* et à la *Norme de formation des agents de bord*.

(2) Le programme de formation de l'exploitant aérien doit comprendre les éléments suivants :

a) en ce qui concerne les membres d'équipage de conduite :

(i) la formation portant sur la politique de la compagnie,

(ii) l'entraînement en ligne,

(iii) l'entraînement d'avancement, le cas échéant,

(iv) la formation initiale et annuelle qui comprend :

(A) l'entraînement sur type,

(B) la formation portant sur l'entretien courant et les services d'escale,

(C) la formation portant sur les procédures d'urgence,

(D) la formation portant sur la contamination des surfaces des aéronefs;

b) en ce qui concerne les agents de bord :

(i) la formation portant sur la politique de l'aviation,

(ii) l'entraînement en ligne,

(iii) la formation de chef de cabine, le cas échéant,

(iv) la formation initiale et annuelle qui comprend :

(A) la formation portant sur les procédures de sécurité,

(B) l'entraînement sur type,

(C) la formation portant sur les procédures d'urgence,

(*d*) initial and annual aircraft surface contamination training for those operations personnel designated in the *Commercial Air Service Standards*; and

(*e*) any other training required to ensure a safe operation under this Subpart.

(3) An air operator shall

(*a*) include a detailed syllabus of its training program in its company operations manual;

(*b*) ensure that adequate facilities and qualified personnel are provided for its training program, in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*c*) establish and maintain a safety awareness program concerning the adverse effects of aircraft surface contamination and provide the program to all flight operations personnel who are not required to undergo the training described in paragraph (2)(*d*).

Conditional Approval of Training Program

705.125 (1) The Minister may give conditional approval to a training program where an air operator submits to the Minister a copy of a syllabus of its training program that provides enough information for a preliminary evaluation of the training program in light of the *Commercial Air Service Standards*.

(D) la formation portant sur la contamination des surfaces des aéronefs,

(E) la formation portant sur les premiers soins;

c) en ce qui concerne les régulateurs de vol :

(i) l'entraînement sur type initial et annuel,

(ii) la formation sur le tas,

(iii) la formation portant sur la connaissance du poste de pilotage;

d) en ce qui concerne le personnel des opérations désigné dans les *Normes de service aérien commercial*, la formation initiale et annuelle portant sur la contamination des surfaces des aéronefs;

e) toute autre formation requise pour assurer la sécurité de l'exploitation en application de la présente sous-partie.

(3) L'exploitant aérien doit :

a) inclure un plan détaillé de son programme de formation dans le manuel d'exploitation de la compagnie;

b) s'assurer que sont fournis pour le programme de formation, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, des installations convenables et un personnel qualifié;

c) établir et maintenir un programme de sensibilisation à la sécurité portant sur les effets nocifs de la contamination des surfaces des aéronefs et le fournir au personnel des opérations en vol qui n'est pas tenu de recevoir la formation visée à l'alinéa (2)*d*).

Approbation conditionnelle du programme de formation

705.125 (1) Le ministre peut accorder une approbation conditionnelle à l'égard d'un programme de formation si l'exploitant aérien lui présente un exemplaire du plan de ce programme qui contient suffisamment de renseignements pour qu'il puisse procéder à une évaluation préliminaire du programme, compte tenu des *Normes de service aérien commercial*.

(2) An air operator may conduct training under a training program that has received conditional approval until the Minister has evaluated the effectiveness of the training program and has informed the air operator of any deficiencies that must be corrected.

(3) The Minister shall give final approval to a conditionally approved training program when the air operator demonstrates that the training conducted under that program is adequate to permit the persons who receive it to safely perform their assigned duties and when any identified deficiencies have been corrected.

Cabin Emergency Evacuation Trainer

705.126 An air operator may conduct emergency training and testing on a cabin emergency evacuation trainer, rather than on an aircraft, if the trainer has been approved by the Minister in accordance with the *Commercial Air Service Standards*.

Training and Qualification Records

705.127 (1) Every air operator shall, for each person who is required to receive training under this Subpart, establish and maintain a record of

(*a*) the person's name and, where applicable, personnel licence number, type and ratings;

(*b*) if applicable, the person's medical category and the expiry date of that category;

(*c*) the dates on which the person, while in the air operator's employ, successfully completed any training, pilot proficiency check or examination required under this Subpart or obtained any qualification required under this Subpart;

(*d*) information relating to any failure of the person, while in the air operator's employ, to successfully complete any training, pilot proficiency check or examination required under this Subpart or to obtain any qualification required under this Subpart; and

(2) L'exploitant aérien peut dispenser la formation dans le cadre d'un programme de formation ayant reçu l'approbation conditionnelle jusqu'à ce que le ministre évalue l'efficacité du programme et, s'il y a lieu, lui fasse part des lacunes à corriger.

(3) Le ministre accorde son approbation définitive à l'égard d'un programme de formation ayant reçu une approbation conditionnelle lorsque l'exploitant aérien démontre que la formation dispensée dans le cadre du programme permet aux personnes qui la reçoivent d'exercer en toute sécurité les fonctions qui leur sont assignées et lorsque les lacunes relevées ont été corrigées.

Cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence

705.126 L'exploitant aérien peut dispenser la formation portant sur les mesures d'urgence et effectuer l'évaluation au moyen d'une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence plutôt qu'à bord d'un aéronef, si cette cabine a été approuvée par le ministre conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

Dossiers de formation et de qualifications

705.127 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour, pour chaque personne tenue de recevoir la formation visée dans la présente sous-partie, les renseignements suivants :

a) le nom de la personne et, s'il y a lieu, le numéro, le type et les qualifications de sa licence de membre du personnel;

b) s'il y a lieu, la catégorie médicale de la personne et la date d'expiration de cette catégorie;

c) les dates, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, auxquelles elle a terminé avec succès la formation, a subi avec succès le contrôle de la compétence du pilote ou les examens, ou a obtenu les qualifications visés dans la présente sous-partie;

d) les renseignements concernant tout échec qu'elle a subi, pendant la durée de son emploi auprès de l'exploitant aérien, relativement à la formation, au contrôle de la compétence du pilote, aux examens ou à

(*e*) the type of aircraft or flight training equipment used for any training, pilot proficiency check, line check or qualification required under this Subpart.

(2) An air operator shall retain the records referred to in paragraphs (1)(*c*) and (*d*) and a record of each pilot proficiency check for at least three years.

(3) An air operator shall keep a master copy of each examination on file and make it available for review by the Minister for a period of not less than three years.

SOR/2009-152, s. 23.

[**705.128** to **705.133** reserved]

Division IX — Manuals

Requirements relating to Company Operations Manual

705.134 (1) Every air operator shall establish and maintain a company operations manual that meets the requirements of section 705.135.

(2) An air operator shall submit its company operations manual, and any amendments to that manual, to the Minister.

(3) Where there is a change in any aspect of an air operator's operation or where the company operations manual no longer meets the *Commercial Air Service Standards*, the air operator shall amend its company operations manual.

(4) The Minister shall, where the *Commercial Air Service Standards* are met, approve those parts of a company operations manual, and any amendments to those parts, that relate to the information required by section 705.135.

l'obtention des qualifications visés dans la présente sous-partie;

e) le type d'aéronef ou d'équipement d'entraînement de vol utilisé au cours de la formation, du contrôle de la compétence du pilote, de la vérification de compétence en ligne ou des qualifications visés dans la présente sous-partie.

(2) L'exploitant aérien doit conserver pendant au moins trois ans les renseignements visés aux alinéas (1)*c*) et *d*) et le dossier de chaque contrôle de la compétence du pilote.

(3) L'exploitant aérien conserve l'original de chaque examen et le met à la disposition du ministre aux fins d'étude pour une période d'au moins trois ans.

DORS/2009-152, art. 23.

[**705.128** à **705.133** réservés]

Section IX — Manuels

Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie

705.134 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour un manuel d'exploitation de la compagnie conforme aux exigences de l'article 705.135.

(2) L'exploitant aérien doit soumettre au ministre le manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées.

(3) L'exploitant aérien doit modifier le manuel d'exploitation de la compagnie lorsque des changements sont apportés à tout élément de son exploitation ou que le manuel n'est plus conforme aux *Normes de service aérien commercial*.

(4) Le ministre approuve les parties du manuel d'exploitation de la compagnie portant sur les renseignements visés à l'article 705.135, et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les *Normes de service aérien commercial* sont satisfaites.

Contents of Company Operations Manual

705.135 (1) A company operations manual, which may be issued in separate parts corresponding to specific aspects of an operation, shall include the instructions and information necessary to enable the personnel concerned to perform their duties safely and shall contain the information required by the *Commercial Air Service Standards*.

(2) A company operations manual shall be such that

(*a*) all parts of the manual are consistent and compatible in form and content;

(*b*) the manual can be readily amended;

(*c*) the manual contains an amendment control page and a list of the pages that are in effect; and

(*d*) the manual has the date of the last amendment to each page specified on that page.

Distribution of Company Operations Manual

705.136 (1) Subject to subsection (2), an air operator shall provide a copy of the appropriate parts of its company operations manual, including any amendments to those parts, to each of its crew members and to its ground operations and maintenance personnel.

(2) An air operator may place a copy of the appropriate parts of its company operations manual in each aircraft that it operates, instead of providing a copy to each crew member, if all amendments to the manual are included in the system for the dissemination of general operational information referred to in section 705.18.

(3) Every person who has been provided with a copy of the appropriate parts of a company operations manual pursuant to subsection (1) shall keep it up to date with the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the person is performing assigned duties.

Contenu du manuel d'exploitation de la compagnie

705.135 (1) Le manuel d'exploitation de la compagnie, qui peut être publié en parties distinctes portant sur des éléments particuliers de l'exploitation, doit comprendre les instructions et les renseignements permettant au personnel concerné d'exercer ses fonctions en toute sécurité et doit contenir les renseignements qu'exigent les *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le manuel d'exploitation de la compagnie doit :

a) d'une partie à l'autre, être uniforme et compatible sur les plans de la forme et du contenu;

b) être facile à modifier;

c) contenir une liste des modifications et une liste des pages en vigueur;

d) porter, sur chaque page modifiée, la date de la dernière modification apportée à la page.

Diffusion du manuel d'exploitation de la compagnie

705.136 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien doit fournir un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie et toutes les modifications qui y sont apportées à chacun de ses membres d'équipage et aux membres du personnel des opérations au sol et de maintenance.

(2) L'exploitant aérien peut garder un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie à bord de chaque aéronef qu'il utilise, plutôt que d'en fournir un exemplaire à chaque membre d'équipage, si les modifications qui y sont apportées sont diffusées par le système de diffusion des renseignements généraux relatifs aux opérations visé à l'article 705.18.

(3) La personne qui a reçu un exemplaire des parties applicables du manuel d'exploitation de la compagnie en application du paragraphe (1) doit le tenir à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et s'assurer que les parties applicables sont à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées.

Aircraft Operating Manual

705.137 (1) An air operator may establish and maintain an aircraft operating manual for the use and guidance of crew members in the operation of its aircraft.

(2) An aircraft operating manual shall contain

(*a*) the aircraft operating procedures; and

(*b*) where the aircraft flight manual is not carried on board the aircraft, the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual, which shall be clearly identified as aircraft flight manual requirements.

(3) An air operator that has established an aircraft operating manual shall submit a copy of the manual, and any amendments to that manual, to the Minister for approval.

(4) The Minister shall approve an aircraft operating manual, and any amendments to that manual, where the *Commercial Air Service Standards* are met.

(5) An air operator that has established an aircraft operating manual shall ensure that a copy of the manual is carried on board each aircraft to which it relates.

Standard Operating Procedures

705.138 (1) Every air operator shall, for each of its aircraft, establish and maintain standard operating procedures that enable the crew members to operate the aircraft within the limitations specified in the aircraft flight manual, and that meet the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator shall submit a copy of its aircraft standard operating procedures, and any amendments to those procedures, to the Minister.

(3) An air operator shall ensure that a copy of the standard operating procedures for an aircraft is carried on board the aircraft.

Manuel d'utilisation de l'aéronef

705.137 (1) L'exploitant aérien peut établir et tenir à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef à l'intention des membres d'équipage pour les aider dans l'utilisation de ses aéronefs.

(2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit contenir :

a) les procédures d'utilisation de l'aéronef;

b) dans les cas où le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et les limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, qui doivent être désignées clairement comme étant des exigences de ce manuel.

(3) L'exploitant aérien qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef doit soumettre au ministre, pour approbation, un exemplaire du manuel et toutes les modifications qui y sont apportées.

(4) Le ministre approuve le manuel d'utilisation de l'aéronef, et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les *Normes de service aérien commercial* sont satisfaites.

(5) L'exploitant aérien qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire de ce manuel est transporté à bord de l'aéronef qui en est l'objet.

Procédures d'utilisation normalisées

705.138 (1) L'exploitant aérien doit, pour chacun de ses aéronefs, établir et tenir à jour des procédures d'utilisation normalisées qui permettent aux membres d'équipage d'utiliser l'aéronef selon les limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef et qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien doit soumettre au ministre un exemplaire des procédures d'utilisation normalisées de l'aéronef et toutes les modifications qui y sont apportées.

(3) L'exploitant aérien doit s'assurer qu'un exemplaire des procédures d'utilisation normalisées est transporté à bord de l'aéronef auquel elles s'appliquent.

(4) Where an air operator has established an aircraft operating manual, the standard operating procedures for the aircraft shall form part of that manual.

Flight Attendant Manual

705.139 (1) Every air operator, other than an air operator that is authorized solely for the transport of cargo in its air operator certificate, shall establish and maintain, as part of its company operations manual, a flight attendant manual for the use and guidance of flight attendants in the operation of its aircraft.

(2) A flight attendant manual shall contain the instructions and information necessary to enable flight attendants to perform their duties safely and shall contain the information required by the *Flight Attendant Manual Standard*.

(3) The Minister shall, where the *Flight Attendant Manual Standard* is met, approve those parts of a flight attendant manual, and any amendments to those parts, that relate to the safety and emergency information contained in Part A of the *Flight Attendant Manual Standard*.

(4) An air operator shall provide a copy of its flight attendant manual, including any amendments to that manual, to each of its flight attendants.

(5) Every flight attendant who has been provided with a copy of a flight attendant manual pursuant to subsection (4) shall keep it up to date with the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the flight attendant is performing assigned duties on board an aircraft.

[**705.140** to **705.150** reserved]

Division X — Safety Management System

Requirements

705.151 The safety management system required under section 107.02 in respect of an applicant for, or a holder of, an air operator certificate shall

(4) Lorsque l'exploitant aérien a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef, les procédures d'utilisation normalisées de l'aéronef doivent faire partie du manuel.

Manuel de l'agent de bord

705.139 (1) L'exploitant aérien, autre que l'exploitant aérien qui est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne à transporter uniquement du fret, doit établir et tenir à jour un manuel de l'agent de bord, qui fait partie du manuel d'exploitation de la compagnie, pour aider les agents de bord dans l'utilisation de ses aéronefs.

(2) Le manuel de l'agent de bord doit contenir les instructions et les renseignements permettant aux agents de bord d'exercer leurs fonctions en toute sécurité, ainsi que les renseignements qu'exige la *Norme relative au manuel des agents de bord*.

(3) Lorsque la *Norme relative au manuel des agents de bord* est satisfaite, le ministre approuve les parties du manuel de l'agent de bord portant sur les renseignements visant les procédures de sécurité et les procédures d'urgence contenues dans la partie A de cette norme et toutes les modifications qui sont apportées au manuel.

(4) L'exploitant aérien doit fournir à chacun de ses agents de bord un exemplaire du manuel de l'agent de bord et toutes les modifications qui y sont apportées.

(5) L'agent de bord qui a reçu un exemplaire du manuel de l'agent de bord en application du paragraphe (4) doit le tenir à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et s'assurer que les parties applicables sont à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées à bord d'un aéronef.

[**705.140** à **705.150** réservés]

Section X — Système de gestion de la sécurité

Exigences

705.151 Le système de gestion de la sécurité qui est exigé par l'article 107.02 pour le demandeur ou le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne doit :

(*a*) meet the requirements of Subpart 7 of Part I and section 705.152;

(*b*) be under the control of the operations manager appointed under paragraph 700.09(1)(*a*); and

(*c*) cover the maintenance control activities undertaken under Subpart 6.

SOR/2005-173, s. 24.

a) être conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 705.152;

b) relever du gestionnaire des opérations nommé en vertu de l'alinéa 700.09(1)*a*);

c) couvrir les activités de contrôle de la maintenance effectuées en application de la sous-partie 6.

DORS/2005-173, art. 24.

Components of the Safety Management System

705.152 (1) The safety management system shall include, among others, the following components:

(*a*) a safety management plan that includes

(i) a safety policy that the accountable executive has approved and communicated to all employees,

(ii) the roles and responsibilities of personnel assigned duties under the quality assurance program established under section 706.07 or the safety management system,

(iii) performance goals and a means of measuring the attainment of those goals,

(iv) a policy for the internal reporting of a hazard, an incident or an accident, including the conditions under which immunity from disciplinary action will be granted, and

(v) a review of the safety management system to determine its effectiveness;

(*b*) procedures for reporting a hazard, an incident or an accident to the appropriate manager;

(*c*) procedures for the collection of data relating to hazards, incidents and accidents;

(*d*) procedures for analysing data obtained under paragraph (*c*) and during an audit conducted under subsection 706.07(3) and for taking corrective actions;

(*e*) an audit system referred to in subsection 706.07(3);

(*f*) training requirements for the operations manager, the maintenance manager and personnel assigned duties under the safety management system; and

Éléments du système de gestion de la sécurité

705.152 (1) Le système de gestion de la sécurité comprend, notamment, les éléments suivants :

a) un plan de gestion de la sécurité qui comprend :

(i) une politique en matière de sécurité que le gestionnaire supérieur responsable a approuvée et communiquée à tous les employés,

(ii) les rôles et les responsabilités du personnel à qui des fonctions ont été assignées dans le cadre du programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 706.07 ou dans le cadre du système de gestion de la sécurité,

(iii) des objectifs de performance et des moyens pour évaluer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints,

(iv) une politique qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, laquelle prévoit les conditions selon lesquelles l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires sera accordée,

(v) un examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l'efficacité;

b) une marche à suivre visant la communication au gestionnaire compétent des dangers, des incidents et des accidents;

c) une marche à suivre visant la collecte de données concernant les dangers, les incidents et les accidents;

d) une marche à suivre visant l'analyse des données recueillies en application de l'alinéa *c*) et durant une

(*g*) procedures for making progress reports to the accountable executive at intervals determined by the accountable executive and other reports as needed in urgent cases.

