MODÈLE DE RÉGLEMENTATION DE L’AVIATION CIVILE

**[ÉTAT]**

**PARTIE 1 ─ POLITIQUES D’ORDRE GÉNÉRAL, PROCÉDURES ET DÉFINITIONS**

**VERSION 2.10**

**NOVEMBRE 2020**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

| **Emplacement** | **Date** | **Description** |
| --- | --- | --- |
| Tableau des amendements  | 11/2013 | Erreurs typographiques corrigées (EDTO) dans 1.5 |
| Introduction | 11/2019 | Section remaniée pour clarification et pour harmonisation avec les Annexes actuelles |
| Introduction | 11/2018 | Mise à jour de l’Annexe 19 de l’OACI, des définitions figurant aux Annexes 1, 2, 6 et 7 de l’OACI, et les définitions du maintien de la navigabilité figurant aux Annexes 8, 18 et 19 de l’OACI |
| Introduction | 11/2020 | Titres de l’Annexe 6, Parties I, II et III ajoutés Mise à jour du numéro d’amendement des annexes de l’OACI utilisées. |
| 1.1 | 11/2019 | Révision du titre de la section |
| 1.1.1 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| 1.1.1.2 (b) | 11/2004 | « Licence » ajoutée |
| 1.1.1.3 (b) | 11/2004 | Sous-section supprimée |
| 1.1.1.3 (e) | 11/2004 | « Sous-section » remplacé par « réglementation ». |
| 1.1.1.4 | 11/2004 | Section « Définitions » déplacée au 1.4 Inclusion des définitions de toutes les parties dans la section 1.4 pour en faciliter la consultation |
| 1.1.1.4 | 11/2020 | Abréviations ajoutées pour FAS, PF, PM |
| 1.1.2 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| 1.1.3 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| 1.1.4 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée |
| 1.2 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| 1.2.1.15 | 11/2004 | « Drogue et alcool » remplacé par « substance psychoactive » en conformité avec la terminologie de l’OACI |
| 1.2.1.15 (a) | 11/2004 | Sous-sections (1) et (2) remplacées par « testé pour l’usage de substances psychoactives » |
| 1.2.1.15 (b) | 11/2004 | L'ancienne sous-section (b) est maintenant la nouvelle sous-section (d). Nouvelle sous-section (b) ajoutée |
| 1.2.1.15 (c) | 11/2004 | Texte de la sous-section remplacé dans sa totalité |
| 1.3 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification.  |
| 1.3 | 11/2013 | Erreur typographique corrigée en référence à l’ordre 2150.3B de la FAA |
| 1.3 | 11/2004 | Texte de la section remplacé dans sa totalité |
| 1.3 | 08/2006 | Toute la section Exemptions transférée au 1.4 avec changement correspondant de numérotation |
| 1.3 | 08/2006 | Nouvelle section ajoutée sur les Procédures d'enquête et d'exécution, avec certains nouveaux paragraphes et certains paragraphes existants sur les mesures administratives, les activités civiles et criminelles et les mesures relatives aux certificats transférés de la section 1.2 à cette nouvelle section 1.3 |
| 1.3.1 | 08/2006 | Nouveaux paragraphes ajoutés sur les Procédures d'enquête |
| 1.3.1.1 | 11/2019 | Retrait de la mention « telle qu’amendée » après la loi relative à l’aviation civile, ici et ci-dessous. |
| 1.3.1.3 | 11/2019 | Retrait du terme « MCAR » ici et ci-dessous, et remplacement par les termes « partie », « paragraphe » ou « section » selon les cas. |
| 1.3.2 | 08/2006 | Transféré de l'ancien alinéa 1.2.1.6 |
| 1.3.3 | 08/2006 | Nouveau titre « Mesures d'exécution juridique » ajouté. |
| 1.3.3.1 | 08/2006 | Transféré de l'ancien alinéa 1.2.1.8 |
| 1.3.3.2 | 08/2006 | Transféré de l'ancien alinéa 1.2.1.9 |
| 1.3.3.3 | 11/2019 | Révision du titre de la section et des sous-sections (a) et (b) |
| 1.3.3.3 | 08/2006 | Transféré et regroupé les anciens alinéas 1.2.1.7.1, 1.2.1.7.2, 1.2.1.7.3, 1.2.1.7.3, 1.2.1.10, 1.2.1.11, 1.2.1.12 |
| 1.3.3.4 | 08/2006 | Nouveau paragraphe ajouté sur la saisie des aéronefs |
| 1.3.3.4 | 05/2010 | Référence modifiée |
| 1.4 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| 1.4 | 08/2006 | Toute la section des Définitions transférée à la nouvelle section 1.5, avec changement de numérotation correspondant et nouvelles définitions ajoutées |
| 1.4.3 | 11/2019 | Révision du titre de la section et regroupement des sous-sections 1.4.3.1 et 1.4.3.2 |
| 1.4.4 | 11/2019 | Révision du titre de la section |
| 1.4.4.1 | 11/2019 | Révision de l’ordre des sous-sections |
| 1.4 (64) | 10/2002 | « Commandant en second » remplacé par copilote en conformité avec la terminologie de l’OACI |
| 1.5 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification, avec mise à jour des définitions en fonction des changements apportés aux Annexes |
| 1.5 | 11/2019 | Définitions ajoutées : Accident, conclusion de médecin agréé, modèle de compétence adapté, service d’information de vol d'aérodrome, circulation d’aérodrome, publications d'information aéronautique, système d'un avion, système anti-collision embarqué, enregistreur d’images embarqué, vol de nuit assisté, système d’enregistrement des données de vol, manuel de vol de l’aéronef (AFM), manuel d'utilisation de l’aéronef (AOM), aéronef requérant un copilote, vérification de sécurité des aéronefs, fouille de sécurité des aéronefs, suivi d'aéronefs, station de radio de contrôle air-sol, installation de navigation aérienne, programme de sécurité d’exploitant aérien, côté piste, circulation dans l’air, route de service de la circulation aérienne (ATS) ou de contrôle de la circulation aérienne (ATC), système de surveillance des services de la circulation aérienne (ATS), unité de service de la circulation aérienne (ATS), étiquette d’approbation de navigabilité, phase d’approche et d’atterrissage – hélicoptères, procédure d’approche avec guidage vertical, approbation, manuel des procédures des organismes de formation agréés (ATO), surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), surveillance dépendante automatique – contrat (ADS-C), enregistreur de bord automatique largable (ADFR), évaluateur médical d'aviation, détection de comportements, cargaison, inspecteur, système d’enregistrement sonore du poste de pilotage, système de visionique combiné, matériel de l’exploitant (COMAT), formation et évaluation basées sur la compétence, pistes contaminées, programme de maintien de la navigabilité, journal de maintien de la navigabilité, approche finale en descente continue, cursus, système