(2) The components specified in subsection (1) shall be set out in the air operator's company operations manual and maintenance control manual (MCM).

SOR/2005-173, s. 24.

Person Managing the Safety Management System

705.153 The person managing the safety management system shall

(*a*) establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;

(*b*) identify hazards and carry out risk management analyses of those hazards;

(*c*) investigate, analyze and identify the cause or probable cause of all hazards, incidents and accidents identified under the safety management system;

(*d*) establish and maintain a safety data system, either by electronic or by other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;

(*e*) monitor and evaluate the results of corrective actions with respect to hazards, incidents and accidents;

(*f*) monitor the concerns of the civil aviation industry in respect of safety and their perceived effect on the air operator;

vérification effectuée en application du paragraphe 706.07(3) et la prise de mesures correctives;

e) un système de vérification visé au paragraphe 706.07(3);

f) les exigences en matière de formation pour le gestionnaire des opérations, le gestionnaire de la maintenance et le personnel auxquels des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

g) une marche à suivre visant la présentation de rapports d'étape au gestionnaire supérieur responsable à des intervalles déterminés par lui et, au besoin, d'autres rapports dans les cas urgents.

(2) Les éléments précisés au paragraphe (1) doivent figurer dans le manuel d'exploitation de la compagnie et dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'exploitant aérien.

DORS/2005-173, art. 24.

Gestionnaire du système de gestion de la sécurité

705.153 Le gestionnaire du système de gestion de la sécurité doit :

a) établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;

b) déceler les dangers et en faire une analyse de la gestion des risques;

c) examiner, analyser et cerner la cause réelle ou probable des dangers, des incidents et des accidents relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

d) établir et maintenir un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;

e) surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives concernant les dangers, les incidents et les accidents;

(*g*) determine the adequacy of the training required by paragraph 705.152(1)(f); and

(*h*) where the operations manager has assigned the management functions for the safety management system under subsection 705.03(3) to another person, report to the operations manager the hazards, incidents and accidents identified under the safety management system or as a result of an audit required under subsection 706.07(3).

SOR/2005-173, s. 24.

f) surveiller les préoccupations de l'industrie de l'aviation civile en matière de sécurité et leur effet perçu sur l'exploitant aérien;

g) déterminer le caractère adéquat de la formation exigée par l'alinéa 705.152(1)*f*);

h) si le gestionnaire des opérations a attribué à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion de la sécurité en vertu du paragraphe 705.03(3), signaler au gestionnaire des opérations les dangers, les incidents et les accidents qui sont relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité ou à la suite d'une vérification exigée par le paragraphe 706.07(3).

DORS/2005-173, art. 24.

Holder of More Than One Certificate

705.154 The holder of an air operator certificate issued under section 705.07 who is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, shall adhere to the requirements referred to in section 573.30 with respect to a safety management system when undertaking maintenance control activities under Subpart 6.

SOR/2005-173, s. 24.

Titulaire de plus d'un certificat

705.154 Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 qui est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02 doit se conformer aux exigences visées à l'article 573.30 à l'égard du système de gestion de la sécurité lorsqu'il effectue des activités de contrôle de la maintenance en vertu de la sous-partie 6.

DORS/2005-173, art. 24.

[**705.155** to **705.170** reserved]

[**705.155** à **705.170** réservés]

Division XI — Interference With a Crew Member

[SOR/2015-160, s. 31(E)]

Section XI — Entrave au travail d'un membre d'équipage

[DORS/2015-160, art. 31(A)]

Interpretation

705.171 In this Division,

"interference with a crew member" means any action or statement set out in the levels listed in section 705.175 by a person on board or about to board an aircraft that distracts a crew member from their assigned safety responsibilities or prevents the crew member from carrying out those responsibilities; (*entrave au travail d'un membre d'équipage*)

Définitions

705.171 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« entrave au travail d'un membre d'équipage » Acte ou déclaration figurant dans les niveaux énumérés à l'article 705.175 qui sont faits par une personne à bord d'un aéronef ou s'apprêtant à y monter et qui distraient un membre d'équipage des responsabilités relatives à la sécurité qui lui sont assignées ou l'empêchent de les remplir. (*interference with a crew member*)

"operational personnel" means an air operator's employees whose duties require that they interact directly with persons on board or about to board an aircraft, and includes crew members, gate and check-in staff and their immediate supervisors. (*personnel d'exploitation*)

SOR/2009-90, s. 4; SOR/2015-160, s. 32.

« personnel d'exploitation » Employés de l'exploitant aérien dont les fonctions exigent qu'ils interagissent directement avec des personnes à bord de l'aéronef ou s'apprêtant à y monter. Sont visés par la présente définition les membres d'équipage, les préposés à l'enregistrement et à l'embarquement, ainsi que leurs superviseurs immédiats. (*operational personnel*)

DORS/2009-90, art. 4; DORS/2015-160, art. 32.

Preventing and Managing Incidents of Interference with a Crew Member

705.172 (1) An air operator shall establish procedures to prevent and manage incidents of interference with a crew member covering the topics set out in section 725.172 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*.

(2) An air operator shall specify in the company operations manual and in their flight attendant manual the procedures established in accordance with subsection (1).

SOR/2009-90, s. 4; SOR/2015-160, s. 33(F).

Prévention et gestion d'incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage

705.172 (1) L'exploitant aérien doit établir des procédures qui visent à prévenir et à gérer les incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage et qui traitent des matières mentionnées à l'article 725.172 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions* des *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie et son manuel de l'agent de bord les procédures établies conformément au paragraphe (1).

DORS/2009-90, art. 4; DORS/2015-160, art. 33(F).

Training

705.173 An air operator shall provide initial and annual training to all operational personnel that covers the topics set out in subsection 725.124(56) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards* for the purpose of enabling

(*a*) the recognition, prevention and management of behaviour that could reasonably be expected to lead to an incident of interference with a crew member;

(*b*) the recognition, prevention and management of incidents of interference with a crew member; and

(*c*) the knowledge of post-flight procedures related to incidents of interference with a crew member.

SOR/2009-90, s. 4; SOR/2015-160, s. 34.

Formation

705.173 L'exploitant aérien doit offrir à son personnel d'exploitation une formation initiale et annuelle qui traite des matières mentionnées au paragraphe 725.124(56) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions* des *Normes de service aérien commercial* dans le but de permettre :

a) la reconnaissance, la prévention et la gestion des comportements qui, vraisemblablement, pourraient entraîner un incident d'entrave au travail d'un membre d'équipage;

b) la reconnaissance, la prévention et la gestion des incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage;

(*c*) the knowledge of post-flight procedures with respect to incidents of interference with a crew member.

DORS/2009-90, art. 4; DORS/2015-160, art. 34.

Reporting Incidents of Interference with a Crew Member

705.174 (1) An air operator shall establish procedures to ensure that level 2, level 3 and level 4 incidents of interference with a crew member are reported to the air operator and to allow for the reporting of a level 1 incident.

(2) An air operator shall specify in the company operations manual and in their flight attendant manual the procedures established under subsection (1).

(3) A report of an incident of interference with a crew member shall contain the information set out in section 725.174 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*.

(4) An air operator shall ensure that reports are retained for a period of three years after the date of the incident and are made available to the Minister on request.

(5) An air operator shall submit to the Minister statistics relating to incidents of interference with a crew member, the content of which is set out in section 725.174 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*, every six months.

SOR/2009-90, s. 4; SOR/2015-160, s. 35(F).

Levels of Interference with a Crew Member

705.175 The levels of interference with a crew member are as follows:

(*a*) a level 1 incident, which is an incident of a minor nature that either requires no action of the crew member beyond heightened awareness or is quickly resolved by a crew member, and which includes but is not limited to

c) la connaissance des procédures après-vol à l'égard des incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage.

DORS/2009-90, art. 4; DORS/2015-160, art. 34.

Signalement des incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage

705.174 (1) L'exploitant aérien doit établir des procédures pour que les incidents de niveau 2, de niveau 3 et de niveau 4 relatifs à l'entrave au travail d'un membre d'équipage lui soient signalés et qu'il soit possible de signaler les incidents de niveau 1.

(2) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie et son manuel de l'agent de bord les procédures établies en application du paragraphe (1).

(3) Le rapport sur un incident d'entrave au travail d'un membre d'équipage doit contenir les renseignements mentionnés à l'article 725.174 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions* des *Normes de service aérien commercial*.

(4) L'exploitant aérien doit veiller à ce que les rapports soient conservés pour une période de trois ans suivant la date de l'incident et soient mis à la disposition du ministre sur demande de celui-ci.

(5) L'exploitant aérien doit soumettre au ministre, tous les six mois, des statistiques sur les incidents relatifs à l'entrave au travail d'un membre d'équipage, dont le contenu figure à l'article 725.174 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions* des *Normes de service aérien commercial*.

DORS/2009-90, art. 4; DORS/2015-160, art. 35(F).

Niveaux d'entrave au travail d'un membre d'équipage

705.175 Les niveaux d'entrave au travail d'un membre d'équipage sont les suivants :

a) l'incident de niveau 1, lequel est un incident de nature mineure qui ne nécessite de la part du membre d'équipage aucune mesure dépassant la vigilance accrue ou qui est réglé rapidement par un membre d'équipage et comprend notamment :

(i) the use of unacceptable language towards a crew member,

(ii) unacceptable behaviour towards a crew member, and

(iii) a display of suspicious behaviour;

(*b*) a level 2 incident, which is an incident of a moderate nature that is resolved by a crew member only after some difficulty and which includes but is not limited to

(i) the repetition of a level 1 incident,

(ii) the continuation of a level 1 incident that was unresolved,

(iii) the repeated failure of a passenger to comply with a crew member's safety instructions, and

(iv) belligerent, obscene or lewd behaviour towards a crew member;

(*c*) a level 3 incident, which is an incident where the safety of passengers or crew members is seriously threatened and which includes but is not limited to

(i) threatening a person on board or about to board the aircraft or making threats in an attempt to board the aircraft,

(ii) the continuation of a level 2 incident that was unresolved,

(iii) tampering with any emergency or safety equipment on board the aircraft,

(iv) deliberate damage of any part of the aircraft or any property on board the aircraft,

(v) injuring a person on board the aircraft, and

(vi) violent, argumentative, threatening, intimidating or disorderly behaviour, including harassment and assault; and

(*d*) a level 4 incident, which is an incident that constitutes a security threat and which includes but is not limited to

(i) an attempted or unauthorized intrusion into the flight deck,

(i) l'usage d'un langage inacceptable envers un membre d'équipage,

(ii) un comportement inacceptable envers un membre d'équipage,

(iii) la manifestation d'un comportement suspect;

b) l'incident de niveau 2, lequel est un incident de nature modérée qui est réglé non sans problème par un membre d'équipage et comprend notamment :

(i) la récidive d'un incident de niveau 1,

(ii) la poursuite d'un incident de niveau 1 non réglé,

(iii) l'omission répétée d'un passager de se conformer aux consignes de sécurité d'un membre d'équipage,

(iv) un comportement belliqueux, obscène ou grossier envers un membre d'équipage;

c) l'incident de niveau 3, lequel est un incident où la sécurité de passagers ou de membres d'équipage est sérieusement menacée et comprend notamment :

(i) des menaces faites à l'égard d'une personne se trouvant à bord de l'aéronef ou sur le point d'y monter ou des menaces faites dans le but de monter à bord de l'aéronef,

(ii) la poursuite d'un incident de niveau 2 non réglé,

(iii) une altération de l'équipement de sécurité ou de secours à bord de l'aéronef,

(iv) des dommages volontaires à une partie de l'aéronef ou à des biens s'y trouvant,

(v) un acte qui cause des blessures à une personne se trouvant à bord de l'aéronef,

(vi) un comportement associé à la violence, à la dispute, à la menace, à l'intimidation ou au désordre, y compris le harcèlement et les voies de fait;

(ii) a credible threat of death or serious bodily injury in an attempt to gain control over the aircraft,

(iii) the display or use of a weapon,

(iv) the sabotage of, or the attempt to sabotage, an aircraft that renders it incapable of flight or that is likely to endanger its safety in flight,

(v) any attempt to unlawfully seize control of the aircraft, and

(vi) an incident that is required to be reported under section 64 of the *Canadian Aviation Security Regulations*.

SOR/2009-90, s. 4; SOR/2015-160, s. 36.

d) l'incident de niveau 4, lequel est un incident qui constitue une menace à la sécurité et comprend notamment :

(i) une tentative d'intrusion, ou une intrusion non autorisée, dans le poste de pilotage,

(ii) une menace plausible pouvant causer la mort ou des blessures graves aux passagers dans une tentative de prise de contrôle de l'aéronef,

(iii) le fait de montrer ou d'utiliser une arme,

(iv) le sabotage, ou une tentative de sabotage, d'un aéronef qui le met hors d'état de voler ou est susceptible de porter atteinte à sa sécurité en vol,

(v) toute tentative de prise de contrôle illicite de l'aéronef,

(vi) un incident qui doit être signalé en vertu de l'article 64 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*.

DORS/2009-90, art. 4; DORS/2015-160, art. 36.

[**705.176** to **705.199** reserved]

[**705.176** à **705.199** réservés]

Division XII — Flight Attendants and Emergency Evacuation

Section XII – agents de bord et évacuation d'urgence

Interpretation

Interprétation

705.200 (1) For the purposes of this Division and subject to subsection (2), "model" means "aircraft master series" as described in section 3.7 of version 1.3 of the document entitled *International Standard for Aircraft Make, Model, and Series Groupings*, dated October 2012 and published by the Common Taxonomy Team of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the Commercial Aviation Safety Team (CAST).

705.200 (1) Pour l'application de la présente section et sous réserve du paragraphe (2), « modèle » s'entend au sens du terme « série matrice d'aéronefs » tel qu'il figure à l'article 3.7 de la version 1.3 du document intitulé *Norme internationale relative aux regroupements de marques, de modèles et de séries d'aéronefs*, daté d'octobre 2012 et publié par l'Équipe de taxonomie commune de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST).

(2) If no aircraft master series is assigned to an aeroplane, "model" in respect of that aeroplane means "aircraft model" as described in section 3.6 of version 1.3 of the document entitled *International Standard for Aircraft Make, Model, and Series Groupings*, dated October

(2) Si aucune série matrice d'aéronefs n'est attribuée à un avion, « modèle » s'entend, à l'égard de cet avion, au sens du terme « modèle d'aéronef » tel qu'il figure à l'article 3.6 de la version 1.3 du document intitulé *Norme internationale relative aux regroupements de*

2012 and published by the Common Taxonomy Team of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the Commercial Aviation Safety Team (CAST).

SOR/2015-127, s. 20.

marques, de modèles et de séries d'aéronefs, daté d'octobre 2012 et publié par l'Équipe de taxonomie commune de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST).

DORS/2015-127, art. 20.

Minimum Number of Flight Attendants

705.201 (1) No air operator shall operate an aeroplane to carry passengers unless the air operator does so with the minimum number of flight attendants required on each deck.

(2) Subject to subsections (4) to (7), the minimum number of flight attendants required on each deck of an aeroplane is determined in accordance with one of the following ratios that is selected by the air operator in respect of the model of that aeroplane:

(*a*) one flight attendant for each unit of 40 passengers or for each portion of such a unit; or

(*b*) one flight attendant for each unit of 50 passenger seats or for each portion of such a unit.

(3) Persons referred to in paragraphs 705.27(3)(*c*) to (*e*) who are admitted to the flight deck are not counted as passengers for the purposes of paragraph (2)(*a*).

(4) An air operator who has selected, in respect of a model of aeroplane, the ratio set out in paragraph (2)(*b*) shall not operate an aeroplane of that model with only one flight attendant unless

(*a*) the aeroplane has a single deck and is configured for 50 or fewer passenger seats;

(*b*) the aeroplane was certified under

(i) part 25, title 14, of the *Code of Federal Regulations* of the United States, in the version in effect on March 6, 1980 or after that date,

(ii) the *European Joint Aviation Requirements — Large Aeroplanes* (JAR-25), published by the Joint Aviation Authorities, in the version in effect on November 30, 1981 or after that date,

Nombre minimal d'agents de bord

705.201 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'exploiter un avion pour le transport de passagers, à moins qu'il ne le fasse avec le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont.

(2) Sous réserve des paragraphes (4) à (7), le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont d'un avion est déterminé selon l'un ou l'autre des rapports ci-après, lequel rapport est choisi par l'exploitant aérien à l'égard du modèle de cet avion :

a) un agent de bord par tranche de 40 passagers ou fraction de celle-ci;

b) un agent de bord par tranche de 50 sièges passagers ou fraction de celle-ci.

(3) Les personnes visées aux alinéas 705.27(3)*c*) à *e*) qui sont admises dans le poste de pilotage ne sont pas incluses dans le nombre des passagers pour l'application de l'alinéa (2)*a*).

(4) Il est interdit à l'exploitant aérien qui a choisi à l'égard d'un modèle d'avion le rapport prévu à l'alinéa (2)*b*) d'utiliser un avion de ce modèle avec un seul agent de bord , à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'avion a un seul pont et a une configuration qui prévoit 50 sièges passagers ou moins;

b) il a été certifié sous le régime, selon le cas :

(i) de la partie 25, titre 14, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version en vigueur le 6 mars 1980 ou après cette date,

(ii) des *European Joint Aviation Requirements — Large Aeroplanes* (JAR-25), publiées par les Joint

(iii) the *Certification Specifications, Including Airworthiness Code and Acceptable Means of Compliance, for Large Aeroplanes* (CS-25), published by the European Aviation Safety Agency, in the version in effect on October 17, 2003 or after that date, or

(iv) Chapter 525 — *Transport Category Aeroplanes* of the *Airworthiness Manual*, in the version in effect on July 1, 1986 or after that date;

(*c*) only one flight attendant was used for the emergency evacuation demonstration required for the certification of that model of aeroplane;

(*d*) the air operator's flight attendant manual indicates how normal and emergency procedures differ depending on whether the aeroplane is operated with one flight attendant or with more than one flight attendant;

(*e*) the flight attendant occupies a flight attendant station that is located near a floor-level exit; and

(*f*) the public address system and the crew member interphone system are operative and are capable of being used at the flight attendant station.

(5) If an air operator has selected, in respect of a model of aeroplane, the ratio set out in paragraph (2)(*a*), but has carried out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for that model using more flight attendants than would have been required in accordance with that ratio, the minimum number of flight attendants required on each deck of an aeroplane of that model that is operated by the air operator is the number of flight attendants used in the demonstration.

(6) If an air operator has selected, in respect of a model of aeroplane, the ratio set out in paragraph (2)(*b*), but has carried out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for that model using more flight attendants than would have been required in

Aviation Authorities, dans leur version en vigueur le 30 novembre 1981 ou après cette date,

(iii) des *Certification Specifications, Including Airworthiness Codes and Acceptable Means of Compliance, for Large Aeroplanes* (CS-25), publiées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, dans leur version en vigueur le 17 octobre 2003 ou après cette date,

(iv) du chapitre 525 — *Avions de catégorie transport* du *Manuel de navigabilité*, dans sa version en vigueur le 1er juillet 1986 ou après cette date;

c) un seul agent de bord a été utilisé lors de la démonstration d'évacuation d'urgence qui était exigée pour la certification du modèle de l'avion;

d) le manuel de l'agent de bord de l'exploitant aérien indique les différences entre les procédures en situations normales et les procédures d'urgence, selon que l'avion est utilisé avec un seul agent de bord ou avec plus d'un agent de bord;

e) l'agent de bord occupe un poste d'agent de bord situé près d'une issue au niveau du plancher;

f) le circuit d'annonces passagers et le poste d'interphone de membre d'équipage sont en état de fonctionnement et peuvent être utilisés à partir du poste d'agent de bord.

(5) Si l'exploitant aérien a choisi, à l'égard d'un modèle d'avion, le rapport prévu à l'alinéa (2)*a*), mais a exécuté avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour ce modèle en utilisant un nombre plus grand d'agents de bord que celui qui aurait été exigé conformément à ce rapport, le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont d'un avion de ce modèle qui est exploité par l'exploitant aérien est le nombre d'agents de bord utilisé lors de la démonstration.

(6) Si l'exploitant aérien a choisi, à l'égard d'un modèle d'avion, le rapport prévu à l'alinéa (2)*b*), mais a exécuté avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour ce modèle en utilisant un nombre plus grand d'agents de bord que celui qui au-

accordance with that ratio, the minimum number of flight attendants required on each deck of an aeroplane of that model that is operated by the air operator is the number of flight attendants used in the demonstration.

(7) If the emergency evacuation demonstration required for the certification of a model of aeroplane was carried out using more flight attendants than would have been required in accordance with the ratio set out in paragraph (2)(*b*) and, after the demonstration, an aeroplane of that model is reconfigured for fewer passenger seats, the minimum number of flight attendants required on each deck of the reconfigured aeroplane is the number of flight attendants required in accordance with the ratio set out in paragraph (2)(*b*) plus an additional number of flight attendants that is equal to the difference between

(*a*) the number of flight attendants used in the demonstration, and

(*b*) the number of flight attendants that would have been required in accordance with the ratio set out in paragraph (2)(*b*) at the time of the demonstration.

SOR/2015-127, s. 20.

rait été exigé conformément à ce rapport, le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont d'un avion de ce modèle qui est exploité par l'exploitant aérien est le nombre d'agents de bord utilisé lors de la démonstration.

(7) Si la démonstration d'évacuation d'urgence exigée pour la certification d'un modèle d'avion a été exécutée avec un nombre plus grand d'agents de bord que celui qui aurait été exigé conformément au rapport prévu à l'alinéa (2)*b*) et si, après cette démonstration, un avion de ce modèle est reconfiguré avec moins de sièges, le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont de l'avion reconfiguré est le nombre d'agents de bord exigé conformément au rapport prévu à l'alinéa (2)*b*), auquel nombre s'ajoute un nombre d'agents de bord qui est égal à la différence entre les nombres suivants :

a) le nombre d'agents de bord qui a été utilisé lors de la démonstration;

b) le nombre d'agents de bord qui aurait été exigé conformément au rapport prévu à l'alinéa (2)*b*) au moment de la démonstration.

DORS/2015-127, art. 20.

Notice

705.202 (1) An air operator who decides, in respect of a model of aeroplane, to change the ratio that it has selected for the purposes of subsection 705.201(2) shall not implement this change unless

(*a*) the air operator has provided the Minister with a notice in writing of the decision at least 60 days before implementing the change; and

(*b*) the Minister has acknowledged receipt of the notice.

(2) The Minister shall acknowledge receipt of the notice not later than one working day after receiving it.

SOR/2015-127, s. 20.

Avis

705.202 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien qui décide, à l'égard d'un modèle d'avion, d'apporter une modification au rapport qu'il a choisi pour l'application du paragraphe 705.201(2) de la mettre en oeuvre, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien a fourni au ministre un avis écrit de la décision au moins 60 jours avant de mettre en oeuvre la modification;

b) le ministre a accusé réception de l'avis.

(2) Le ministre accuse réception de l'avis au plus tard le jour ouvrable suivant sa réception.

DORS/2015-127, art. 20.

Emergency Features

705.203 If an air operator has selected, in respect of a model of aeroplane, the ratio set out in paragraph 705.201(2)(*b*), the air operator shall not operate an aeroplane of that model unless

(*a*) the features that facilitate emergency evacuations meet the requirements set out in paragraphs 725.202(*a*) to (*n*) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;

(*b*) the passenger seats and flight attendant seats meet the requirements set out in paragraph 725.202(*o*) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;

(*c*) compartments occupied by passengers and crew members meet the requirements respecting flammability set out in paragraph 725.202(*p*), (*q*) or (*r*) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*; and

(*d*) the thermal insulation and acoustic insulation meet the requirements respecting flammability set out in paragraph 725.202(*s*) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/2015-127, s. 20.

Dispositifs d'urgence

705.203 Il est interdit à l'exploitant aérien qui a choisi, à l'égard d'un modèle d'avion, le rapport prévu à l'alinéa 705.201(2)*b*) d'exploiter un avion de ce modèle, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) les dispositifs qui facilitent l'évacuation d'urgence sont conformes aux exigences prévues aux alinéas 725.202*a*) à *n*) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions* des *Normes de service aérien commercial*;

b) les sièges passagers et les sièges d'agents de bord sont conformes aux exigences prévues à l'alinéa 725.202*o*) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions* des *Normes de service aérien commercial*;

c) les compartiments occupés par les passagers et les membres d'équipage satisfont aux exigences d'inflammabilité prévues aux alinéas 725.202*p*), *q*) ou *r*) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions* des *Normes de service aérien commercial*;

d) les matériaux d'isolation thermique et acoustique sont conformes aux exigences d'inflammabilité prévues à l'alinéa 725.202*s*) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions* des *Normes de service aérien commercial*.

DORS/2015-127, art. 20.

Demonstration of Emergency Evacuation Procedures

705.204 (1) An air operator who decides to introduce a model of aeroplane into its fleet for the purpose of carrying passengers shall carry out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for that model of aeroplane before operating an aeroplane of that model to carry passengers.

(2) If an air operator decides to introduce an aeroplane into its fleet and there is a difference in any of the following items between that aeroplane and other aeroplanes of the same model that are already in the fleet, the air operator shall treat the aeroplane as if it were a differ-

Démonstration des procédures d'évacuation d'urgence

705.204 (1) L'exploitant aérien qui décide d'ajouter un modèle d'avion à sa flotte dans le but de transporter des passagers doit exécuter avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour ce modèle d'avion avant d'utiliser un avion de ce modèle pour le transport de passagers.

(2) S'il décide d'ajouter un avion à sa flotte et s'il y a une différence visant l'un ou l'autre des éléments ci-après entre cet avion et d'autres avions du même modèle qui font déjà partie de sa flotte, l'exploitant aérien doit traiter cet avion comme étant un modèle différent

ent model of aeroplane and carry out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for that model before operating the aeroplane to carry passengers:

(*a*) the location of the flight attendants or their emergency evacuation duties or procedures;

(*b*) the number, location or type of emergency exits; or

(*c*) the number, location or type of opening mechanisms for the emergency exits.

(3) An air operator who decides to change any of the following items in respect of an aeroplane shall carry out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for the model of that aeroplane, as changed, before operating the aeroplane to carry passengers:

(*a*) the location of the flight attendants or their emergency evacuation duties or procedures;

(*b*) the number, location or type of emergency exits; or

(*c*) the number, location or type of opening mechanisms for the emergency exits.

(4) If an air operator who has selected the ratio set out in paragraph 705.201(2)(*b*) in respect of a model of aeroplane decides to reconfigure an aeroplane of that model by adding or removing passenger seats, and if the reconfiguration will result in a change in the minimum number of flight attendants required on each deck, the air operator shall carry out a successful demonstration of its emergency evacuation procedures for the reconfigured model of that aeroplane before operating the reconfigured aeroplane to carry passengers.

(5) Subsections (1) to (4) do not apply in respect of a model of aeroplane that is configured to carry fewer than 44 passengers.

SOR/2015-127, s. 20.

d'avion et exécuter avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour ce modèle avant d'utiliser l'avion pour le transport de passagers :

a) l'emplacement des agents de bord ou leurs procédures ou fonctions d'évacuation d'urgence;

b) le nombre d'issues de secours, leur emplacement ou leur type;

c) le nombre de mécanismes d'ouverture des issues de secours, leur emplacement ou leur type.

(3) L'exploitant aérien qui décide de modifier l'un ou l'autre des éléments ci-après à l'égard d'un avion doit exécuter avec succès une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour le modèle de cet avion, tel que modifié, avant d'utiliser l'avion pour le transport de passagers :

a) l'emplacement des agents de bord ou leurs procédures ou fonctions d'évacuation d'urgence;

b) le nombre d'issues de secours, leur emplacement ou leur type;

c) le nombre de mécanismes d'ouverture des issues de secours, leur emplacement ou leur type.

(4) L'exploitant aérien qui a choisi le rapport prévu à l'alinéa 705.201(2)*b*) à l'égard d'un modèle d'avion et qui décide de procéder à la reconfiguration d'un avion de ce modèle en ajoutant ou en enlevant des sièges passagers doit, dans le cas où la reconfiguraiton entraînera une modification du nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont, exécuter, avec succès, une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence à l'égard du modèle reconfiguré de cet avion avant d'utiliser l'avion reconfiguré pour le transport de passagers.

(5) Les paragraphes (1) à (4) ne s'appliquent pas à un modèle d'avion configuré pour le transport de moins de 44 passagers.

DORS/2015-127, art. 20.

Carrying Out a Demonstration of Emergency Evacuation Procedures

705.205 (1) An air operator who carries out a demonstration of its emergency evacuation procedures for a model of aeroplane shall

(*a*) do so in the presence of the Minister;

(*b*) do so without passengers;

(*c*) do so with flight attendants who have completed the air operator's training program for that model of aeroplane; and

(*d*) begin the demonstration using the air operator's normal procedures, then transition to its emergency procedures.

(2) The demonstration is successful if the flight attendants can, within 15 seconds after the transition from the air operator's normal procedures to its emergency procedures,

(*a*) open 50% of the floor-level emergency exits that are required by the certification basis established in respect of the model of aeroplane;

(*b*) open 50% of the non-floor-level emergency exits the opening of which is set out as an emergency evacuation duty in the air operator's operations manual; and

(*c*) deploy 50% of the escape slides.

SOR/2015-127, s. 20.

Démonstration des procédures d'évacuation d'urgence — exécution

705.205 (1) L'exploitant aérien qui exécute une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence à l'égard d'un modèle d'avion doit :

a) l'exécuter en la présence du ministre;

b) l'exécuter sans passagers;

c) l'exécuter avec des agents de bord ayant terminé le programme de formation de l'exploitant aérien, lequel porte sur ce modèle d'avion;

d) la commencer selon ses procédures en situations normales, puis passer à ses procédures d'urgence.

(2) La démonstration est réussie si les agents de bord peuvent, dans les 15 secondes qui suivent le passage des procédures en situations normales de l'exploitant aérien aux procédures d'urgence de celui-ci, exécuter les fonctions suivantes :

a) ouvrir 50 pour cent des issues de secours au niveau du plancher qui sont exigées par la base de certification établie à l'égard du modèle de l'avion;

b) ouvrir 50 pour cent des issues de secours qui ne sont pas situées au niveau du plancher, dont l'ouverture figure en tant que fonction d'évacuation d'urgence dans le manuel d'exploitation de l'exploitant aérien;

c) déployer 50 pour cent des glissières d'évacuation.

DORS/2015-127, art. 20.

[**705.206** to **705.219** reserved]

[**705.206** à **705.219** réservés]

In-charge Flight Attendant

705.220 (1) An air operator who operates an aeroplane with more than one flight attendant shall designate an in-charge flight attendant for each flight and keep a record of that designation for at least 90 days after the day on which the flight is completed.

(2) Subject to subsection (3), an air operator shall not allow an individual to act as an in-charge flight attendant

Chef de cabine

705.220 (1) L'exploitant aérien qui utilise un avion avec plus d'un agent de bord doit procéder à la désignation d'un chef de cabine pour chaque vol et la consigner dans un registre pour une période d'au moins 90 jours après la date où le vol a pris fin.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en

and no individual shall act as an in-charge flight attendant unless the individual has successfully completed in-charge training as part of the air operator's training program.

(3) An air operator shall set out procedures in its company operations manual for the selection of an acting in-charge flight attendant if the designated in-charge flight attendant becomes incapacitated after take-off.

(4) In the case of a flight with scheduled stops, an air operator shall replace an acting in-charge flight attendant with a new designated in-charge flight attendant at the first scheduled stop where the replacement can be made.

SOR/2015-127, s. 20.

qualité de chef de cabine, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins qu'elle n'ait terminé avec succès la formation de chef de cabine dans le cadre du programme de formation de l'exploitant aérien.

(3) L'exploitant aérien doit prévoir, dans son manuel d'exploitation de la compagnie, des procédures relatives à la sélection d'un chef de cabine intérimaire dans l'éventualité où le chef de cabine désigné soit frappé d'incapacité après le décollage.

(4) Dans le cas d'un vol avec des escales prévues, l'exploitant aérien doit remplacer un chef de cabine intérimaire par un nouveau chef de cabine désigné à la première escale prévue où le remplacement peut être effectué.

DORS/2015-127, art. 20.

Incapacitated Flight Attendant

705.221 (1) An air operator who has selected, in respect of a model of aeroplane, the ratio set out in paragraph 705.201(2)(*a*) and who has assigned two or more flight attendants to a flight using an aeroplane of that model may operate the aeroplane for that flight without one of the flight attendants if

(*a*) one of the flight attendants is incapacitated;

(*b*) no other flight attendant who is qualified for the model of aeroplane is available at the point of departure;

(*c*) the pilot-in-command authorizes an employee of the air operator to occupy a flight attendant station until the aeroplane reaches the nearest airport at which the employee can be replaced by a flight attendant who is qualified for the model of aeroplane;

(*d*) before the movement of the aeroplane on the surface, the employee is briefed under the supervision of the pilot-in-command on the operation of the emergency exits and on emergency procedures, including those related to the flight attendant station to be occupied by the employee; and

(*e*) the pilot-in-command is of the opinion that the employee understood the briefing.

Agent de bord frappé d'incapacité

705.221 (1) S'il a choisi, à l'égard d'un modèle d'avion, le rapport prévu à l'alinéa 705.201(2)*a*) et s'il a affecté deux agents de bord ou plus à un vol utilisant un avion de ce modèle, l'exploitant aérien peut, pour ce vol, utiliser l'avion sans la présence de l'un des agents de bord si les conditions suivantes sont réunies :

a) un des agents de bord est frappé d'incapacité;

b) aucun autre agent de bord qualifié pour ce modèle d'avion n'est disponible au point de départ;

c) le commandant de bord autorise un employé de l'exploitant aérien à occuper le poste d'un agent de bord jusqu'à ce que l'avion arrive à l'aéroport le plus proche où l'employé pourra être remplacé par un agent de bord qualifié pour ce modèle d'avion;

d) avant le mouvement de l'avion à la surface, l'employé a reçu, en présence du commandant de bord, un exposé sur le fonctionnement des issues de secours et sur les procédures d'urgence, y compris celles relatives au poste d'agent de bord qu'il occupera;

e) le commandant de bord est d'avis que l'employé a compris l'exposé.

(2) The air operator shall keep a record of the replacement for at least two years after the day on which the flight is completed.

SOR/2015-127, s. 20.

(2) L'exploitant aérien consigne dans un registre le remplacement pour une période d'au moins deux ans après la date où le vol a pris fin.

DORS/2015-127, art. 20.

Embarking and Disembarking of Passengers

705.222 (1) Subject to subsections (2) and (3), an air operator who operates an aeroplane to carry passengers shall ensure that all flight attendants assigned to a flight using that aeroplane are on board during passenger embarkation and disembarkation.

(2) In the case of a flight to which more than one flight attendant is assigned, the air operator may reduce the number of flight attendants by one during passenger embarkation if

(*a*) the flight attendant who leaves the aeroplane remains within the immediate vicinity of the door through which passengers are embarking and carries out safety-related duties for the flight;

(*b*) the engines used for the propulsion of the aeroplane are not running; and

(*c*) at least one floor-level exit remains open to provide for passenger egress.

(3) In the case of a flight to which more than one flight attendant is assigned, the air operator may reduce the number of flight attendants during passenger disembarkation if

(*a*) the engines used for the propulsion of the aeroplane are not running;

(*b*) at least one floor-level exit remains open to provide for passenger egress; and

(*c*) half of the required number of flight attendants — rounded down to the next lower number in the case of fractions, but never less than one — remain on board.

(4) Paragraphs (2)(*b*) and (3)(*a*) do not apply in respect of an engine on a propeller-driven aeroplane if

(*a*) the engine has a propeller brake;

Embarquement et débarquement des passagers

705.222 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant aérien qui exploite un avion pour le transport de passagers doit veiller à ce que tous les agents de bord affectés à un vol utilisant cet avion se trouvent à bord au cours de l'embarquement et du débarquement des passagers.

(2) Dans le cas d'un vol auquel plus d'un agent de bord est affecté, l'exploitant aérien peut réduire de un le nombre d'agents de bord au cours de l'embarquement des passagers si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'agent de bord qui quitte l'avion demeure à proximité immédiate de la porte par laquelle s'effectue l'embarquement et exerce des fonctions en matière de sécurité se rapportant au vol;

b) les moteurs utilisés pour la propulsion de l'avion ne sont pas en marche;

c) au moins une issue au niveau du plancher demeure ouverte pour permettre la sortie des passagers.

(3) Dans le cas d'un vol auquel plus d'un agent de bord est affecté, l'exploitant aérien peut réduire le nombre d'agents de bord au cours du débarquement des passagers si les conditions suivantes sont réunies :

a) les moteurs utilisés pour la propulsion de l'avion ne sont pas en marche;

b) au moins une issue au niveau du plancher demeure ouverte pour permettre la sortie des passagers;

c) la moitié du nombre exigé d'agents de bord — ce nombre est arrondi à l'unité inférieure dans le cas de fractions, mais ne peut jamais être inférieur à un — restent à bord.