enregistreur de réseau de transmission, examinateur désigné, opérateur postal désigné, passager indiscipliné, piste sèche, temps d'instruction en double commande, sacoche de vol électronique (EFB), visionique tout temps (EVS), phase en route, segment d’approche finale (FAS), constatation, résistant au feu, simulateur de vol, temps de vol – systèmes d’aéronefs télépilotés (ATP), passation, minimums d’exploitation d’héliport, cargaison ou courrier à haut risque, environnement hostile, instructions pour le maintien de la navigabilité, catégories d’approche aux instruments, opérations d’approche aux instruments, procédure d’approche aux instruments (IAP), règles de vol aux instruments, système d’atterrissage aux instruments, combinaison intégrée de survie, vérification de compétence en route, dossiers de maintenance, modification majeure, aéronef physiquement altéré, masse maximale certifiée au décollage, environnement hostile non congestionné, environnement non hostile, opérations en mer, opération, opérations pour classe de performances 1, 2, 3, spécifications d’exploitation (exploitant aérien), organisme responsable de la conception de type, spécifications d’exploitation (AMO), ornithoptère, communication basée sur la performance (PBC), surveillance basée sur la performance (PBS), commandant de bord (PIC) sous supervision, piloter, politique, procédure, processus, procédure d’approche de précision, vérification de l'aptitude professionnelle, formation basée sur la qualification, rampe, copilote (CP) à distance, membre de l’équipage de conduite à distance, aéronef télépiloté (ATP), système d’aéronef télépiloté (SATP), commandant de bord (PIC) à distance, spécification de performance de communication requise (RCP), spécification de performance de surveillance requise (RSP), atténuation des risques, sécurité, données de sécurité, informations relatives à la sécurité, supervision de la sécurité, rendement en matière de sécurité, indicateur de rendement en matière de sécurité, objectif de rendement en matière de sécurité, risque en matière de sécurité, organisme satellite de formation aéronautique, filtrage, sécurité, audit de sécurité, contrôle de sécurité, inspection de sécurité, zone de sécurité à accès réglementé, enquête de sécurité, test de sécurité, série de vols, signer une approbation de remise en service, signature, temps de vol en solo, temps de vol en solo – systèmes d’aéronefs télépilotés (ATP), vol VFR spécial, atmosphère type, État de destination, État de l’aérodrome, programme de sécurité de l’État (SSP), provisions (fournitures), surveillance, plan de cours (formation), système de visionique synthétique (SVS), phase de décollage et de montée initiale, vitesse de sécurité au décollage pour les giravions de catégorie A (VTOSS), cargaisons et courrier en correspondance, conception de type, vol de nuit non assisté, bagages non identifiés, aéronef sans pilote (UA), système d’aéronef sans pilote (UAS), imprévisibilité, piste mouillée |
| 1.5 | 05/201011/2012 | Définitions ajoutées : Distance utilisable pour l’accélération-arrêt (ASDA) ; altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH) ; ELT (AD) automatiquement déployable ; moteur ; vol d’aviation générale ; services d’escale ; probable ; programme de maintenance ; évaluateur médical ; médecin-conseil ; altitude minimum de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH) ; altitude de franchissement d’obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d’obstacles (OCH) ; manuel de contrôle de la maintenance de l’exploitant ; navigation fondée sur les performances (PBN) ; performance de communication requise (RCP) ; type de performance de communication requise (RCP type) ; portée visuelle de piste (RVR) ; atterrissage forcé en sécurité ; programme de sécurité ; fiche de maintenance signée ; substantiel ; programme de sécurité de l’État ; erreur verticale totale (TVE)Définitions modifiées : Type d’aéronef ; spécifications d’exploitationNotes ajoutées : Navigation de surface (RNAV) ; marchandises dangereuses ; spécification de navigation ; État d’immatriculation ; conditions météorologiques de vol à vue |
| 1.5 | 05/2011 | Définition modifiée : Transport commercial aérien  |
| 1.5 | 07/201111/2012 | Définitions ajoutées : En état de navigabilité ; conditions d’exploitation anticipées ; cursus approuvé ; hélicoptères de Catégorie A ; hélicoptères de Catégorie B ; configuration (s’appliquant à l’avion) ; blocs d’alimentation critiques ; masse de calcul à l’atterrissage ; masse de calcul au décollage ; source discrète des dommages ; héliport sur terrasse ; survol de l'eau prolongé ; survol maritime prolongé ; facteur de sécurité ; aire d’approche finale et de décollage (FATO) ; ignifuge ; résistant au feu ; agent technique d'exploitation/agent régulateur de vol ; danger ; surface d’atterrissage ; affichage tête-haute ; charges limites ; facteur de charge ; hélicoptère de Classe de performances 1 ; hélicoptère de Classe de performances 2 ; hélicoptère de Classe de performances 3 ; bloc d’alimentation; preuve satisfaisante ; surface de décollage ; charge ultime |
| 1.5 | 08/201111/2012 | Définitions ajoutées : Environnement hostile congestionné ; maintien de la navigabilité ; fatigue ; système de gestion des risques de fatigue (FRMS)  |
| 1.5 | 08/2011 | Définition ajoutée : Acte d’intervention illicite |
| 1.5 | 01/2012 | Définitions ajoutées : Autre moyen de conformité ; autres moyens de conformité ; cursus approuvé ; cursus spéciaux |
| 1.5 | 02/2012 | Remise en ordre alphabétique des définitions |
| 1.5 | 02/201211/2012 | Définition ajoutée : Contrôle de la qualité ; inspection de la qualité ; gestion de la qualité ; gestionnaire de la qualité ; manuel de qualité ; qualité de la formation 2e définition ajoutée : Assurance de la qualité |
| 1.5 | 11/2012 | Les nouvelles définitions suivantes ont été ajoutées : certificat de navigabilité ; détecter et éviter ; opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO) ; carburant EDTO critique ; système EDTO significatif ; aérodrome isolé ; temps maximum de déroutement ; point de non-retour ; observateur ATP ; temps de seuil de piste ; visibilité directe (VLOS)Les définitions suivantes ont été supprimées : ETOPS ; validation du certificat de navigabilité.Les définitions suivantes ont été revues : Pilote inspecteur (aéronef) ; pilote inspecteur (simulateur), plan de franchissement d’obstacle |