(4) Les alinéas (2)*b*) et (3)*a*) ne s'appliquent pas à un moteur d'avion à hélice si les conditions suivantes sont réunies :

(*b*) the propeller brake is set; and

(*c*) the aeroplane flight manual indicates that the engine may be used as an auxiliary power unit.

(5) The air operator shall ensure that, during passenger embarkation and disembarkation,

(*a*) if only one flight attendant is on board, he or she remains in the vicinity of the door through which passengers are embarking or disembarking; and

(*b*) if more than one flight attendant is on board, they are evenly distributed in the passenger cabin and are in the vicinity of the floor-level exits.

SOR/2015-127, s. 20.

a) le moteur est doté d'un frein d'hélice;

b) le frein d'hélice est serré;

c) le manuel de vol de l'avion indique que le moteur peut être utilisé comme groupe auxiliaire de bord.

(5) L'exploitant aérien doit veiller à ce que, au cours de l'embarquement et du débarquement des passagers :

a) si un seul agent de bord se trouve à bord, celui-ci demeure à proximité de la porte par laquelle s'effectue l'embarquement ou le débarquement;

b) si plus d'un agent de bord se trouve à bord, ceux-ci soient répartis uniformément dans la cabine passagers et soient à proximité des issues au niveau du plancher.

DORS/2015-127, art. 20.

Stops

705.223 (1) An air operator shall not permit passengers to remain on board an aeroplane during an intermediate stop unless

(*a*) the engines used for the propulsion of the aeroplane are not running;

(*b*) at least one floor-level exit remains open to provide for passenger egress;

(*c*) in the case of an aeroplane operated with only one flight attendant, the flight attendant remains on board;

(*d*) in the case of an aeroplane operated with more than one flight attendant, at least half of the required number of flight attendants — rounded down to the next lower number in the case of fractions, but never less than one — remain on board; and

(*e*) flight attendants are located in the vicinity of the floor-level exits and are ready to initiate and oversee an emergency evacuation.

(2) Paragraph (1)(*a*) does not apply in respect of an engine on a propeller-driven aeroplane if

(*a*) the engine has a propeller brake;

(*b*) the propeller brake is set; and

Escales

705.223 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre aux passagers de demeurer à bord d'un avion au cours d'une escale intermédiaire à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) aucun moteur propulseur de l'avion n'est en marche;

b) au moins une issue au niveau du plancher demeure ouverte pour permettre la sortie des passagers;

c) si l'avion est utilisé avec un seul agent de bord, celui-ci demeure à bord;

d) si l'avion est utilisé avec plus d'un agent de bord, au moins la moitié du nombre exigé d'agents de bord — qui est arrondi à l'unité inférieure dans le cas de fractions, mais jamais inférieur à un — restent à bord;

e) les agents de bord demeurent à proximité des issues au niveau du plancher et sont prêts à commencer une évacuation d'urgence et à la diriger.

(2) L'alinéa (1)*a*) ne s'applique pas à un moteur d'avion à hélice si les conditions suivantes sont réunies :

a) le moteur est doté d'un frein d'hélice;

b) le frein d'hélice est serré;

(*c*) the aeroplane flight manual indicates that the engine may be used as an auxiliary power unit.

(3) Paragraph (1)(*b*) does not apply if the exit is closed or latched for climatic reasons.

(4) A flight attendant on board an aeroplane referred to in paragraph (1)(*c*) or (*d*) may be replaced by an individual other than a flight attendant if

(*a*) the individual has successfully completed the air operator's training on the emergency evacuation procedures for the model of that aeroplane in accordance with subsection 725.124(14) or (47) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Services Standards*;

(*b*) the individual is identified to the passengers as an acting flight attendant; and

(*c*) the individual is located in the vicinity of a floor-level exit and is ready to initiate and oversee an emergency evacuation.

SOR/2015-127, s. 20.

c) le manuel de vol de l'avion indique que le moteur peut être utilisé comme groupe auxiliaire de bord.

(3) L'alinéa (1)*b*) ne s'applique pas si, pour des raisons climatiques, l'issue est fermée ou son dispositif d'enclenchement est engagé.

(4) L'agent de bord qui se trouve à bord d'un avion visé aux alinéas (1)*c*) ou *d*) peut être remplacé par une personne autre qu'un agent de bord si les conditions suivantes sont réunies :

a) la personne a terminé avec succès la formation de l'exploitant aérien sur les procédures d'évacuation d'urgence pour le modèle de l'avion conformément aux paragraphes 725.124(14) ou (47) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions* des *Normes de service aérien commercial*;

b) elle est présentée aux passagers à titre d'agent de bord intérimaire;

c) elle est située à proximité d'une issue au niveau du plancher et est prête à commencer une évacuation d'urgence et à la diriger.

DORS/2015-127, art. 20.

Emergency Duties

705.224 (1) An air operator shall, for each model of aeroplane in its fleet that is operated to carry passengers, set out, in its flight attendant manual, the duties to be performed by the flight attendants in an emergency.

(2) The air operator shall not operate an aeroplane to carry passengers unless those duties are assigned to flight attendants on board the aeroplane.

SOR/2015-127, s. 20.

Fonctions d'urgence

705.224 (1) L'exploitant aérien doit prévoir dans son manuel d'agent de bord, pour chaque modèle d'avion de sa flotte qui est utilisé pour le transport de passagers, les fonctions à exercer par les agents de bord en cas d'urgence.

(2) Il est interdit à l'exploitant aérien d'exploiter un avion pour le transport de passagers à moins que ces fonctions ne soient assignées à des agents de bord qui se trouvent à son bord.

DORS/2015-127, art. 20.

Emergency Evacuation — Before and During Surface Movements

705.225 An air operator shall, for each aeroplane in its fleet that is operated to carry passengers, have procedures to ensure that

Évacuation d'urgence — avant et pendant le mouvement à la surface

705.225 L'exploitant aérien doit, pour chaque avion de sa flotte qui est utilisé pour le transport de passagers, disposer de procédures pour que :

(*a*) at least one floor-level exit provides for passenger egress before the movement of the aeroplane on the surface; and

(*b*) every automatically deployable means of emergency passenger evacuation is ready for immediate use during the movement of the aeroplane on the surface.

SOR/2015-127, s. 20.

Single-aisle Aeroplane

705.226 Despite section 605.09, no person shall conduct a take-off in a single-aisle aeroplane that is carrying passengers unless all emergency exits and escape slides are operative.

SOR/2015-127, s. 20.

[**705.227** reserved]

Subpart 6 — Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators

Application

706.01 This Subpart applies to every person who operates an aircraft in a commercial air service under this Part.

Maintenance Control System

706.02 No person shall operate an aircraft unless the aircraft is maintained in accordance with a maintenance control system that

(*a*) meets the requirements of this Subpart; and

(*b*) is described in the air operator's maintenance control manual (MCM) required by section 706.08.

Duties of Certificate Holder

706.03 (1) The holder of an air operator certificate shall

a) d'une part, au moins une issue au niveau du plancher permette la sortie des passagers avant le mouvement de l'avion à la surface;

b) d'autre part, chaque moyen d'aide à déploiement automatique pour l'évacuation d'urgence des passagers soit prêt pour son utilisation immédiate pendant le mouvement de l'avion à la surface.

DORS/2015-127, art. 20.

Avion à allée simple

705.226 Malgré l'article 605.09, il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à allée simple utilisé pour le transport de passagers, à moins que toutes les issues de secours et les glissières d'évacuation ne soient en état de service.

DORS/2015-127, art. 20.

[**705.227** réservé]

Sous-partie 6 — Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens

Application

706.01 La présente sous-partie s'applique à toute personne qui utilise un aéronef dans le cadre d'un service aérien commercial en vertu de la présente partie.

Système de contrôle de la maintenance

706.02 Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que la maintenance de cet aéronef ne soit exécutée conformément à un système de contrôle de la maintenance qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences de la présente sous-partie;

b) figure dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'exploitant aérien exigé par l'article 706.08.

Fonctions du titulaire d'un certificat

706.03 (1) Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne doit :

(*a*) appoint a person responsible for the maintenance control system;

(*b*) subject to subsection (4), ensure that the person responsible for the maintenance control system has achieved a grade of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the provisions of the *Canadian Aviation Regulations*;

(*c*) ensure that the person responsible for the maintenance control system demonstrates to the Minister knowledge of the topics set out in subsection 726.03(1) of Standard 726 — *Air Operator Maintenance of the Commercial Air Service Standards* within 30 days after their appointment;

(*d*) ensure that the person responsible for the maintenance control system performs the duties referred to in subsections 706.07(2) and (3);

(*e*) provide the person responsible for the maintenance control system with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the air operator certificate meets the requirements of these Regulations;

(*f*) authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public; and

(*g*) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under section 706.07.

(2) The Minister shall conduct an interview with the person appointed under paragraph (1)(*a*) to assess their knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(*c*).

(3) The Minister shall notify the person appointed under paragraph (1)(*a*) of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

a) nommer un responsable du système de contrôle de la maintenance;

b) sous réserve du paragraphe (4), s'assurer que le responsable du système de contrôle de la maintenance a obtenu une note d'au moins 70 pour cent à un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du *Règlement de l'aviation canadien*;

c) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'il possède des connaissances dans les matières qui figurent au paragraphe 726.03(1) de la norme 726 — *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens* des *Normes de service aérien commercial*;

d) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance exerce les fonctions visées aux paragraphes 706.07(2) et (3);

e) accorder au responsable du système de contrôle de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat d'exploitation aérienne satisfasse aux exigences du présent règlement;

f) autoriser le responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public;

g) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 706.07.

(2) Le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*) afin d'évaluer les connaissances qu'elle possède dans les matières visées à l'alinéa (1)*c*).

(3) Le ministre avise la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*), dans les 10 jours suivant l'entrevue, des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les la-

(4) The knowledge requirement set out in paragraph (1)(*b*) does not apply in respect of

(*a*) a person responsible for the maintenance control system who held that position on January 1, 1997; or

(*b*) the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence.

(5) The holder of an air operator certificate shall ensure that no person is appointed to be responsible for the maintenance control system or remains responsible for the system if, at the time of their appointment or during their tenure, they have a record of conviction for

(*a*) an offence under section 7.3 of the Act; or

(*b*) two or more offences under any of sections 605.84 to 605.86 not arising from a single occurrence.

(6) The person responsible for maintenance control system of the holder of an air operator certificate may assign the management functions for specific maintenance control activities, to another person if the assignment and its scope are described in the maintenance control manual (MCM) of the air operator.

(7) If the holder of an air operator certificate is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person appointed under paragraph (1)(*a*) shall be the person responsible for maintenance of the AMO appointed under paragraph 573.03(1)(*a*).

SOR/2005-173, s. 25.

Maintenance Personnel and Facilities

706.04 An air operator shall provide the person who is responsible for its maintenance control system with the staff, facilities, technical and regulatory data, supplies and spare parts referred to in the *Commercial Air*

(4) L'exigence relative aux connaissances qui est prévue à l'alinéa (1)*b*) ne s'applique pas :

a) aux responsables du système de contrôle de la maintenance qui occupaient ce poste le 1er janvier 1997;

b) aux titulaires d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

(5) Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de responsable du système de contrôle de la maintenance ou ne demeure responsable du système de contrôle de la maintenance si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

a) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;

b) soit pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 605.84 à 605.86 qui ne découlent pas d'un seul événement.

(6) Le responsable du système de contrôle de la maintenance du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des activités particulières de contrôle de la maintenance si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'exploitant aérien.

(7) Si le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)*a*) doit être le responsable de la maintenance de l'OMA nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)*a*).

DORS/2005-173, art. 25.

Personnel et installations de maintenance

706.04 L'exploitant aérien doit fournir au responsable du système de contrôle de la maintenance le personnel et les installations, les données techniques et réglementaires, les approvisionnements et les pièces de rechange

Service Standards that are necessary to ensure compliance with this Subpart.

Defect Rectification and Control Procedures

706.05 An air operator shall include in its maintenance control system the procedures referred to in the *Commercial Air Service Standards* for

(*a*) recording aircraft defects;

(*b*) ensuring that defects are rectified in accordance with the requirements of these Regulations;

(*c*) detecting defects that recur and identifying those defects as recurring defects; and

(*d*) subject to sections 605.09 and 605.10, scheduling the rectification of defects whose repair has been deferred.

Technical Dispatch Procedures

706.06 (1) An air operator shall include in its maintenance control system technical dispatch procedures to ensure that aircraft are not operated unless they are

(*a*) airworthy;

(*b*) appropriately equipped, configured and maintained for their intended use; and

(*c*) maintained in accordance with the air operator's maintenance control manual (MCM).

(2) Where an additional flight authority has been issued in respect of an aircraft pursuant to section 507.08, the technical dispatch procedures required by this section shall include procedures to control the use of that additional flight authority.

(3) Where an air operator has a fleet empty weight and balance control program approved in accordance with the *Commercial Air Service Standards*, the technivisées dans les *Normes de service aérien commercial*, qui sont nécessaires pour assurer le respect de la présente sous-partie.

Méthodes de correction des défectuosités et de contrôle des mesures correctives

706.05 L'exploitant aérien doit inclure dans son système de contrôle de la maintenance les méthodes visées dans les *Normes de service aérien commercial* pour permettre :

a) d'inscrire les défectuosités des aéronefs;

b) voir à ce que les défectuosités soient corrigées conformément aux exigences du présent règlement;

c) de détecter les défectuosités qui se répètent et de les indiquer comme telles;

d) sous réserve des articles 605.09 et 605.10, d'établir un échéancier pour la correction des défectuosités dont la correction a été reportée.

Procédures de remise en service technique

706.06 (1) L'exploitant aérien doit inclure dans son système de contrôle de la maintenance des procédures de remise en service technique permettant de garantir que les aéronefs ne sont remis en service que s'ils sont conformes aux exigences suivantes :

a) ils sont en état de navigabilité;

b) ils sont correctement équipés et configurés, et font l'objet d'une maintenance pour l'utilisation prévue;

c) ils font l'objet d'une maintenance conformément à son manuel de contrôle de la maintenance (MCM).

(2) Lorsqu'une autorité de vol supplémentaire a été délivrée à l'égard d'un aéronef en vertu de l'article 507.08, des procédures visant à contrôler l'utilisation de cette autorité doivent être incorporées aux procédures de remise en service technique exigées par le présent article.

(3) Lorsque l'exploitant aérien dispose d'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé conformément aux *Normes de service*

cal dispatch procedures required by this section shall include specific procedures that

(*a*) ensure the quality of the program by meeting the applicable requirements of the *Commercial Air Service Standards*; and

(*b*) ensure that accurate empty weight and balance data for each aircraft to which the program applies is provided to the flight crew of the aircraft, or is input into the program, prior to each flight.

Quality Assurance Program

706.07 (1) An air operator shall, in order to ensure that its maintenance control system and all of the included maintenance schedules continue to be effective and to comply with these Regulations, establish and maintain a quality assurance program that

(*a*) is under the sole control of the person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 706.03(1)(*a*); and

(*b*) meets the requirements of section 726.07 of Standard 726 — *Air Operator Maintenance of the Commercial Air Service Standards*.

(2) The person responsible for the maintenance control system shall distribute the records relating to the findings resulting from the quality assurance program to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the maintenance control manual (MCM).

(3) The person responsible for the maintenance control system shall establish an audit system in respect of the quality assurance program that consists of the following:

aérien commercial, les procédures de remise en service technique exigées par le présent article doivent inclure des procédures précises permettant :

a) d'une part, d'assurer la qualité du programme grâce au respect des exigences applicables des *Normes de service aérien commercial*;

b) d'autre part, de faire en sorte que, avant chaque vol, soient fournies à l'équipage de conduite de l'aéronef des données exactes relatives à la masse à vide et au centrage pour chaque aéronef auquel s'applique le programme ou que ces données fassent partie du programme.

Programme d'assurance de la qualité

706.07 (1) Pour faire en sorte que son système de contrôle de la maintenance et les calendriers de maintenance qui en font partie continuent d'être efficaces et conformes au présent règlement, l'exploitant aérien doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité qui, à la fois :

a) relève exclusivement du responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 706.03(1)*a*);

b) est conforme aux exigences de l'article 726.07 de la norme 726 — *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens* des *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit distribuer les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité au gestionnaire compétent pour que les mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM).

(3) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit établir un système de vérification à l'égard du programme d'assurance de la qualité qui comporte les éléments suivants :

(*a*) an initial audit within 12 months after the date on which the air operator certificate is issued;

(*b*) subsequent audits conducted at intervals set out in the MCM;

(*c*) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the MCM found during an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*);

(*d*) checklists of all activities controlled by the MCM and the maintenance schedules;

(*e*) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to them and, if management functions have been assigned to another person under subsection 705.03(3) or (4), to that person;

(*f*) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and

(*g*) a system for recording the findings of initial and periodic audits, corrective actions and follow-ups.

(4) The records required under paragraph (3)(*g*) shall be retained for the greater of

(*a*) two audit cycles; and

(*b*) two years.

(5) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities within an air operator's activities shall be fulfilled by persons who are not responsible for carrying out those tasks or activities.

SOR/2005-173, s. 26.

Maintenance Control Manual (MCM)

706.08 (1) An air operator shall establish, maintain and authorize the use of a maintenance control manual (MCM) that contains information to ensure the efficiency of the maintenance control system, as set out in the *Commercial Air Service Standards*.

a) une vérification initiale dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance du certificat d'exploitation aérienne;

b) des vérifications ultérieures effectuées à des intervalles indiqués dans le MCM;

c) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec le MCM qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas *a*) ou *b*);

d) des listes de contrôle de toutes les activités régies par le MCM et les calendriers de maintenance;

e) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification lui soit communiquée et, si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes 705.03(3) ou (4), soit communiquée à cette dernière;

f) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;

g) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications initiales et des évaluations périodiques, les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers exigés par l'alinéa (3)*g*) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

a) deux cycles de vérification;

b) deux ans.

(5) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou activités particulières dans le cadre d'activités de l'exploitant aérien doivent être remplies par des personnes qui ne sont pas responsables de leur exécution.

DORS/2005-173, art. 26.

Manuel de contrôle de la maintenance (MCM)

706.08 (1) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour un manuel de contrôle de la maintenance (MCM) et en autoriser l'utilisation; le MCM doit contenir des renseignements pour assurer l'efficacité du système de contrôle de la maintenance, comme le prévoient les *Normes de service aérien commercial*.

(2) The Minister may authorize the incorporation by reference in an MCM of detailed procedures manuals prepared by the air operator, where

(*a*) the policies affecting the detailed procedures remain in the MCM;

(*b*) the incorporation is clearly indicated in the MCM;

(*c*) the air operator ensures that the incorporated manuals meet the requirements of this section; and

(*d*) the person responsible for the air operator's maintenance control system, or the person to whom the management function has been assigned pursuant to subsection 706.03(3), has certified in writing that the incorporated manuals meet the requirements of this section.

(3) Except where otherwise authorized by the Minister in writing where it is demonstrated that the granting of the authorization will not jeopardize the safety of the product or service, an air operator shall comply with the policies and procedures contained in its MCM.

(4) An air operator shall submit each page of its MCM to the Minister for approval, either individually or in accordance with an equivalent procedure that meets the applicable requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

(5) An air operator shall amend its MCM when instructed to do so by the Minister where

(*a*) the MCM does not meet the requirements of this Subpart; or

(*b*) the MCM contains policies or procedures, or a lack thereof, such that the air operator's maintenance control system no longer meets the requirements of these Regulations.

(6) An air operator shall provide the means to ensure that a current copy of its MCM, or of the relevant portions of its MCM, is made available to each person who

(2) Le ministre peut autoriser l'incorporation par renvoi, dans le MCM, de manuels de procédures détaillées établis par l'exploitant aérien, si les conditions suivantes sont réunies :

a) les politiques affectant les procédures détaillées sont énoncées dans le MCM;

b) cette incorporation est clairement indiquée dans le MCM;

c) l'exploitant aérien fait en sorte que les manuels incorporés soient conformes aux exigences du présent article;

d) le responsable du système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien, ou la personne à qui la fonction de gestion a été attribuée en vertu du paragraphe 706.03(3), a certifié par écrit que les manuels incorporés sont conformes aux exigences du présent article.

(3) À moins d'une autorisation contraire du ministre, laquelle est accordée par écrit s'il est démontré qu'elle ne compromet pas la sécurité du produit ou du service, l'exploitant aérien doit respecter les politiques et les procédures contenues dans son MCM.

(4) L'exploitant aérien doit soumettre à l'approbation du ministre chaque page du MCM, soit individuellement, soit conformément à des procédures équivalentes qui satisfont aux exigences applicables des *Normes de service aérien commercial*.

(5) L'exploitant aérien doit modifier son MCM si le ministre lui en fait la demande du fait que :

a) soit le MCM n'est pas conforme aux exigences de la présente sous-partie;

b) soit les politiques ou les procédures contenues dans le MCM ou l'insuffisance de politiques ou de procédures dans celui-ci ne permettent plus au système de contrôle de la maintenance de satisfaire aux exigences du présent règlement.

(6) L'exploitant aérien doit prendre les dispositions voulues pour qu'un exemplaire à jour de son MCM, ou des parties pertinentes de celui-ci, soient mis à la dispo-

performs or certifies a function that is dealt with in the MCM or in any manual that is incorporated in the MCM in accordance with subsection (2).

(7) An air operator shall amend each copy of its MCM within 30 days after the approval of an amendment under subsection (8).

(8) The Minister shall approve an air operator's MCM, and any amendments to that manual, if the requirements of the *Commercial Air Service Standards* are met.

SOR/2000-389, s. 2; SOR/2009-152, s. 24.

sition de chaque personne qui exécute ou certifie une fonction traitée dans ce manuel ou dans tout manuel qui y est incorporé conformément au paragraphe (2).

(7) L'exploitant aérien modifie chaque exemplaire de son MCM dans les 30 jours suivant l'approbation de la modification en vertu du paragraphe (8).

(8) Le ministre approuve le MCM et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les *Normes de service aérien commercial* sont respectées.

DORS/2000-389, art. 2; DORS/2009-152, art. 24.

Maintenance Arrangements

706.09 (1) No air operator shall permit a person or organization to perform maintenance on the air operator's aircraft unless the person or organization has adequate facilities, equipment, spare parts and personnel available at the site where the maintenance is to be performed and

(*a*) the person or organization holds an approved maintenance organization (AMO) certificate issued pursuant to section 573.02 with a rating in a category applicable to the maintenance to be performed;

(*b*) where the maintenance is to be performed outside Canada by a person or organization that does not hold an AMO certificate issued pursuant to section 573.02, the person or organization has been approved under the laws of a state that is party to an agreement with Canada that provides for recognition of the work performed; or

(*c*) in cases other than those described in paragraphs (*a*) and (*b*), the performance of the maintenance by the person or organization has been approved by the Minister as being in conformity with these Regulations.

(2) An air operator shall ensure that a maintenance arrangement made with a person or organization pursuant to subsection (1)

Ententes de maintenance

706.09 (1) L'exploitant aérien ne peut permettre à une personne ou à un organisme d'exécuter des travaux de maintenance sur ses aéronefs, à moins que cette personne ou cet organisme ne dispose des installations, de l'équipement, des pièces de rechange et du personnel suffisants sur les lieux où la maintenance sera effectuée et que, selon le cas :

a) la personne ou l'organisme ne soit titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) qui comporte la spécialité dans la catégorie propre aux travaux à exécuter et qui est délivré en vertu de l'article 573.02;

b) si les travaux sont exécutés à l'extérieur du Canada par une personne ou un organisme qui n'est pas titulaire d'un certificat OMA délivré en vertu de l'article 573.02, la personne ou l'organisme qui effectue les travaux n'ait été agréé selon les lois d'un État signataire d'un accord avec le Canada prévoyant la reconnaissance des travaux exécutés;

c) sauf dans les cas prévus aux alinéas *a*) et *b*), l'exécution des travaux par la personne ou l'organisme n'ait été approuvée par le ministre comme étant conforme au présent règlement.

(2) L'exploitant aérien doit veiller à ce que toute entente de maintenance conclue avec une personne ou un organisme en vertu du paragraphe (1) soit conforme aux exigences suivantes :

(*a*) specifies the maintenance required and clearly defines the tasks to be performed; and

(*b*) is made in accordance with the procedures governing maintenance arrangements included in the MCM or is approved by the Minister as being in conformity with these Regulations.

(3) Where an air operator makes a maintenance arrangement to have maintenance performed outside Canada by a person or organization that does not hold an AMO certificate issued pursuant to section 573.02, the Minister shall, in the following cases, authorize the arrangement by issuing a maintenance specification to indicate that the maintenance control procedures set out in the arrangement conform to the *Commercial Air Service Standards*:

(*a*) the maintenance is performed by a person or organization that has been approved in accordance with paragraph (1)(*b*) and the issuance of a maintenance specification is either required by the agreement or requested by the foreign state; or

(*b*) the maintenance is performed in a state that is not party to an agreement with Canada that provides for recognition of the work performed.

(4) An air operator shall ensure the completion of all of the tasks defined in a maintenance arrangement in accordance with subsection (2).

Elementary Work

706.10 No air operator shall authorize a person to perform, without supervision, a task that is elementary work set out in the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the person

(*a*) has satisfactorily completed training for the task under a training program required by section 706.12; and

(*b*) has previously performed that task under the direct supervision of the holder of an aircraft maintenance

a) elle précise les travaux de maintenance requis et définit clairement les tâches à exécuter;

b) elle est conclue conformément aux procédures visant les ententes de maintenance contenues dans le manuel de contrôle de maintenance (MCM) ou est approuvée par le ministre comme étant conforme aux exigences du présent règlement.

(3) Si l'exploitant aérien conclut une entente de maintenance et si les travaux de maintenance sont exécutés à l'extérieur du Canada par une personne ou un organisme qui n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, le ministre autorise cette entente par la délivrance d'une spécification de maintenance qui reconnaît que les mesures de contrôle de la maintenance énoncées dans l'entente satisfont aux *Normes de service aérien commercial*, dans les cas suivants :

a) les travaux sont exécutés par une personne ou un organisme qui a été agréé conformément à l'alinéa (1)*b*) et la délivrance de la spécification de maintenance est soit exigée par l'accord, soit demandée par l'État étranger;

b) les travaux sont exécutés dans un État qui n'est pas signataire d'un accord avec le Canada prévoyant la reconnaissance des travaux exécutés.

(4) L'exploitant aérien s'assure de l'exécution des tâches définies dans une entente de maintenance conformément au paragraphe (2).

Travaux élémentaires

706.10 Il est interdit à l'exploitant aérien d'autoriser une personne à effectuer sans supervision une tâche faisant partie des travaux élémentaires exigées par les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*, à moins que :

a) d'une part, celle-ci n'ait suivi de façon satisfaisante la formation s'y rapportant dans le cadre du programme visé à l'article 706.12;

b) d'autre part, celle-ci n'ait déjà exécuté cette tâche sous la supervision directe d'un titulaire d'une licence

nance engineer (AME) licence or a training organization approved pursuant to Subpart 3 of Part IV.

Servicing

706.11 An air operator shall ensure that each person who performs or requests the performance of servicing has satisfactorily completed training, under a training program required by section 706.12, for the servicing to be performed.

Training Program

706.12 An air operator shall implement a training program to ensure that persons who are authorized to perform a function under this Subpart are trained in respect of the regulations, standards and air operator procedures applicable to that function, as specified in the *Commercial Air Service Standards*.

Personnel Records

706.13 (1) An air operator shall establish, maintain and retain for at least two years after an entry is made, for each affected person, a record of

(*a*) all personal qualifications in respect of any appointment made pursuant to section 706.03;

(*b*) any authorization to perform elementary work given in accordance with section 706.10 and incorporated in the maintenance control manual (MCM) in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

(*c*) all training conducted pursuant to section 706.12.

(2) The air operator shall provide a copy of each record required by subsection (1) to the person to whom the record refers on the completion of any training or the giving of an authorization referred to in paragraph (1)(*b*).

de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) ou d'un organisme de formation approuvé en vertu de la sous-partie 3 de la partie IV.

Entretien courant

706.11 L'exploitant aérien doit veiller à ce que toute personne qui effectue des travaux d'entretien courant ou qui en demande l'exécution ait suivi de façon satisfaisante la formation s'y rapportant dans le cadre d'un programme exigé par l'article 706.12.

Programme de formation

706.12 L'exploitant aérien doit mettre en oeuvre un programme de formation afin que les personnes autorisées à exercer une fonction en vertu de la présente sous-partie connaissent les règlements, les normes et les procédures de l'exploitant aérien qui s'appliquent à cette fonction, comme le précisent les *Normes de service aérien commercial*.

Dossiers du personnel

706.13 (1) L'exploitant aérien doit, pour chaque personne visée, établir un dossier du personnel, le tenir à jour et le conserver pendant au moins deux ans après qu'une inscription ait été faite; ce dossier doit contenir les renseignements suivants :

a) toutes les qualifications de la personne relatives à toute nomination faite en application de l'article 706.03;

b) toute autorisation relative à l'exécution de travaux élémentaires accordée conformément à l'article 706.10 et incorporée au manuel de contrôle de la maintenance (MCM) conformément aux *Normes de service aérien commercial*;

c) toute activité de formation dispensée en application de l'article 706.12.

(2) À la fin d'une activité de formation ou lorsqu'une autorisation visée à l'alinéa (1)*b*) est accordée, l'exploitant aérien doit remettre à la personne visée une copie du dossier exigé par le présent article.

Service Difficulty Reporting

706.14 The holder of an air operator certificate shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V, any reportable service difficulty related to any aircraft that it operates.

SOR/2009-280, s. 36.

Safety Management System

706.15 The holder of an air operator certificate issued under section 705.07 shall, for all maintenance control activities performed under this Subpart, adhere to the requirements set out in section 705.151 or 705.154 with respect to a safety management system.

SOR/2005-173, s. 27.

PART VIII — AIR NAVIGATION SERVICES

Interpretation

800.01 (1) In this Part,

"air traffic control unit" [Repealed, SOR/2002-352, s. 4]

"air traffic services" or "ATS" includes air traffic control services, air traffic advisory services and flight information services; (*services de la circulation aérienneouATS*)

"ATS operations certificate" [Repealed, SOR/2007-290, s. 11]

"emergency assistance services" means services provided for the purpose of

(*a*) assisting aircraft in a state of emergency, including aircraft in the uncertainty, alert and distress phases,

(*b*) assisting aircraft involved in a hijacking, or

(*c*) alerting rescue coordination agencies of missing or overdue aircraft; (*services d'urgence*)

"flight information services" [Repealed, SOR/2002-352, s. 4]

Rapport de difficultés en service

706.14 Le titulaire d'un certificat d'exploitant aérien doit, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V, faire rapport au ministre de toute difficulté en service à signaler concernant tout aéronef qu'il utilise.

DORS/2009-280, art. 36.

Système de gestion de la sécurité

706.15 Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 doit, pour toutes les activités de contrôle de la maintenance exécutées en application de la présente sous-partie, se conformer aux exigences prévues aux articles 705.151 ou 705.154 à l'égard du système de gestion de la sécurité.

DORS/2005-173, art. 27.

PARTIE VIII — SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Définitions et interprétation

800.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« certificat d'exploitation des ATS » [Abrogée, DORS/2007-290, art. 11]

« emplacement opérationnel » L'emplacement physique d'une unité de contrôle de la circulation aérienne opérationnelle ou d'une station d'information de vol opérationnelle. (*operational location*)

« services de la circulation aérienne » ou « ATS » S'entend des services du contrôle de la circulation aérienne, des services consultatifs de la circulation aérienne et des services d'information de vol. (*air traffic servicesorATS*)

« services d'information de vol » [Abrogée, DORS/2002-352, art. 4]

« services d'urgence » Services d'aide aux aéronefs en état d'urgence, notamment aux aéronefs en phase d'incertitude, d'alerte ou de détresse, ou qui sont victimes de piraterie aérienne, ainsi que les services d'alerte aux organismes de coordination de sauvetage lorsque l'aéronef

"operational location" means the physical location of an operational air traffic control unit or flight service station. (*emplacement opérationnel*)

(2) Any reference in this Part to an annex to the Convention includes the differences notified to ICAO by the Government of Canada in respect of the standards specified in that annex.

SOR/2002-352, s. 4; SOR/2007-290, s. 11.

APPLICATION

800.02 This Part does not apply in respect of any air navigation services that are provided by or under the authority of the Minister of National Defence.

[**800.03** to **800.08** reserved]

SUBPART 1 — AIR TRAFFIC SERVICES

General

801.01 (1) No person shall act as an air traffic controller or a flight service specialist

(*a*) within eight hours after consuming alcohol;

(*b*) while under the influence of alcohol; or

(*c*) while under the influence of any drug or other substance that impairs the person's faculties to the extent that aviation safety is affected.

(2) No air traffic controller shall issue an air traffic control clearance or an air traffic control instruction except

(*a*) in the case of domestic airspace, in accordance with the *Canadian Domestic Air Traffic Control Separation Standards*; and

(*b*) in the case of international airspace in respect of which Canada has accepted, by means of a regional air navigation agreement, the responsibility of providing air navigation services, in accordance with the

ne répond plus ou est en retard. (*emergency assistance services*)

« unité de contrôle de la circulation aérienne » [Abrogée, DORS/2002-352, art. 4]

(2) Dans la présente partie, toute mention d'une annexe de la Convention comprend les différences notifiées à l'OACI par le gouvernement du Canada au sujet des normes qui y sont précisées.

DORS/2002-352, art. 4; DORS/2007-290, art. 11.

APPLICATION

800.02 La présente partie ne s'applique pas aux services de la navigation aérienne qui sont fournis par le ministre de la Défense nationale ou sous son autorité.

[**800.03** à **800.08** réservés]

SOUS-PARTIE 1 — SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Généralités

801.01 (1) Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de contrôleur de la circulation aérienne ou de spécialiste de l'information de vol dans les circonstances suivantes :

a) dans les huit heures qui suivent l'ingestion d'alcool;

b) lorsqu'elle est sous l'effet de l'alcool;

c) lorsqu'elle est sous l'effet d'une drogue ou de toute autre substance qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité aérienne est compromise.

(2) Il est interdit au contrôleur de la circulation aérienne d'accorder une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou d'émettre des instructions du contrôle de la circulation aérienne, à moins que :

a) dans le cas de l'espace aérien intérieur, ce ne soit conformément aux *Normes d'espacement du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien*;

b) dans le cas de l'espace aérien international à l'égard duquel le Canada a accepté, au moyen d'un accord régional de navigation aérienne, la responsabi-

standards contained in Chapter 3 of Annex 11 to the Convention.

SOR/2002-352, s. 5.

Services to Be Provided in Class A, B, C, D and E Airspace

801.02 (1) Where air traffic control services are provided to aircraft operating in Class A or Class B airspace, the services shall include separation between aircraft.

(2) Where air traffic control services are provided to aircraft operating in Class C airspace, the services shall include

(*a*) conflict resolution between IFR aircraft and VFR aircraft;

(*b*) conflict resolution between VFR aircraft on request;

(*c*) traffic information; and

(*d*) separation between IFR aircraft and between all aircraft during runway operations.

(3) Where air traffic control services are provided to aircraft operating in Class D airspace, the services shall include

(*a*) traffic information; and

(*b*) separation between IFR aircraft, and between all aircraft during runway operations.

(4) Where air traffic control services are provided to aircraft operating in Class E airspace, the services shall include separation between IFR aircraft.

SOR/2002-352, s. 6.

Requirement for ATS Operations Certificate

801.03 No person shall operate an air traffic control unit or a flight service station unless the person holds and complies with the provisions of an ATS operations certificate that authorizes the person to operate the air traffic control unit or flight service station.

lité de la prestation de services de navigation aérienne, ce ne soit conformément aux normes figurant au chapitre 3 de l'annexe 11 de la Convention.

DORS/2002-352, art. 5.

Fourniture de services dans l'espace aérien de classe A, B, C, D et E

801.02 (1) Les services du contrôle de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe A ou B doivent comprendre l'espacement.

(2) Les services du contrôle de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe C doivent comprendre :

a) la résolution de conflit entre les aéronefs IFR et les aéronefs VFR;

b) la résolution de conflits entre les aéronefs VFR sur demande;

c) l'information sur le trafic;

d) l'espacement entre les aéronefs IFR et entre tous les aéronefs qui utilisent les pistes.

(3) Les services du contrôle de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe D doivent comprendre :

a) l'information sur le trafic;

b) l'espacement entre les aéronefs IFR et entre tous les aéronefs qui utilisent les pistes.

(4) Les services du contrôle de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe E doivent comprendre l'espacement entre les aéronefs IFR.

DORS/2002-352, art. 6.

Exigence relative au certificat d'exploitation des ATS

801.03 Il est interdit à toute personne d'exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol, à moins que la personne ne soit titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS l'autorisant

Application for ATS Operations Certificate

801.04 An applicant for an ATS operations certificate shall submit to the Minister

(*a*) an application for an ATS operations certificate; and

(*b*) a copy of the proposed ATS site manual for each operational location to be listed on the certificate.