|  | 11/2014 | Les définitions suivantes ont été revues ou des notes y ont été ajoutées : accident ; gestionnaire responsable ; aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote ; aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est de plusieurs pilotes ; autres moyens de conformité ; moteur ; gestion des erreurs ; examinateur ; installation ; hélicoptère ; trajectoire ; incident ; code de pratique de l’industrie ; service de délivrance de licences ; évaluation médicale ; certificat médical ; ministre ; altitude-pression d’altitude minimum de descente ou de hauteur minimale de descente ; assurance de la qualité ; gestionnaire de la qualité; manuel qualité ; valider une licence ; menace ; gestion des menaces ; manuel de formation et des procédures ; passage de la formation à la compétence professionnelle ; numéro ONU ; minima d’exploitation de validation d’aérodrome ; altitude ou hauteur de décisionDéfinition d’hélicoptère revue/complétéeLes nouvelles définitions suivantes provenant du changement de l’annexe de l’OACI ont été ajoutées : segment d’approche finale ; opérations pour Classe de performances 1 ; opérations pour Classe de performances 2 ; opérations pour Classe de performances 3 ; personnel d’exploitation ; sécurité ; indicateur de rendement en matière de sécurité ; rendement en matière de sécurité ; objectif de rendement en matière de sécurité ; approche finale en descente continue ; minima d’exploitation d’héliport ; catégories d’approche aux instruments ; opérations d’approche aux instruments ; procédure d’approche aux instrumentsLes définitions suivantes provenant d’autres parties de la loi modèle ont été ajoutées : conclusion de médecin agréé ; vol de nuit assisté ; enregistreur d’images embarqué ; système d’enregistrement des données de vol ; ADS-B ; ADS-C ; système d’enregistrement sonore du poste de pilotage ; formation et évaluation basées sur les compétences ; système enregistreur de réseau de transmission ; visionique tout temps ; constatation ; vérification en route ; modification mineure ; ornithoptère ; commandant de bord sous supervision ; politique ; procédure ; processus ; vérification de l'aptitude professionnelle ; formation basée sur la qualification ; organisme satellite de formation aéronautique ; État de destination ; plan de cours ; vol de nuit sans assistanceDéfinition de Norme suppriméeOpérations d’approche et d’atterrissage en utilisant les procédures d’approche aux instruments supprimé (en raison de changement de la définition de l’Annexe de l’OACI) |
| 1.5 | 11/2017 | Définitions ajoutées ou modifiées : service de la circulation aérienne, suivi d’aéronefs, procédure d’approche avec guidage vertical, détection de comportements, cargaison, COMAT, système de visionique combiné, piste contaminée, opérateur postal désigné, piste sèche, sacoche de vol électronique, visionique tout temps, fatigue, enregistreur de bord, aérodrome isolé, procédure d’approche de non-précision, organisme responsable de la conception de type, communication basée sur la performance, procédure d’approche de précision, spécification de performance de communication requise, spécification de performance de surveillance requise, données de sécurité, informations relatives à la sécurité, système de gestion de la sécurité, supervision de la sécurité, objectif de rendement en matière de sécurité, État de l’aérodrome, État de construction, surveillance, système de visionique synthétique, certificat de type, conception de type, imprévisibilité. Supprimé : Programme de sécurité de l’État ; type de performance de communication requise. |
| 1.5 | 11/2020 | Ajout ou modification de définitions provenant de l’Annexe 1 de l’OACI, Amendement 176 ; Annexe 6 de l'OACI, Partie I, Amendement 45 ; Annexe 6 de l'OACI, Partie II, Amendement 38 ; et Annexe 6 de l'OACI, Partie III, Amendement 23. |
| 1.6 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| 1.6 | 11/2019 | Nouvelles notes ajoutées |
| 1.6 | 11/2013 | Sous-partie remaniée 1.6.1.1 ajouté et 1.6.1.3 renuméroté |
| 1.6.1.1 | 11/2017 | Révision du (a) en fonction des changements à la deuxième édition de l’Annexe 19 de l’OACI. |
| 1.6.1.2 | 11/2019 | Révision du titre de la section et ajout d'impératifs supplémentaires |
| 1.6.1.2 | 11/2017 | Titre changé. Ajout d’un nouveau paragraphe (b) en fonction des changements à la deuxième édition de l’Annexe 19 de l’OACI. |
| 1.6.1.3 | 11/2019 | Révision du titre de la section et ajout d'impératifs supplémentaires |
| NMO 1.2.1.8 | 11/2019 | Révision du titre de la section et section remaniée pour clarification |
| NMO 1.2.1.8 | 08/2006 | Déplacement depuis l’ancienne NMO 1.2.1.15 (A) pour correspondre au nouveau formatage de la Partie 1 |
| NMO 1.3.3 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| NMO 1.3.3 | 11/2019 | Tableau descriptif des sanctions pénales déplacé au (c)  |
| NMO 1.3.3 | 08/2006 | Déplacement depuis l’ancienne NMO 1.2.1.8 (D) pour correspondre au nouveau formatage de la Partie 1 ; nouvelle sanction ajoutée au Tableau 2 pour « Violations de la sécurité par des personnes » |
| NMO 1.3.3 | 11/2011 | Nouvelle colonne ajoutée pour refléter les mesures relatives aux certificats, la mise à jour de diverses sanctions, l'ajout de nouvelles sanctions, y compris pour l'ATO et les passagers indisciplinés |
| NMO 1.3.3 | 11/2012 | Tableau 1 ─ montant des pénalités ajouté au Tableau 1 aux fins d’illustration.Diverses mises à jour et additions apportées dans tout le Tableau 2 |
| NMO 1.6.1.2 | 11/2019 | Révision du titre de la section |
| NMO 1.6.1.2 | 11/2019 | Nouvelles notes ajoutées |
| NMO 1.6.1.2 | 11/2019 | Section remaniée pour clarification. |
| NMO 1.6.1.2 | 11/2013 | Renuméroté pour correspondre à la nouvelle numérotation à partir de 1.6.1.2 et ajouté au titre |
| NMO 1.6.1.2 | 11/2017 | Titre changé. Révision de l’ensemble en fonction des changements à la deuxième édition de l’Annexe 19 de l’OACI. |