Issuance of ATS Operations Certificate

801.05 (1) Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall issue an ATS operations certificate to an applicant, authorizing the applicant to operate an air traffic control unit or a flight service station, if

(*a*) the applicant demonstrates that

(i) it has personnel who are qualified to provide an air traffic service at the operational location of the air traffic control unit or flight service station, and

(ii) the air traffic control unit or flight service station will be operated in a manner that provides for safe aircraft operations; and

(*b*) an ATS site manual for the operational location has been approved by the Minister.

(2) The Minister shall approve an ATS site manual if it

(*a*) accurately describes the operational location of the air traffic control unit or flight service station; and

(*b*) contains the information required pursuant to section 801.07.

à exploiter l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol et ne s'y conforme.

Demande de certificat d'exploitation des ATS

801.04 Le demandeur d'un certificat d'exploitation des ATS doit soumettre au ministre :

a) une demande de certificat d'exploitation des ATS;

b) un exemplaire du manuel de l'emplacement des ATS proposé pour chaque emplacement opérationnel qui figurera sur le certificat.

Délivrance du certificat d'exploitation des ATS

801.05 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre au demandeur un certificat d'exploitation des ATS l'autorisant à exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol si les conditions suivantes sont respectées :

a) le demandeur démontre ce qui suit :

(i) il dispose d'un personnel qualifié pour fournir un service de la circulation aérienne à l'emplacement opérationnel de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol,

(ii) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol sera exploitée de manière que les aéronefs soient utilisés en toute sécurité;

b) un manuel de l'emplacement des ATS pour l'emplacement opérationnel a été approuvé par le ministre.

(2) Le ministre approuve le manuel de l'emplacement des ATS s'il est conforme aux exigences suivantes :

a) il décrit avec exactitude l'emplacement opérationnel de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol;

b) il contient les renseignements exigés en application de l'article 801.07.

Contents of ATS Operations Certificate

801.06 An ATS operations certificate shall contain

(*a*) the legal name, trade name and address of the holder of the certificate;

(*b*) the number of the certificate;

(*c*) the date of issue of the certificate;

(*d*) the effective date of certification;

(*e*) the types of air traffic services that the holder of the certificate is authorized to provide; and

(*f*) a list of the operational locations for which an ATS site manual has been approved by the Minister.

Contenu du certificat d'exploitation des ATS

801.06 Le certificat d'exploitation des ATS contient ce qui suit :

a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse du titulaire du certificat;

b) le numéro du certificat;

c) la date de délivrance du certificat;

d) la date d'entrée en vigueur du certificat;

e) les types de services de la circulation aérienne que le titulaire du certificat est autorisé à fournir;

f) une liste des emplacements opérationnels pour lesquels un manuel de l'emplacement des ATS a été approuvé par le ministre.

Contents of ATS Site Manual

801.07 (1) An ATS site manual shall set out the types of air traffic services that are provided by the holder of the ATS operations certificate at that operational location.

(2) An ATS site manual shall contain

(*a*) a table of contents;

(*b*) any information relating to the administration of the air traffic control unit or flight service station, including

(i) a record of any amendments to the manual,

(ii) a list of the holders of copies of the manual,

(iii) a description of the procedure for amending the manual,

(iv) a description of the organizational structure of the air traffic control unit management or the flight service station management,

(v) a statement, signed by the holder of the ATS operations certificate, certifying that the manual is complete and accurate, and

(vi) a statement, signed by the Minister, indicating that the Minister has approved the manual;

Contenu du manuel de l'emplacement des ATS

801.07 (1) Le manuel de l'emplacement des ATS doit énoncer les types de services de la circulation aérienne fournis par le titulaire du certificat d'exploitation des ATS à cet emplacement opérationnel.

(2) Le manuel de l'emplacement des ATS contient ce qui suit :

a) une table des matières;

b) tout renseignement portant sur l'administration de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol, y compris :

(i) un relevé des modifications qui ont été apportées au manuel, s'il y a lieu,

(ii) la liste des personnes qui en détiennent un exemplaire,

(iii) un énoncé de la marche à suivre pour apporter des modifications au manuel,

(iv) un énoncé de la structure organisationnelle de la gestion de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol,

(v) une déclaration, signée par le titulaire du certificat d'exploitation des ATS, attestant que le manuel est complet et que le contenu est exact,

(*c*) any information relating to the operation of the air traffic control unit or flight service station, including

(i) a description of the airspace and its classification,

(ii) where applicable, a description of the manoeuvring area and the movement area of the airport, and

(iii) a description of a system to ensure that any operational information necessary for operational staff to perform their duties or functions is available on a daily basis;

(*d*) in the case where air traffic advisory services or flight information services are provided, a description of the procedures for providing those services;

(*e*) a description of the procedures for providing emergency assistance services;

(*f*) a copy of any agreements or memoranda of understanding relating to the operation of the air traffic control unit or flight service station; and

(*g*) in the case of an air traffic control unit or flight service station that is located at an airport, all information pertaining to the airport in respect of

(i) emergency response measures,

(ii) airport safety measures,

(iii) access to the movement area and vehicle control procedures,

(iv) apron management plans and apron safety plans, and

(v) information services in respect of runway surface friction characteristics.

(vi) une déclaration, signée par le ministre, indiquant que celui-ci a approuvé le manuel;

c) tout renseignement concernant l'exploitation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol, y compris :

(i) une description de l'espace aérien et sa classification,

(ii) le cas échéant, une description de l'aire de manoeuvre et de l'aire de mouvement de l'aéroport,

(iii) une description d'un système afin que tout renseignement relatif aux opérations qui est nécessaire au personnel des opérations dans l'exercice de ses fonctions soit disponible quotidiennement;

d) dans le cas où des services consultatifs de la circulation aérienne ou des services d'information de vol sont fournis, une description de la marche à suivre pour la fourniture de ces services;

e) une description de la marche à suivre pour la fourniture des services d'urgence;

f) une copie de tout accord ou protocole d'entente concernant l'exploitation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol;

g) dans le cas d'une unité de contrôle de la circulation aérienne ou d'une station d'information de vol situées à un aéroport, tout renseignement ayant trait à l'aéroport en ce qui concerne :

(i) les mesures d'intervention d'urgence,

(ii) les mesures de sécurité à l'aéroport,

(iii) l'accès à l'aire de mouvement et les procédures de contrôle de véhicules,

(iv) les plans de gestion et de sécurité de l'aire de trafic,

(v) les services d'information sur les caractéristiques de frottement de la surface des pistes.

Provision of Air Traffic Services in accordance with ATS Site Manual

801.08 No holder of an ATS operations certificate shall provide air traffic services at an operational location unless the services are provided in accordance with

(*a*) the ATS site manual; and

(*b*) in the case of air traffic control services, the *Canadian Domestic Air Traffic Control Separation Standards*.

Training and Competency of Flight Service Specialists

801.09 (1) No holder of an ATS operations certificate who operates a flight service station shall permit a person to act, and no person shall act, as a flight service specialist unless the person

(*a*) has successfully completed

(i) training that has been accepted by the Minister in the performance of the functions of a flight service specialist, and

(ii) a safety-related initial training course on human and organizational factors; and

(*b*) has been certified by the holder of the certificate as being competent to perform those functions.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a person who, under supervision, acts as a flight service specialist while undergoing

(*a*) instruction, training or testing in respect of flight service specialist certification; or

(*b*) flight service station familiarization in the course of the person's employment.

Fourniture de services de la circulation aérienne conformément au manuel de l'emplacement des ATS

801.08 Il est interdit au titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS de fournir des services de la circulation aérienne à un emplacement opérationnel à moins que les services ne soient fournis conformément :

a) au manuel de l'emplacement des ATS;

b) aux *Normes d'espacement du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien*, dans le cas des services du contrôle de la circulation aérienne.

Formation et compétence des spécialistes de l'information de vol

801.09 (1) Il est interdit au titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS qui exploite une station d'information de vol de permettre à une personne d'agir en qualité de spécialiste de l'information de vol et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) la personne a terminé avec succès :

(i) d'une part, la formation qui a été acceptée par le ministre et qui porte sur l'exercice des fonctions d'un spécialiste de l'information de vol,

(ii) d'autre part, un cours de formation initiale en matière de sécurité portant sur les facteurs humains et organisationnels;

b) la personne a reçu une attestation du titulaire du certificat indiquant qu'elle est compétente pour exercer ces fonctions.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à une personne qui, sous surveillance, agit en qualité de spécialiste de l'information de vol, dans les circonstances suivantes :

a) elle reçoit des cours d'instruction ou de la formation, ou subit des tests en vue de l'obtention du certificat de spécialiste de l'information de vol;

b) en cours d'emploi, elle participe à un programme de familiarisation avec la station d'information de vol.

(3) The holder of an ATS operations certificate who operates a flight service station shall

(*a*) maintain, for each person who acts as a flight service specialist, a training record showing the place where and the date on which the person successfully completed the training referred to in paragraph (1)(*a*); and

(*b*) at the request of the Minister, provide the Minister with a copy of the training record of any person acting as a flight service specialist at that flight service station.

SOR/2002-352, s. 7; SOR/2007-290, s. 12.

Provision of Air Traffic Services in Accordance with the ESCAT Plan

801.10 If the holder of an ATS operations certificate is notified by the Minister of National Defence of the implementation of the ESCAT plan, the certificate holder shall ensure that air traffic services are provided to aircraft in accordance with the contents of the plan.

SOR/2002-352, s. 8.

[**801.11** to **801.15** reserved]

SUBPART 2 — AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS

Interpretation

802.01 In this Subpart, "aeronautical telecommunications system" includes radio navigation aids and aeronautical communications systems.

Aeronautical Telecommunications Systems

802.02 (1) A person who operates any equipment that is part of an aeronautical telecommunications system referred to in Annex 10 to the Convention shall ensure that

(*a*) the equipment is installed, maintained and operated in accordance with the standards specified in Annex 10 to the Convention; and

(3) Le titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS qui exploite une station d'information de vol doit :

a) tenir à jour, pour chaque personne qui agit en qualité de spécialiste de l'information de vol, un dossier de formation qui indique l'endroit et la date où la personne a terminé avec succès la formation visée à l'alinéa (1)*a*);

b) à la demande du ministre, lui remettre une copie du dossier de formation de toute personne qui agit en qualité de spécialiste de l'information de vol à cette station.

DORS/2002-352, art. 7; DORS/2007-290, art. 12.

Prestation des services de la circulation aérienne conformément au plan ESCAT

801.10 Le titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS qui est informé par le ministre de la Défense nationale de la mise en oeuvre du plan ESCAT doit veiller à ce que des services de la circulation aérienne soient fournis aux aéronefs conformément au contenu de ce plan.

DORS/2002-352, art. 8.

[**801.11** à **801.15** réservés]

SOUS-PARTIE 2 — TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

Définition

802.01 Dans la présente sous-partie, « système de télécommunications aéronautiques » s'entend des aides à la radionavigation aéronautique et des systèmes de communications aéronautiques.

Systèmes de télécommunications aéronautiques

802.02 (1) La personne qui exploite tout équipement qui fait partie d'un système de télécommunications aéronautiques visé à l'annexe 10 de la Convention doit s'assurer que :

a) l'équipement est installé, fait l'objet d'une maintenance et est exploité conformément aux normes précisées à l'annexe 10 de la Convention;

(*b*) documentation is maintained that shows how compliance with the standards referred to in paragraph (*a*) is being achieved.

(2) No person shall perform a function related to the installation, maintenance or operation of any aeronautical telecommunications equipment unless the person has successfully completed training in the performance of that function and has been certified by the operator of the aeronautical telecommunications system as being competent to perform that function.

(3) A person who operates any ground equipment in support of satellite navigation systems shall ensure that

(*a*) the equipment is installed, maintained and operated in accordance with the standards specified in the manual entitled *GNSS IFR Operations*; and

(*b*) documentation is maintained that shows how compliance with the standards referred to in paragraph (*a*) is being achieved.

(4) A person who operates any equipment that is part of an aeronautical telecommunications system referred to in subsection (1) or (3) shall, at the request of the Minister, provide the Minister with a copy of the documentation referred to in paragraph (1)(*b*) or (3)(*b*).

[**802.03** to **802.07** reserved]

SUBPART 3 — AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

Provision of Aeronautical Information Services

803.01 (1) In this Subpart, "aeronautical information services" means the services necessary to meet the requirements of Annexes 4 and 15 to the Convention that relate to aeronautical information.

(2) No person shall provide aeronautical information services except in accordance with the standards set out in Annexes 4 and 15 to the Convention.

SOR/2002-352, s. 9.

b) sont tenus à jour des documents qui démontrent les moyens utilisés pour se conformer aux normes visées à l'alinéa *a*).

(2) Il est interdit à toute personne d'exercer une fonction relative à l'installation, à la maintenance ou à l'exploitation de l'équipement de télécommunications aéronautiques, à moins qu'elle n'ait terminé avec succès la formation portant sur l'exercice de cette fonction et qu'elle n'ait reçu une attestation de l'exploitant du système de télécommunications aéronautiques indiquant qu'elle est compétente pour exercer cette fonction.

(3) La personne qui exploite un équipement au sol à l'appui de systèmes de navigation par satellite doit s'assurer que :

a) l'équipement est installé, fait l'objet d'une maintenance et est exploité conformément aux normes précisées dans le manuel intitulé *Utilisation du GNSS pour les vols IFR*;

b) sont tenus à jour des documents qui démontrent les moyens utilisés pour se conformer aux normes visées à l'alinéa *a*).

(4) La personne qui exploite un équipement qui fait partie d'un système de télécommunications aéronautiques visé aux paragraphes (1) ou (3) doit à la demande du ministre lui remettre un exemplaire des documents visés aux alinéas (1)*b*) ou (3)*b*).

[**802.03** à **802.07** réservés]

SOUS-PARTIE 3 — SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

Fourniture de services d'information aéronautique

803.01 (1) Dans la présente sous-partie, « services d'information aéronautique » s'entend des services nécessaires pour satisfaire aux exigences visées aux annexes 4 et 15 de la Convention et se rapportant à l'information aéronautique.

(2) Il est interdit de fournir des services d'information aéronautique autrement qu'en conformité avec les normes prévues aux annexes 4 et 15 de la Convention.

DORS/2002-352, art. 9.

Development and Publication of Instrument Procedures

803.02 No person shall publish or submit for publishing in the *Canada Air Pilot* an instrument procedure unless the procedure has been developed

(*a*) in accordance with the standards and criteria specified in the manual entitled *Criteria for the Development of Instrument Procedures*; and

(*b*) by a person who has successfully completed training in the interpretation and application of the standards and criteria specified in the manual entitled *Criteria for the Development of Instrument Procedures*, which training has been accepted by the Minister.

[**803.03** to **803.08** reserved]

SUBPART 4 — AVIATION WEATHER SERVICES AND ASSESSMENT OF RUNWAY VISIBILITY

Division I — Aviation Weather Services

Provision of Aviation Weather Services

804.01 (1) Subject to Division III, a person who provides aviation weather services shall provide them in accordance with the standards specified in

(*a*) Annex 3 to the Convention;

(*b*) the *Manual of Standards and Procedures for Aviation Weather Forecasts*; and

(*c*) the *Manual of Surface Weather Observations*.

(2) For the purpose of paragraph (1)(*a*), the words "aerodrome" and "aircraft" used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as in subsection 3(1) of the Act.

(3) For the purpose of paragraph (1)(*a*), the expressions "alternate aerodrome", "control area" and "flight

Élaboration et publication des procédures de vol aux instruments

803.02 Il est interdit de publier ou de soumettre pour publication dans le *Canada Air Pilot* une procédure de vol aux instruments, à moins que celle-ci n'ait été à la fois élaborée :

a) conformément aux normes et aux critères précisés dans le manuel intitulé *Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments*;

b) par une personne qui a terminé avec succès la formation portant sur l'interprétation et l'application des normes et des critères précisés dans le manuel intitulé *Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments*, cette formation ayant été acceptée par le ministre.

[**803.03** à **803.08** réservés]

SOUS-PARTIE 4 — SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE ET ÉVALUATION DE LA VISIBILITÉ SUR LA PISTE

Section I — Services de météorologie aéronautique

Fourniture des services de météorologie aéronautique

804.01 (1) Sous réserve de la section III, la personne qui fournit des services de météorologie aéronautique doit le faire conformément aux normes précisées dans les documents suivants :

a) l'annexe 3 de la Convention;

b) le *Manuel des normes et procédures des prévisions météorologiques pour l'aviation*;

c) le *Manuel d'observations météorologiques de surface*.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)*a*), les termes «aérodrome» et «aéronef» utilisés dans l'annexe 3 de la Convention s'entendent au sens du paragraphe 3(1) de la Loi.

(3) Pour l'application de l'alinéa (1)*a*), les termes «aérodrome de dégagement», «membre d'équipage de conduite» et «région de contrôle» utilisés dans l'an-

crew member" used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as in subsection 101.01(1).

(4) For the purpose of paragraph (1)(*a*), the expressions "operator", "runway visual range (RVR)" and "visibility" used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as "air operator", "RVR" or "runway visual range" and "runway visibility", respectively, in subsection 101.01(1).

SOR/2006-199, s. 22.

[**804.02** to **804.07** reserved]

Division II — Meteorological Observations Measured By Automatic Instrumentation Of Wind, Temperature, Humidity Or Atmospheric Pressure

[**804.08** to **804.21** reserved]

Division III — Runway Visibility

Application

804.22 This Division applies to a person, other than a pilot who meets the requirements of section 602.131, who makes or reports an assessment of runway visibility at an aerodrome with the permission of the operator of the aerodrome.

SOR/2006-199, s. 22.

Visibility Markers and Visibility Markers Charts

804.23 (1) The operator of an aerodrome shall establish visibility markers that meet the requirements of section 824.23 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

(2) The operator of an aerodrome shall produce a visibility markers chart that meets the requirements of section 824.23 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

SOR/2006-199, s. 22.

Person Qualified to Assess and Report Runway Visibility

804.24 Except for a pilot who meets the requirements of section 602.131, no person other than a person quali-

nexe 3 de la Convention s'entendent au sens du paragraphe 101.01(1).

(4) Pour l'application de l'alinéa (1)*a*), les termes «exploitant», «portée visuelle de piste (RVR)» et «visibilité» utilisés dans l'annexe 3 de la Convention s'entendent au sens de «exploitant aérien», «RVR» ou «portée visuelle de piste» et «visibilité sur la piste», respectivement, au paragraphe 101.01(1).

DORS/2006-199, art. 22.

[**804.02** à **804.07** réservés]

Section II — Observations météorologiques automatisées du vent, de la température, de l'humidité ou de la pression atmosphérique

[**804.08** à **804.21** réservés]

Section III — Visibilité sur la piste

Application

804.22 La présente section s'applique à toute personne, à l'exception d'un pilote qui satisfait aux exigences de l'article 602.131, qui évalue la visibilité sur la piste à un aérodrome ou qui en communique l'évaluation avec la permission de l'exploitant de l'aérodrome.

DORS/2006-199, art. 22.

Balises de visibilité et cartes des balises de visibilité

804.23 (1) L'exploitant d'un aérodrome doit établir des balises de visibilité qui sont conformes aux exigences prévues à l'article 824.23 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

(2) L'exploitant d'un aérodrome doit produire une carte des balises de visibilité qui est conforme aux exigences de l'article 824.23 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

DORS/2006-199, art. 22.

Personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation

804.24 À l'exception des pilotes qui satisfont aux exigences de l'article 602.131, seules les personnes quali-

fied in accordance with section 804.26 shall assess runway visibility and report the assessment.

SOR/2006-199, s. 22.

Assessment and Reporting of Runway Visibility

804.25 (1) A person qualified to assess runway visibility shall obtain authorization to report an assessment of runway visibility from the operator of the aerodrome.

(2) A person qualified to assess runway visibility shall assess runway visibility and report the assessment in accordance with section 824.25 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

SOR/2006-199, s. 22.

Qualifications and Training

804.26 A person who assesses runway visibility shall

(*a*) have a distant visual acuity with or without correction of 6/12 (20/40) or better in each eye separately and binocular visual acuity of 6/9 (20/30) or better;

(*b*) be qualified to operate a vehicle equipped with a two-way radio communication system on the manoeuvring area of the aerodrome; and

(*c*) have received the training set out in section 824.26 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

SOR/2006-199, s. 22.

fiées conformément à l'article 804.26 peuvent évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation.

DORS/2006-199, art. 22.

Évaluation et communication de la visibilité sur la piste

804.25 (1) Toute personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste doit obtenir de l'exploitant de l'aérodrome l'autorisation d'en communiquer l'évaluation.

(2) Toute personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste doit évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation conformément à l'article 824.25 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

DORS/2006-199, art. 22.

Qualifications et formation

804.26 La personne qui évalue la visibilité sur la piste doit :

a) avoir une acuité visuelle à distance avec ou sans correction qui est au moins égale à 6/12 (20/40) pour chaque oeil pris séparément et une acuité visuelle binoculaire qui est au moins égale à 6/9 (20/30);

b) être qualifiée pour utiliser un véhicule équipé d'un système de communication bilatérale sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome;

c) avoir reçu la formation prévue à l'article 824.26 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

DORS/2006-199, art. 22.

Subpart 5 — Safety Management System

Requirements

805.01 The safety management system required under section 107.02 in respect of an applicant for, or a holder of, an ATS operations certificate shall

(*a*) meet the requirements of Subpart 7 of Part I and section 805.02; and

(*b*) be under the control of the accountable executive appointed under paragraph 106.02(1)(*a*).

SOR/2007-290, s. 13.

Sous-partie 5 — Système de gestion de la sécurité

Exigences

805.01 Le système de gestion de la sécurité qui est exigé par l'article 107.02 dans le cas du demandeur ou du titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS doit :

a) être conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 805.02;

b) relever du gestionnaire supérieur responsable nommé en vertu de l'alinéa 106.02(1)*a*).

DORS/2007-290, art. 13.

Components of the Safety Management System

805.02 (1) The safety management system shall include, among others, the following components:

(*a*) a safety management plan that includes

(i) a safety policy that the accountable executive has approved and communicated to all employees,

(ii) the roles and responsibilities of personnel assigned duties under the safety management system,

(iii) performance goals and a means of measuring attainment of those goals,

(iv) a policy for the internal reporting of hazards, incidents and accidents, including the conditions under which immunity from disciplinary action will be granted, and

(v) a process for reviewing the safety management system to determine its effectiveness;

(*b*) procedures for reporting hazards, incidents and accidents to the appropriate manager;

(*c*) procedures for the collection of data relating to hazards, incidents and accidents;

(*d*) procedures for the exchange of information in respect of hazards, incidents and accidents among the operators of aircraft and the provider of air traffic services at an airport and the airport operator;

(*e*) procedures for analysing data obtained under paragraph (*c*) and during an audit conducted under subsection 805.03(3) and for taking corrective actions;

(*f*) training requirements for the accountable executive and for personnel assigned duties under the safety management system;

(*g*) procedures for making progress reports to the accountable executive at intervals determined by the accountable executive and other reports as needed in urgent cases; and

(*h*) procedures for involving employees in the implementation and ongoing development of the safety management system.

Éléments du système de gestion de la sécurité

805.02 (1) Le système de gestion de la sécurité comprend, notamment, les éléments suivants :

a) un plan de gestion de la sécurité qui comprend :

(i) une politique en matière de sécurité que le gestionnaire supérieur responsable a approuvée et communiquée à tous les employés,

(ii) les rôles et les responsabilités du personnel à qui des fonctions ont été assignées dans le cadre du système de gestion de la sécurité,

(iii) des objectifs de performance et des moyens pour évaluer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints,

(iv) une politique qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, laquelle prévoit les conditions selon lesquelles l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires sera accordée,

(v) un processus d'examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l'efficacité;

b) une marche à suivre visant la communication au gestionnaire compétent des dangers, des incidents et des accidents;

c) une marche à suivre visant la collecte de données concernant les dangers, les incidents et les accidents;

d) une marche à suivre visant l'échange de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents entre les utilisateurs d'aéronefs et le fournisseur de services de la circulation aérienne à un aéroport et l'exploitant de l'aéroport;

e) une marche à suivre visant l'analyse des données recueillies en application de l'alinéa *c*) et durant une vérification effectuée en application du paragraphe 805.03(3) et la prise de mesures correctives;

f) les exigences en matière de formation du gestionnaire supérieur responsable et du personnel auquel des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

(2) The components specified in subsection (1) shall be set out in a manual or another document established by the holder of the ATS operations certificate that includes

(*a*) a record of any amendments to the manual or document;

(*b*) a description of the procedures for amending the manual or document; and

(*c*) a statement, signed by the accountable executive, certifying that the manual or document is complete and its content accurate.

(3) The Minister shall approve the manual or document if it contains the information and statement required under subsection (2).

SOR/2007-290, s. 13.

Quality Assurance Program

805.03 (1) The quality assurance program required under paragraph 107.03(*g*) in respect of an applicant for, or a holder of, an ATS operations certificate shall include a process for quality assurance that includes periodic reviews or audits of the activities authorized under a certificate and reviews or audits, for cause, of those activities.

(2) The holder of an ATS operations certificate shall ensure that records relating to the findings resulting from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the manual or document established under subsection 805.02(2).

g) une marche à suivre visant la présentation de rapports d'étape au gestionnaire supérieur responsable à des intervalles déterminés par lui et, au besoin, d'autres rapports dans les cas urgents;

h) une marche à suivre pour faire participer les employés au processus de mise en oeuvre et de développement continu du système de gestion de la sécurité.

(2) Les éléments précisés au paragraphe (1) doivent figurer dans un manuel ou un autre document qui est établi par le titulaire du certificat d'exploitation des ATS et qui comprend :

a) une inscription de toute modification apportée au manuel ou au document;

b) un énoncé de la marche à suivre pour apporter des modifications au manuel ou au document;

c) une déclaration signée par le gestionnaire supérieur responsable attestant que le manuel ou le document est complet et que le contenu est exact.

(3) Le ministre approuve le manuel ou le document s'il contient les renseignements et la déclaration exigés par le paragraphe (2).

DORS/2007-290, art. 13.

Programme d'assurance de la qualité

805.03 (1) Le programme d'assurance de la qualité exigé par l'alinéa 107.03*g*) dans le cas du demandeur ou du titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS comprend un processus d'assurance de la qualité qui comprend des examens ou des vérifications périodiques des activités autorisées en vertu d'un certificat et des examens ou des vérifications de ces activités pour un motif valable.

(2) Le titulaire du certificat d'exploitation des ATS doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient distribués au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel ou le document établi en vertu du paragraphe 805.02(2).

(3) The holder of an ATS operations certificate shall establish an audit system in respect of the quality assurance program that consists of the following:

(*a*) an initial audit conducted within 12 months after the day on which the ATS operations certificate is issued;

(*b*) an audit of the entire quality assurance program carried out every three years, calculated

(i) in the case of an ATS operations certificate issued before January 1, 2008, from that date, and

(ii) in the case of an ATS operations certificate issued on or after January 1, 2008, from the date of the initial audit;

(*c*) checklists of all activities carried out under the certificate;

(*d*) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the checklists in respect of the activities carried out under the certificate that is found during an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*);

(*e*) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to the accountable executive;

(*f*) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and

(*g*) a system for recording the findings of an audit referred to in paragraph (*a*) or (*b*), corrective actions and follow-ups.

(4) The audit referred to in paragraph (3)(*b*) shall be carried out in one of the following ways:

(*a*) as a complete audit, or

(*b*) as a series of audits conducted at intervals determined by the holder of the ATS operations certificate and set out in the manual or document established under subsection 805.02(2).

(3) Le titulaire du certificat d'exploitation des ATS doit établir un système de vérification pour le programme d'assurance de la qualité qui comporte les éléments suivants :

a) une vérification initiale effectuée dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance du certificat d'exploitation des ATS;

b) une vérification de l'ensemble du programme d'assurance de la qualité effectuée tous les trois ans, laquelle période est calculée :

(i) dans le cas d'un certificat d'exploitation des ATS délivré avant le 1er janvier 2008, à compter de cette date,

(ii) dans le cas d'un certificat d'exploitation des ATS délivré le 1er janvier 2008 ou après cette date, à compter de la date de la vérification initiale;

c) des listes de contrôle de toutes les activités régies par le certificat d'exploitation des ATS;

d) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec les listes de contrôle à l'égard des activités régies par le certificat qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas *a*) ou *b*);

e) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification soit communiquée au gestionnaire supérieur responsable;

f) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;

g) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications visées aux alinéas *a*) ou *b*), les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) La vérification visée à l'alinéa (3)*b*) est effectuée de l'une des manières suivantes :

a) une vérification globale;

b) une série de vérifications effectuées à des intervalles indiqués par le titulaire du certificat d'exploitation des ATS dans le manuel ou le document établi en vertu du paragraphe 805.02(2).

(5) The records resulting from a system required under paragraph (3)(*g*) shall be retained for the greater of

(*a*) two audit cycles, and

(*b*) two years.

(6) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities among the activities of an ATS operations certificate holder shall be fulfilled by persons who are not responsible for carrying out those tasks or activities unless

(*a*) the size, nature and complexity of the operations and activities authorized under the ATS operations certificate justify the fulfilling of those duties by the person responsible for carrying out those tasks or activities;

(*b*) the holder of the ATS operations certificate demonstrates to the Minister by means of a risk analysis, that the fulfilling of those duties by the person responsible for carrying out those tasks or activities will not result in an unacceptable risk to aviation safety; and

(*c*) the holder of the ATS operations certificate provides the Minister, in writing, with the information required under paragraphs (*a*) and (*b*).

SOR/2007-290, s. 13.

(5) Les dossiers découlant du système exigé par l'alinéa (3)*g*) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

a) deux cycles de vérification;

b) deux ans.

(6) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou des activités particulières dans le cadre d'activités du titulaire du certificat d'exploitation des ATS doivent être accomplies par des personnes qui ne sont pas responsables de l'exécution de ces tâches ou de ces activités, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités autorisées en vertu du certificat d'exploitation des ATS justifient l'accomplissement de ces fonctions par la personne responsable de l'exécution de ces tâches ou de ces activités;

b) le titulaire du certificat d'exploitation des ATS démontre au ministre, par une analyse de risques, que l'accomplissement de ces fonctions par la personne qui est responsable de l'exécution de ces tâches ou de ces activités n'entraînera pas de risques inacceptables pour la sécurité aérienne;

c) le titulaire du certificat d'exploitation des ATS fournit au ministre, par écrit, les renseignements exigés par les alinéas *a*) et *b*).

DORS/2007-290, art. 13.

Duties of the Certificate Holder

805.04 The holder of an ATS operations certificate shall ensure that

(*a*) corrective actions are taken in respect of any findings resulting from the safety management system referred to in section 805.01; and

(*b*) the accountable executive performs the duties prescribed in section 805.05.

SOR/2007-290, s. 13.

Fonctions du titulaire d'un certificat

805.04 Le titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS doit veiller à ce que :

a) des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle du système de gestion de la sécurité visé à l'article 805.01;

b) le gestionnaire supérieur responsable exerce les fonctions prévues à l'article 805.05.

DORS/2007-290, art. 13.

Management of the Safety Management System

805.05 (1) The accountable executive shall

(*a*) establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;

(*b*) identify hazards and carry out risk management analyses of those hazards;

(*c*) investigate, analyze and identify the cause or probable cause of all hazards, incidents and accidents identified under the safety management system;

(*d*) establish and maintain a safety data system, by either electronic or other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;

(*e*) monitor and evaluate the results of corrective actions with respect to hazards, incidents and accidents;

(*f*) monitor the concerns of the civil aviation industry in respect of safety and their perceived effect on the holder of the ATS operations certificate; and

(*g*) determine the adequacy of the training required by paragraph 805.02(1)(*f*).

(2) The accountable executive shall, if a finding resulting from a quality assurance program referred to in subsection 805.03(1) or a safety management system referred to in section 805.01 is reported to them,

(*a*) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (*a*) and the reason for it;

(*c*) if management functions have been assigned to another person under subsection (3), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

Gestion du système de gestion de la sécurité

805.05 (1) Le gestionnaire supérieur responsable doit :

a) établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;

b) déceler les dangers et en faire une analyse de la gestion des risques;

c) examiner, analyser et cerner la cause réelle ou probable des dangers, des incidents et des accidents relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

d) établir et maintenir un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;

e) surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives concernant les dangers, les incidents et les accidents;

f) surveiller les préoccupations de l'industrie de l'aviation civile en matière de sécurité et leur effet perçu sur le titulaire du certificat d'exploitation des ATS;

g) déterminer le caractère adéquat de la formation exigée par l'alinéa 805.02(1)*f*).

(2) Le gestionnaire supérieur responsable doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité visé au paragraphe 805.03(1) ou du système de gestion de la sécurité visé à l'article 805.01 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et la raison à l'appui de celle-ci;

c) si les fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu du paragraphe (3), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

(*d*) notify the certificate holder of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(3) The accountable executive may assign the management functions of the safety management system referred to in section 805.01 to another person if the assignment and its scope are described in the manual or document referred to in subsection 805.02(2).

(4) The person to whom management functions have been assigned under subsection (3) shall notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(5) The responsibility of the accountable executive is not affected by the assignment of management functions to another person under subsection (3).

SOR/2007-290, s. 13.

d) aviser le titulaire du certificat de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(3) Le gestionnaire supérieur responsable peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant le système de gestion de la sécurité visé à l'article 805.01 si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel ou le document visé au paragraphe 805.02(2).

(4) La personne à qui des fonctions de gestion ont été attribuées en vertu du paragraphe (3) doit aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(5) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu du paragraphe (3) ne porte pas atteinte à la responsabilité du gestionnaire supérieur responsable.

DORS/2007-290, art. 13.

Subpart 6 — Levels of Service

Interpretation

806.01 In this Subpart,

"aeronautical study" means a study designed to identify the risks to aviation safety attendant upon a particular course of action and how to eliminate or reduce those risks; (*étude aéronautique*)

"level of service" means the type or nature of civil air navigation services provided to support safe and efficient aircraft operations, and includes the times at which the services are provided. (*niveau de service*)

Maintenance of Level of Service

806.02 (1) Every person who provides a civil air navigation service shall, where the person proposes to terminate the service or to reduce the level of service that is provided, notify the Minister

(*a*) in the case of a proposal to terminate the service or to materially reduce the level of service, at least 60 days before the termination or reduction; and

Sous-partie 6 — Niveaux de service

Définitions

806.01 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« étude aéronautique » Étude qui vise à cerner les risques pour la sécurité aérienne qui sont associés à une mesure particulière et la façon d'éliminer ou de réduire ces risques. (*aeronautical study*)

« niveau de service » Le type ou la nature des services de la navigation aérienne civile fournis pour favoriser la sécurité et l'efficience des vols, y compris les périodes où les services sont fournis. (*level of service*)

Maintien du niveau de service

806.02 (1) La personne qui fournit un service de la navigation aérienne civile et qui a l'intention de l'abandonner ou de réduire le niveau de service fourni doit aviser le ministre :

a) dans le cas d'un projet d'abandon de service ou de réduction substantielle du niveau de service, au moins 60 jours avant l'abandon ou la réduction;

(*b*) in all other cases, as far in advance of the reduction as reasonably practicable.

(2) On receipt of a notice referred to in subsection (1) from the ANS Corporation, the Minister may request the ANS Corporation to conduct an aeronautical study for the purpose of demonstrating that the risk to aviation safety would not be unacceptably increased by the proposed termination or reduction in the level of service.

(3) Where the Minister requests the ANS Corporation to conduct an aeronautical study pursuant to subsection (2), the ANS Corporation shall not implement the proposed termination or reduction in the level of service until the Minister has been provided with a copy of the study and has had a reasonable opportunity to review it.

(4) Where, after reviewing an aeronautical study conducted pursuant to subsection (2), the Minister is of the opinion that an unacceptable risk to aviation safety would result from the proposed termination or reduction in the level of service, the Minister may, by order, direct the ANS Corporation to maintain its level of service in accordance with the terms and conditions specified in the order.

Increase in Level of Service

806.03 Where, after conducting an aeronautical study or reviewing an aeronautical study conducted by another person or organization, the Minister is of the opinion that the level of service provided by the ANS Corporation should be increased in the interests of aviation safety, the Minister may, by order, direct the ANS Corporation to increase its level of service in accordance with the terms and conditions specified in the order.

[**806.04** to **806.08** reserved]

SUBPART 7 — AVIATION OCCURRENCES

Reporting of Aviation Occurrences

807.01 The holder of an ATS operations certificate shall report to the Minister any aviation occurrence in-

b) dans tous les autres cas, aussitôt qu'il est raisonnablement possible de le faire avant la réduction.

(2) Sur réception de l'avis visé au paragraphe (1) et donné par la société de SNA, le ministre peut demander à la société de SNA d'effectuer une étude aéronautique en vue de démontrer que l'abandon proposé du service ou la réduction proposée du niveau de service n'entraînerait pas une augmentation inacceptable des risques pour la sécurité aérienne.