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Introduction

La partie 1 du Modèle de réglementation de l'aviation civile (MCAR) précise les règles de base de l’élaboration et de l’application de la réglementation, les règles administratives générales qui régissent les tests, les licences et les certificats, les procédures d’enquête et d’application, les exemptions ainsi que les définitions utilisées dans le MCAR.

De surcroît, la présente partie du MCAR présente les impératifs de gestion de la sécurité et les définitions figurant dans l’Annexe 19 de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), *Gestion de la sécurité*, Amendement 1 ; les définitions de l’Annexe 1, *Licences du personnel*, Amendement 176 ; Annexe 2, *Règles de l’air*, Amendement 46 ; Annexe 6, Partie I, *Aviation de transport commercial international — Avions*, Amendement 45 ; Annexe 6, Partie II, *Aviation générale internationale — Avions*, Amendement 38 ; Annexe 6, Partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, Amendement 23 ; Annexe 7, *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, Amendement 6 ; Annexe 17, *Sécurité*, Amendement 16 ; et les définitions du maintien de la navigabilité de l’Annexe 8, *Navigabilité des aéronefs*, Amendement 107 ; et Annexe 18, *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, Amendement 12. Les Annexes de l'OACI n'abordent pas la structure réglementaire, de conformité et d'application particulière à un État. Par conséquent, l’élaboration de la présente partie se fonde en grande partie sur le titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (14 CFR).

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 1 ─ Politiques d'ordre général, procédures et définitions 1-1](#_Toc64554718)

[1.1 Politiques d'ordre général 1-1](#_Toc64554719)

[1.1.1.1 Règles d'élaboration 1-1](#_Toc64554720)

[1.1.1.2 Applicabilité 1-1](#_Toc64554721)

[1.1.1.3 Articulation de la réglementation 1-1](#_Toc64554722)

[1.1.1.4 Abréviations 1-2](#_Toc64554723)

[1.2 Règles administratives d'ordre général régissant les tests, les licences et les certificats 1-5](#_Toc64554724)

[1.2.1.1 Présentation et inspection des licences et certificats 1-5](#_Toc64554725)

[1.2.1.2 Changement de nom 1-6](#_Toc64554726)

[1.2.1.3 Changement d'adresse 1-6](#_Toc64554727)

[1.2.1.4 Remplacement d'une licence de personnel navigant, d'un certificat médical ou d'un rapport de test des connaissances perdu ou détruit 1-6](#_Toc64554728)