(3) Dans le cas où le ministre demande à la société de SNA d'effectuer une étude aéronautique en application du paragraphe (2), la société de SNA ne peut procéder à l'abandon proposé du service ou à la réduction proposée du niveau de service tant que le ministre n'a pas reçu une copie de l'étude et qu'il n'a pas disposé d'un délai raisonnable pour l'examiner.

(4) Après avoir examiné l'étude aéronautique effectuée en application du paragraphe (2), le ministre peut, par arrêté, s'il estime que l'abandon proposé du service ou la réduction proposée du niveau de service entraînerait des risques inacceptables pour la sécurité aérienne, ordonner à la société de SNA de maintenir le niveau de service conformément aux conditions précisées dans l'arrêté.

Accroissement du niveau de service

806.03 Après avoir effectué une étude aéronautique ou examiné une étude aéronautique effectuée par une autre personne ou un autre organisme, le ministre peut, par arrêté, s'il estime que le niveau de service fourni par la société de SNA devrait être accru dans l'intérêt de la sécurité aérienne, ordonner à celle-ci d'accroître le niveau de service conformément aux conditions précisées dans l'arrêté.

[**806.04** à **806.08** réservés]

SOUS-PARTIE 7 — ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES

Compte rendu d'événements aéronautiques

807.01 Le titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS doit transmettre au ministre un compte rendu de

formation specified in the *CADORS Manual* in accordance with the criteria and reporting procedures specified in that manual.

[**807.02** to **807.06** reserved]

PART IX — REPEALS AND COMING INTO FORCE

Repeals

900.01 The following Regulations are repealed:

(*a*) the *Air Regulations*, C.R.C., c. 2;

(*b*) the *Canadian Aviation Document Regulations*, SOR/86-595;

(*c*) the *Private Aircraft Minimum Liability Insurance Regulations*, SOR/90-357;

(*d*) the *Identification of Aircraft and Other Aeronautical Products Regulations*, SOR/90-590;

(*e*) the *Aircraft Marking and Registration Regulations*, SOR/90-591;

(*f*) the *Airspace Structure, Classification and Use Regulations*, SOR/93-458;

(*g*) the *Airport Regulations*, SOR/94-613; and

(*h*) the *Aerodrome Regulations*, SOR/94-614.

900.02 The heading "*Air Regulations*"[1] in the schedule to the *Designated Provisions Regulations*[2] and the portion of the schedule[3] after that heading and before the heading "*Air Carrier Security Regulations* (*Air Regulations*, Series VIII, No. 1)" are repealed.

Coming into Force

900.03 These Regulations come into force on October 10, 1996.

[1] SOR/92-287
[2] SOR/86-596
[3] SOR/95-504

tout renseignement relatif à un événement aéronautique précisé dans le *Manuel CADORS*, conformément aux critères et aux procédures de compte rendu précisés dans ce manuel.

[**807.02** à **807.06** réservés]

PARTIE IX — ABROGATIONS ET ENTRÉE EN VIGUEUR

Abrogations

900.01 Les règlements qui suivent sont abrogés :

***a*) Le *Règlement de l'Air*, C.R.C., ch. 2;**

***b*) Le *Règlement sur les documents d'aviation canadiens*, DORS/86-595;**

***c*) Le *Règlement sur l'assurance-responsabilité minimale sur les aéronefs privés*, DORS/90-357;**

***d*) Le *Règlement sur l'identification des aéronefs et autres matériels aéronautiques*, DORS/90-590;**

***e*) Le *Règlement sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, DORS/90-591;**

***f*) Le *Règlement sur la structure, la classification et l'utilisation de l'espace aérien*, DORS/93-458;**

***g*) Le *Règlement sur les aéroports*, DORS/94-613;**

***h*) Le *Règlement sur les aérodromes*, DORS/94-614.**

900.02 L'intertitre « *Règlement de l'Air* »[1] de l'annexe du *Règlement sur les textes désignés*[2] ainsi que le passage de l'annexe[3] suivant cet intertitre et précédant l'intertitre « *Règlement sur les mesures de sûreté des transports aériens* (*Règlement de l'air*, série VIII, N° 1) » sont abrogés.

Entrée en vigueur

900.03 Le présent règlement entre en vigueur le 10 octobre 1996.

[1] DORS/92-287
[2] DORS/86-596
[3] DORS/95-504

RELATED PROVISIONS

— SOR/2014-131, s. 25

25. For greater certainty, a temporary private operator certificate or an operations specification issued by the Minister to a private operator under any of the following interim orders expires on the day on which these Regulations come into force:

(*a*) *Private Operators Interim Order*, made on March 25, 2011;

(*b*) *Interim Order No. 2 Respecting Private Operators*, made on April 8, 2011;

(*c*) *Interim Order No. 3 Respecting Private Operators*, made on April 21, 2011;

(*d*) *Interim Order No. 4 Respecting Private Operators*, made on May 5, 2011;

(*e*) *Interim Order No. 5 Respecting Private Operators*, made on May 19, 2011;

(*f*) *Interim Order No. 6 Respecting Private Operators*, made on June 3, 2011;

(*g*) *Interim Order No. 7 Respecting Private Operators*, made on June 17, 2011;

(*h*) *Interim Order No. 8 Respecting Private Operators*, made on June 30, 2011;

(*i*) *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators*, made on July 14, 2011;

(*j*) *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators*, made on June 25, 2012; and

(*k*) *Interim Order No. 11 Respecting Private Operators*, made on May 31, 2013.

DISPOSITIONS CONNEXES

— DORS/2014-131, art. 25

25. Il est entendu que tout certificat d'exploitation privée provisoire et toute spécification d'exploitation qui ont été délivrés par le ministre à un exploitant privé en vertu de l'un quelconque des arrêtés d'urgence ci-après viennent à expiration à l'entrée en vigueur du présent règlement :

a) l'*Arrêté d'urgence visant les exploitants privés*, pris le 25 mars 2011;

b) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 2 visant les exploitants privés*, pris le 8 avril 2011;

c) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 3 visant les exploitants privés*, pris le 21 avril 2011;

d) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 4 visant les exploitants privés*, pris le 5 mai 2011;

e) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 5 visant les exploitants privés*, pris le 19 mai 2011;

f) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 6 visant les exploitants privés*, pris le 3 juin 2011;

g) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 7 visant les exploitants privés*, pris le 17 juin 2011;

h) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 8 visant les exploitants privés*, pris le 30 juin 2011;

i) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés*, pris le 14 juillet 2011;

j) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 10 visant les exploitants privés*, pris le 25 juin 2012;

k) l'*Arrêté d'urgence n^o^ 11 visant les exploitants privés*, pris le 31 mai 2013.

AMENDMENTS NOT IN FORCE

— SOR/2015-127, s. 4

4. Subpart 4 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference "Subsection 604.224(3)":

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 604.225(1)	1,000	5,000
Subsection 604.226(1)	1,000	5,000
Subsection 604.226(3)	1,000	5,000

— SOR/2015-127, s. 5

5. Subpart 4 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference "Section 604.242":

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 604.243	1,000	5,000

— SOR/2015-127, s. 9

9. Subpart 5 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference "Subsection 705.205(1)":

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 705.206	1,000	5,000
Subsection 705.207(1)	1,000	5,000

— SOR/2015-127, s. 10

10. Subpart 5 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference "Section 705.226":

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Section 705.227	1,000	5,000

— SOR/2015-127, s. 13

13. The reference "[604.225 to 604.239 reserved]" after section 604.224 of the Regulations is replaced by the following:

MODIFICATIONS NON EN VIGUEUR

— DORS/2015-127, art. 4

4. La sous-partie 4 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 604.224(3) », de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 604.225(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.226(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.226(3)	1 000	5 000

— DORS/2015-127, art. 5

5. La sous-partie 4 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 604.242 », de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 604.243	1 000	5 000

— DORS/2015-127, art. 9

9. La sous-partie 5 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 705.205(1) », de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 705.206	1 000	5 000
Paragraphe 705.207(1)	1 000	5 000

— DORS/2015-127, art. 10

10. La sous-partie 5 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 705.226 », de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Article 705.227	1 000	5 000

— DORS/2015-127, art. 13

13. La mention « [604.225 à 604.239 réservés] » qui suit l'article 604.224 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Extended Over-water Operations

604.225 (1) If a private operator decides to operate an aeroplane to carry passengers in extended over-water operations and the aeroplane is required to have survival equipment under section 602.63, the private operator shall carry out a demonstration of its ditching emergency evacuation procedures for the model of that aeroplane before starting the extended over-water operations.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of an aeroplane that is configured for fewer than 20 passenger seats.

Carrying Out a Demonstration of Emergency Evacuation Procedures — Ditching

604.226 (1) A private operator who carries out a demonstration of its ditching emergency evacuation procedures for a model of aeroplane shall

(*a*) use an aeroplane of that model, a life-sized mock-up of that model of aeroplane or a floating device;

(*b*) assume that the ditching occurs during daylight hours and that all required crew members are available;

(*c*) ensure that passengers are on board and participate in the demonstration if the private operator's operations manual requires passengers to assist in the launching of life rafts;

(*d*) ensure that, after the ditching signal has been received, each evacuee dons a life preserver;

(*e*) ensure that each life raft is removed from its stowage compartment;

(*f*) ensure that, as applicable, one life raft or one slide raft is inflated; and

(*g*) ensure that each evacuee boards the life raft or slide raft and that a crew member assigned to the life raft or slide raft indicates the location of the required survival equipment and describes the use of that equipment.

(2) A life-sized mock-up of a model of aeroplane or a floating device must

(*a*) be representative of the passenger cabin of the model of aeroplane;

(*b*) contain seats for all of the evacuees participating in the demonstration;

(*c*) be equipped with the same survival equipment that is installed on the model of aeroplane, including a life preserver for each evacuee participating in the demonstration;

(*d*) have emergency exits and doors that simulate those on the model of aeroplane; and

(*e*) have enough wing area installed outside the window emergency exits to simulate the portions of the wings of the model of aeroplane that would be used in a ditching situation.

(3) The private operator shall record the demonstration using time-encoded video and keep the recording for at least five years after the day on which the demonstration is carried out.

[**604.227** to **604.239** reserved]

Survol prolongé d'un plan d'eau

604.225 (1) S'il décide d'exploiter un avion pour le transport de passagers en survol prolongé d'un plan d'eau et si cet avion doit être muni de l'équipement de survie en application de l'article 602.63, l'exploitant privé doit exécuter une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence en cas d'amerrissage forcé pour le modèle de l'avion avant d'effectuer des survols prolongés d'un plan d'eau.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un avion configuré avec moins de 20 sièges passagers.

Démonstration des procédures d'évacuation d'urgence en cas d'amerrissage forcé — exécution

604.226 (1) L'exploitant privé qui exécute une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour un modèle d'avion en cas d'amerrissage forcé doit :

a) utiliser un avion de ce modèle, une maquette grandeur nature de ce modèle d'avion ou un dispositif flottant;

b) présumer que l'amerrissage forcé a lieu durant les heures de clarté et que tous les membres d'équipage exigés sont disponibles;

c) veiller à ce que des passagers se trouvent à bord et prennent part à la démonstration si son manuel d'exploitation exige l'aide des passagers pour lancer les radeaux de sauvetage;

d) veiller à ce que, après la réception du signal d'amerrissage forcé, chaque personne évacuée enfile un gilet de sauvetage;

e) veiller à ce que chaque radeau de sauvetage soit retiré de son compartiment de rangement;

f) veiller à ce que, selon le cas, un radeau de sauvetage ou une glissière d'évacuation soient gonflés;

g) veiller à ce que chaque personne évacuée embarque dans le radeau de sauvetage ou la glissière d'évacuation et qu'un membre d'équipage affecté au radeau ou à la glissière indique l'emplacement de l'équipement de survie exigé et en décrive l'utilisation.

(2) Une maquette grandeur nature d'un modèle d'avion ou un dispositif flottant doivent :

a) représenter la cabine passagers du modèle d'avion;

b) contenir des sièges pour toutes les personnes évacuées prenant part à la démonstration;

c) être dotés du même équipement de survie que celui qui est installé sur le modèle d'avion, y compris une veste de sauvetage pour chaque personne évacuée prenant part à la démonstration;

d) être dotés de portes et d'issues de secours qui simulent celles du modèle d'avion;

e) avoir une portion d'aile de taille suffisante installée à l'extérieur des hublots issues de secours pour simuler la portion des ailes du modèle de l'avion qui serait utilisée dans une situation d'amerrissage forcé.

(3) L'exploitant privé doit enregistrer la démonstration sur vidéo chrono-daté et conserver l'enregistrement pour une période d'au moins cinq ans après la date où la démonstration a été exécutée.

[**604.227** à **604.239** réservés]

— SOR/2015-127, s. 14

14. The reference "[604.243 reserved]" after section 604.242 of the Regulations is replaced by the following:

Standardization

604.243 No private operator shall operate an aeroplane that is configured to carry 20 or more passengers unless the emergency equipment, the stowage locations for emergency equipment and the emergency procedures are standardized for all aeroplanes in the private operator's fleet that are configured to carry 20 or more passengers.

— SOR/2015-127, s. 21

21. The reference "[705.206 to 705.219 reserved]" after section 705.205 of the Regulations is replaced by the following:

Extended Over-water Operations

705.206 If an air operator decides to operate an aeroplane to carry passengers in extended over-water operations and the aeroplane is required to have survival equipment under section 602.63, the air operator shall carry out a demonstration of its ditching emergency evacuation procedures for the model of that aeroplane before starting the extended over-water operations.

Carrying Out a Demonstration of Emergency Evacuation Procedures — Ditching

705.207 (1) An air operator who carries out a demonstration of its ditching emergency evacuation procedures for a model of aeroplane shall

(*a*) do so in the presence of the Minister;

(*b*) use an aeroplane of that model, a life-sized mock-up of that model of aeroplane or a floating device;

(*c*) assume that the ditching occurs during daylight hours and that all required crew members are available;

(*d*) ensure that passengers are on board and participate in the demonstration if the air operator's operations manual requires passengers to assist in the launching of life rafts;

(*e*) ensure that, after the ditching signal has been received, each evacuee dons a life preserver;

(*f*) ensure that each life raft is removed from its stowage compartment;

(*g*) ensure that, as applicable, one life raft or one slide raft is inflated; and

(*h*) ensure that each evacuee boards the life raft or slide raft and that a crew member assigned to the life raft or slide raft indicates the location of the required survival equipment and describes the use of that equipment.

(2) A life-sized mock-up of a model of aeroplane or floating device must

(*a*) be representative of the passenger cabin of the model of aeroplane;

(*b*) contain seats for all of the evacuees participating in the demonstration;

— DORS/2015-127, art. 14

14. La mention « [604.243 réservé] » qui suit l'article 604.242 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Uniformisation

604.243 Il est interdit à l'exploitant privé d'exploiter un avion configuré pour le transport de 20 passagers ou plus à moins que l'équipement d'urgence, les emplacements de rangement pour l'équipement d'urgence et les procédures d'urgence ne soient uniformisés pour tous les avions de sa flotte qui sont configurés pour le transport de 20 passagers ou plus.

— DORS/2015-127, art. 21

21. La mention « [705.206 à 705.219 réservés] » qui suit l'article 705.205 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Survol prolongé d'un plan d'eau

705.206 S'il décide d'exploiter un avion pour le transport de passagers en survol prolongé d'un plan d'eau et si cet avion doit être muni de l'équipement de survie en application de l'article 602.63, l'exploitant aérien doit exécuter une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence en cas d'amerrissage forcé pour le modèle de l'avion avant d'effectuer des survols prolongés d'un plan d'eau.

Démonstration des procédures d'évacuation d'urgence en cas d'amerrissage forcé — exécution

705.207 (1) L'exploitant aérien qui exécute une démonstration de ses procédures d'évacuation d'urgence pour un modèle d'avion en cas d'amerrissage forcé doit :

a) l'exécuter en la présence du ministre;

b) utiliser un avion de ce modèle, une maquette grandeur nature de ce modèle d'avion ou un dispositif flottant;

c) présumer que l'amerrissage forcé a lieu durant les heures de clarté et que tous les membres d'équipage exigés sont disponibles;

d) veiller à ce que des passagers se trouvent à bord et prennent part à la démonstration si son manuel d'exploitation exige l'aide des passagers pour lancer les radeaux de sauvetage;

e) veiller à ce que, après la réception du signal d'amerrissage forcé, chaque personne évacuée enfile un gilet de sauvetage;

f) veiller à ce que chaque radeau de sauvetage soit retiré de son compartiment de rangement;

g) veiller à ce que, selon le cas, un radeau de sauvetage ou une glissière d'évacuation soient gonflés;

h) veiller à ce que chaque personne évacuée embarque dans le radeau de sauvetage ou la glissière d'évacuation et qu'un membre d'équipage affecté au radeau ou à la glissière indique l'emplacement de l'équipement de survie exigé et en décrive l'utilisation.

(2) Une maquette grandeur nature d'un modèle d'avion ou un dispositif flottant doivent :

a) représenter la cabine passagers du modèle d'avion;

b) contenir des sièges pour toutes les personnes évacuées prenant part à la démonstration;

(*c*) be equipped with the same survival equipment that is installed on the model of aeroplane, including a life preserver for each evacuee participating in the demonstration;

(*d*) have emergency exits and doors that simulate those on the model of aeroplane; and

(*e*) have enough wing area installed outside the window emergency exits to simulate the portions of the wings of the model of aeroplane that would be used in a ditching situation.

[**705.208** to **705.219** reserved]

c) être dotés du même équipement de survie que celui qui est installé sur le modèle d'avion, y compris une veste de sauvetage pour chaque personne évacuée prenant part à la démonstration;

d) être dotés de portes et d'issues de secours qui simulent celles du modèle d'avion;

e) avoir une portion d'aile de taille suffisante installée à l'extérieur des hublots issues de secours pour simuler la portion des ailes du modèle de l'avion qui serait utilisée dans une situation d'amerrissage forcé.

[**705.208** à **705.219** réservés]

— SOR/2015-127, s. 22

22. The reference "[705.227 reserved]" after section 705.226 of the Regulations is replaced by the following:

Standardization

705.227 No air operator shall operate an aeroplane to carry passengers unless the emergency equipment, the stowage locations for emergency equipment and the emergency procedures are standardized for all aeroplanes in the air operator's fleet that are operated under this Subpart to carry passengers.

— DORS/2015-127, art. 22

22. La mention « [705.227 réservé] » qui suit l'article 705.226 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Uniformisation

705.227 Il est interdit à l'exploitant aérien d'exploiter un avion pour le transport de passagers à moins que l'équipement d'urgence, les emplacements de rangement pour l'équipement d'urgence et les procédures d'urgence ne soient uniformisés pour tous les avions de sa flotte qui sont exploités sous le régime de la présente sous-partie pour le transport de passagers.