[1.2.1.5 Falsification, reproduction ou altération de demandes, licences, certificats, carnets de bord, rapports ou dossiers 1-7](#_Toc64554729)

[1.2.1.6 Restitution volontaire ou échange de licence 1-7](#_Toc64554730)

[1.2.1.7 Interdiction de travail pour déficience médicale 1-7](#_Toc64554731)

[1.2.1.8 Contrôle et rapport relatifs aux substances psychoactives 1-7](#_Toc64554732)

[1.3 Procédures d'enquête et d'exécution 1-8](#_Toc64554733)

[1.3.1 Procédures d'enquête 1-8](#_Toc64554734)

[1.3.1.1 Rapports relatifs aux violations 1-8](#_Toc64554735)

[1.3.1.2 Enquêtes ─ Généralités 1-9](#_Toc64554736)

[1.3.1.3 Plaintes officielles 1-9](#_Toc64554737)

[1.3.2 Mesure administrative 1-9](#_Toc64554738)

[1.3.3 Mesures coercitives juridiques 1-9](#_Toc64554739)

[1.3.3.1 Sanctions civiles 1-9](#_Toc64554740)

[1.3.3.2 Sanctions pénales 1-10](#_Toc64554741)

[1.3.3.3 Mesures portant sur les licences et les certificats 1-10](#_Toc64554742)

[1.3.3.4 Saisie d'un aéronef 1-11](#_Toc64554743)

[1.4 Dérogations 1-11](#_Toc64554744)

[1.4.1 Applicabilité 1-11](#_Toc64554745)

[1.4.2 Généralités 1-11](#_Toc64554746)

[1.4.3 Demande de dérogation 1-11](#_Toc64554747)

[1.4.4 Évaluation, publication, notification et prolongation de l’exemption 1-12](#_Toc64554748)

[1.4.4.1 Évaluation initiale par la Régie 1-12](#_Toc64554749)

[1.4.4.2 Évaluation de la demande 1-12](#_Toc64554750)

[1.4.4.3 Notification de la détermination 1-13](#_Toc64554751)

[1.4.4.4 Extension de la dérogation à d'autres parties intéressées 1-13](#_Toc64554752)

[1.5 Définitions 1-13](#_Toc64554753)

[1.6 Gestion de la sécurité 1-65](#_Toc64554754)

[1.6.1.1 Applicabilité 1-65](#_Toc64554755)

[1.6.1.2 Système de gestion de la sécurité – Prestataires de service 1-65](#_Toc64554756)

[1.6.1.3 Système de gestion de la sécurité ─ Exploitants internationaux de l’aviation générale 1-67](#_Toc64554757)

[Partie 1 ─ Normes de mise en œuvre 1-3](#_Toc64554758)

[NMO 1.2.1.8 Contrôle et rapport relatifs aux substances psychoactives 1-3](#_Toc64554759)

[NMO 1.3.3 Mesures de répression juridique 1-3](#_Toc64554760)

[NMO 1.6.1.2 Système de gestion de la sécurité – Prestataires de service 1-23](#_Toc64554761)

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 1 ─ Politiques d'ordre général, procédures et définitions

## Politiques d'ordre général

#### Règles d'élaboration

1. Dans toute cette réglementation, les mots suivants sont utilisés comme suit :
2. Un présent de l'indicatif indique un impératif obligatoire.
3. Les expressions « *nul n'est autorisé à...* » ou « *une personne n'est pas autorisée à...* » signifient que personne n'est requis ou autorisé ou n'a la permission d'agir de la façon décrite dans une réglementation.
4. *Peut* indique qu'une certaine discrétion peut être exercée dans l'exécution d'un acte décrit dans la réglementation.
5. Un futur de l'indicatif indique une action relevant de la Régie.
6. *Comprend* signifie « comprend, mais sans s'y limiter ».
7. *Approuvé* signifie que la Régie a passé en revue la méthode, procédure ou politique en question et l'a approuvée officiellement par écrit.
8. *Acceptable* signifie que la Régie a passé en revue la méthode, procédure ou politique en question et n'a pas objecté, pas plus qu'elle n'a approuvé son utilisation ou son application proposée.
9. *Prescrit* signifie que la Régie a publié une politique ou une méthodologie par écrit, qui impose soit un impératif obligatoire, si la politique ou la méthodologie par écrit est au présent de l'indicatif, ou discrétionnaire si elle dit « peut ».

#### Applicabilité

1. Cette réglementation s’applique à toutes les personnes qui assurent l’exploitation ou la maintenance de ce qui suit :
2. Des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] ;
3. Des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant qui sont exploités par une personne titulaire d’une licence délivrée par [ÉTAT] et entretenus conformément aux normes de l’État d’immatriculation des aéronefs, où que cette maintenance soit effectuée ; ou
4. Des aéronefs d'autres États contractant exploités dans [ÉTAT].
5. La réglementation portant sur les personnes certifiées aux termes de toute partie de la réglementation s'applique aussi à toute personne se livrant à une opération régie par toute partie de cette réglementation sans le certificat et les spécifications d’exploitation associées, la licence, ou un document similaire approprié faisant partie de la certification.
6. La réglementation abordant les affaires d'ordre général établit des normes minimales pour tout aéronef opérant dans [ÉTAT]. Les normes spécifiques applicables au titulaire d'un certificat s'appliquent si elles sont en conflit avec une réglementation plus générale.
7. Les exploitants aériens étrangers se livrant au transport commercial aérien à destination, en provenance et à l’intérieur de [ÉTAT] sont régis par les limitations spéciales et les approbations spécifiques des spécifications d’exploitation publiées par la Régie et les impératifs des Parties 7, 8 et 10 de la présente réglementation portant spécifiquement sur le transport commercial aérien. La réglementation abordant les titulaires d'un AOC ne s'applique qu'aux exploitants certifiés par [ÉTAT].

#### Articulation de la réglementation

1. Cette réglementation est divisée en cinq catégories hiérarchiques.
2. *Partie* se réfère au domaine principal du sujet.
3. *Sous-partie* se réfère à toute subdivision d'une partie.
4. *Section* se réfère à toute subdivision d'une sous-partie.
5. *Sous-section* se réfère au titre d'une réglementation et peut être une subdivision d'une sous-partie ou d'une section.
6. *Paragraphe* se réfère au texte décrivant la réglementation. Tous les paragraphes sont indiqués dans l'ordre alphanumérique hiérarchique suivant : (a), (1), (i), (A), 1.
7. Les abréviations utilisées dans chaque partie sont définies au début de celle-ci.
8. Les sous-sections sont assorties de notes stipulant les exceptions, explications et exemples d'impératifs individuels.
9. La réglementation peut faire référence aux NMO qui stipulent des impératifs supplémentaires détaillés à l'appui du but de la sous-section et, sauf indication contraire, ont la valeur et les effets juridiques de la réglementation à laquelle il est fait référence. Les règles d’élaboration spécifiées dans le paragraphe 1.1.1.1 de la présente partie s’appliquent à chaque NMO.

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :
2. **2D –** En deux dimensions
3. **3D –** En trois dimensions
4. **AAT –** Étiquette d'approbation de navigabilité
5. **CN –** Consigne de navigabilité
6. **ADS –** Surveillance dépendante automatique
7. **ADS-B –** Surveillance dépendante automatique ─ transmission
8. **ADS-C –** Surveillance dépendante automatique ─ contrat
9. **AIP –** Publication d’information aéronautique
10. **AMM –** Manuel de maintenance de l’aéronef
11. **AMO –** Organisme de maintenance agréé
12. **AMT –** Technicien de maintenance aéronautique
13. **AOC –** Permis d'exploitation aérienne
14. **AOM –** Manuel d'utilisation de l'aéronef
15. **APV –** Procédure d’approche avec guidage vertical
16. **ATC –** Contrôle de la circulation aérienne
17. **ATO –** Organisme de formation agréé
18. **ATS –** Service de la circulation aérienne
19. **C2 –** Liaison de contrôle et de commande
20. **CAT I –** Catégorie I
21. **CAT II –** Catégorie II
22. **CAT III –** Catégorie III
23. **CDFA –** Approche finale en descente continue
24. **CFIT –** Impact sans perte de contrôle
25. **CP –** Copilote
26. **CPL –** Licence de pilote professionnel
27. **DA –** altitude de décision
28. **DA/H –** altitude/hauteur de décision
29. **DAC –** Directeur de l’aviation civile
30. **DH –** Hauteur de décision
31. **EDTO –** Opérations en temps de déroutement prolongé
32. **EFB –** Sacoche de vol électronique
33. **ELT –** Émetteur de localisation d'urgence
34. **EVS –** Visionique tout temps
35. **FAS –** Segment d’approche finale
36. **FATO –** Aire d'approche finale et de décollage
37. **FSTD –** Simulateur d'entraînement au vol
38. **GLS –** Système mondial d’atterrissage
39. **IAP –** Procédure d'approche aux instruments
40. **OACI –** Organisation de l’aviation civile internationale
41. **IFR –** Règles de vol aux instruments
42. **ILS –** Système d'atterrissage aux instruments
43. **IMC –** Conditions météorologiques de vol aux instruments
44. **NMO –** Normes de mise en œuvre
45. **LDP –** Point de décision à l'atterrissage
46. **MCM –** Manuel de contrôle de maintenance
47. **MDA –** Altitude minimale de descente
48. **MDA/H –** Altitude/hauteur minimale de descente
49. **MDH –** Hauteur minimale de descente
50. **MEL –** Liste minimale d'équipements
51. **MLS –** Système d'atterrissage hyperfréquences
52. **MMEL –** Liste minimale d'équipements de référence
53. **MSL –** Niveau moyen de la mer
54. **NM –** Milles nautiques
55. **NPA –** Approche de non-précision
56. **OCA –** Altitude de franchissement d'obstacles
57. **OCH –** Hauteur de franchissement d'obstacles
58. **OM –** Manuel d'exploitation
59. **PA –** Approche de précision
60. **PBC –** Communication basée sur la performance
61. **PBN –** Navigation basée sur la performance
62. **PBS –** Surveillance basée sur la performance
63. **PF** **–** Pilote volant
64. **PIC –** Commandant de bord
65. **PM** **–** Pilote de contrôle
66. **PPL(A) –** Licence de pilote privé — avion
67. **PSR –** Radar primaire de surveillance
68. **RCP –** Performance de communication requise
69. **RNAV –** Navigation de surface
70. **RNP –** Qualité de navigation requise
71. **ATP –** Aéronef télépiloté
72. **SATP –** Système d’aéronef télépiloté
73. **RPS –** Station de pilotage à distance
74. **RSP –** Qualité de surveillance requise
75. **RVR –** Portée visuelle de piste
76. **SARP –** Normes et pratiques recommandées
77. **SBAS –** Système de renforcement satellitaire
78. **SMM –** Manuel de gestion de la sécurité
79. **SMS –** Système de gestion de la sécurité
80. **SSP –** Programme de sécurité de l’État
81. **SSR –** Radar secondaire de surveillance
82. **SVS –** Système de visionique synthétique
83. **TC –** Certificat de type
84. **TDP –** Point de décision au décollage
85. **TEM –** Reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs
86. **TSO –** Norme technique
87. **UA –** Aéronef sans pilote
88. **UAS –** Système d’aéronef sans pilote
89. **ULD –** Unité de chargement
90. **ONU –** Nations Unies
91. **UPU –** Union postale universelle
92. **USD –** Dollars des États-Unis
93. **UTC –** Temps universel coordonné
94. **VFR –** Règles de vol à vue
95. **VMC –** Conditions météorologiques de vol à vue
96. **VNAV –** Navigation verticale

## Règles administratives d'ordre général régissant les tests, les licences et les certificats

#### Présentation et inspection des licences et certificats

1. BREVET DE PILOTE.
2. Pour remplir les fonctions de pilote d'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT], un pilote a en sa possession physique, ou facilement accessible dans l'aéronef, une licence de pilote ou une autorisation à usage déterminé délivrée aux termes de la présente réglementation.
3. Pour remplir les fonctions de pilote d'un aéronef civil immatriculé à l'étranger dans [ÉTAT], un pilote est titulaire d'une licence de pilote valide, qu'il a en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef.
4. LICENCE D’INSTRUCTEUR DE VOL. Une personne qui détient une licence d'instructeur de vol a cette licence, ou toute autre documentation acceptable pour la Régie, en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef sur les lieux de travail lors de l'exercice des privilèges accordés par cette licence.
5. AUTRE LICENCE DE PERSONNEL NAVIGANT. Une personne tenue par toute partie de la présente réglementation d'avoir une licence de personnel navigant l'a en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef ou sur les lieux de travail dans l'exercice des privilèges accordés par cette licence.
6. CERTIFICAT MÉDICAL. Une personne requise par toute partie de la présente réglementation d'avoir un certificat médical l'a en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef ou sur les lieux de travail dans l'exercice des privilèges accordés par ce certificat.
7. CERTIFICAT D’ATO. Chaque titulaire d'un certificat d’ATO l'affiche dans l'école dans un endroit normalement accessible par le public et qui n'est pas obscurci.
8. CERTIFICAT D'IMMATRICULATION D'AÉRONEF. Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef place le certificat d'immatriculation dans l'aéronef et le met à disposition aux fins d'inspection.
9. CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ. Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef affiche son certificat de navigabilité dans la cabine de l'aéronef ou à l'entrée du poste de pilotage de ce dernier.
10. CERTIFICAT D’AMO. Chaque titulaire d'un certificat d’AMO l'affiche bien en vue dans un lieu accessible au public dans le bureau principal de l'AMO.
11. CERTIFICAT DE TRAVAIL AÉRIEN. Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef se livrant à un travail aérien place ce certificat ou une copie de celui-ci dans l'aéronef et le met à disposition aux fins d'inspection. Si la Régie délivre une autorisation équivalente au lieu d’un certificat afin d’autoriser un travail aérien, lesdites autorisations, ou une copie de celles-ci, sont disponibles dans l’aéronef aux fins d'inspection.
12. AOC. Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef se livrant à un transport commercial aérien place l’AOC ou une copie de celui-ci dans l'aéronef et le met à disposition aux fins d'inspection.
13. INSPECTION DE LA LICENCE, DU CERTIFICAT OU DE L’AUTORISATION. Chaque personne qui détient une licence, un certificat médical ou une autorisation requis par la présente réglementation le présente pour inspection sur demande de :
14. la Régie ; ou
15. Tout agent national ou local d'application de la loi.

#### Changement de nom

1. Le titulaire d'une licence ou d'un certificat délivré aux termes de la présente réglementation peut soumettre une demande de changement de nom sur une licence ou un certificat. Le titulaire soumet avec toute demande de cette nature :
2. La licence ou le certificat en vigueur ; et
3. Une copie du certificat de mariage, d'une décision d'un tribunal ou autre document attestant le changement de nom.
4. La Régie rendra au titulaire de la licence ou du certificat les documents spécifiés au paragraphe 1.2.1.2(a) de la présente sous-section.

#### Changement d'adresse

1. Le titulaire d'une licence ou d'un certificat ayant changé son adresse postale permanente ne doit pas, après 30 jours suivant cette date, exercer les privilèges accordés par la licence ou le certificat s'il n'a pas notifié la Régie par écrit de sa nouvelle adresse postale permanente ou de celle de sa résidence actuelle si l'adresse postale permanente est un numéro de boîte postale.

#### Remplacement d'une licence de personnel navigant, d'un certificat médical ou d'un rapport de test des connaissances perdu ou détruit

1. Un demandeur ou titulaire d'une licence de personnel navigant ou d'un certificat médical ayant perdu ou détruit l'un des documents suivants délivrés aux termes de la présente réglementation en demande un remplacement, par écrit, au bureau désigné par la Régie :
2. Licence de personnel navigant ;
3. Certificat médical ; ou
4. Rapport de test des connaissances.
5. Dans la lettre de demande, le membre du personnel navigant ou le demandeur indique :
6. Le nom du membre du personnel navigant ou du demandeur ;
7. L'adresse postale permanente du membre du personnel navigant ou du demandeur, ou, si elle comprend un numéro de boîte postale, l'adresse de la résidence actuelle de ladite personne ;
8. Le numéro de sécurité sociale ou d'identification nationale équivalent du membre du personnel navigant ou demandeur ;
9. La date et le lieu de naissance du membre du personnel navigant ou du demandeur ; et
10. Toute information disponible concernant :
	* + 1. Le grade, le numéro et la date de délivrance de la licence de personnel navigant, la classification, ou le certificat médical le cas échéant ;
			2. La date de l'examen médical, le cas échéant ; et
			3. La date du test des connaissances, le cas échéant.
11. Après avoir reçu une copie de la Régie confirmant que le document perdu ou détruit a été délivré, le membre du personnel navigant peut la porter à la place du document perdu ou détruit pendant un maximum de 60 jours en attendant qu'il reçoive un duplicata de la licence ou du certificat médical.

#### Falsification, reproduction ou altération de demandes, licences, certificats, carnets de bord, rapports ou dossiers

1. En ce qui concerne toute licence, tout certificat, toute classification, toute qualification ou toute autorisation, demande d'un duplicata de ceux-ci, délivrés aux termes de la présente réglementation, personne n'est autorisé à faire ou faire procéder à ce qui suit :
2. Toute déclaration frauduleuse ou intentionnellement fausse ;
3. Toute écriture frauduleuse ou intentionnellement fausse dans tout carnet de bord, dossier ou rapport requis par cette réglementation ou utilisée pour indiquer la conformité à tout impératif imposé par celle-ci ;
4. Toute reproduction à des fins frauduleuses ; ou
5. Toute altération.
6. Toute personne commettant un acte quelconque interdit aux termes du paragraphe 1.2.1.5(a) de la présente sous-section peut voir sa licence de personnel navigant, sa classification, son certificat, sa qualification ou son autorisation révoqué ou suspendu.

#### Restitution volontaire ou échange de licence

1. Le titulaire d'une licence délivrée aux termes de la présente réglementation peut restituer volontairement ce document pour :
2. Annulation ;
3. Délivrance d'une licence inférieure ; ou
4. Une autre licence dont la classification spécifique a été supprimée.
5. Un titulaire de licence demandant la restitution volontaire d'une licence inclut la déclaration suivante, ou son équivalent, signée : « La présente demande est soumise pour mes propres raisons, sachant parfaitement que ma (INDIQUER LE NOM DE LA LICENCE OU DE LA CLASSIFICATION, SELON CE QUI EST APPROPRIÉ) peut ne pas m'être délivrée à nouveau, sauf si je réussis à nouveau les tests prescrits pour sa délivrance. »

#### Interdiction de travail pour déficience médicale

1. Une personne détenant un certificat médical délivré aux termes de la présente réglementation ne devra pas agir dans les capacités pour lesquelles ce certificat médical est requis lorsque cette personne :
2. A connaissance ou a des raisons d'avoir connaissance de troubles médicaux qui la rendrait incapable de satisfaire aux conditions requises par le certificat médical ; ou
3. Prend des médicaments ou reçoit tout autre traitement pour des troubles médicaux faisant que cette personne est dans l'incapacité de satisfaire aux conditions requises par le certificat médical imposé.

#### Contrôle et rapport relatifs aux substances psychoactives

1. Toute personne qui se livre à toute fonction requérant une licence, un certificat, une classification, une qualification ou une autorisation prescrite par la présente réglementation, directement ou sous contrat pour un titulaire de licence aux termes de la présente réglementation, peut être testée pour usage de substances psychoactives.
2. Toute personne sujette à la présente réglementation et qui refuse, sur demande d’un agent des forces de l’ordre ou de la Régie, de se soumettre à un test destiné à indiquer le pourcentage d’alcool dans le sang en fonction du poids, ou qui refuse de fournir ou d’autoriser la remise des résultats du test demandé par la Régie peut :
3. Se voir refuser toute licence, tout certificat, toute classification, qualification ou autorisation délivré aux termes de la présente réglementation pour une durée pouvant aller jusqu'à une année après la date de ce refus ; ou
4. Voir sa licence, son certificat, sa classification, sa qualification ou son autorisation, délivré aux termes de la présente réglementation, suspendu ou révoqué.
5. Toute personne sujette à la présente réglementation et qui refuse, sur demande d’un agent des forces de l’ordre ou de la Régie, de se soumettre à un test destiné à détecter la présence de stupéfiants, de marijuana, d’un dépresseur ou d’un stimulant ou de substances dans l’organisme, ou qui refuse de fournir ou d’autoriser la remise des résultats du test demandé par la Régie peut :
6. Se voir refuser toute licence, tout certificat, toute classification, qualification ou autorisation délivré aux termes de la présente réglementation pour une durée pouvant aller jusqu'à une année après la date de ce refus ; ou
7. Voir sa licence, son certificat, sa classification, sa qualification ou son autorisation, délivré aux termes de la présente réglementation, suspendu ou révoqué.
8. Toute personne sujette à la présente réglementation qui serait jugée coupable d’avoir contrevenu à toute loi locale ou nationale ayant trait à la culture, au traitement, à la fabrication, à la vente, à l’emploi, à la possession, au transport ou à l’importation de stupéfiants, marijuana, dépresseur ou stimulant ou substances peut :
9. Se voir refuser toute licence, tout certificat, toute classification, qualification ou autorisation délivré aux termes de la présente réglementation pour une durée pouvant aller jusqu'à une année après la date de condamnation finale ; ou
10. Voir sa licence, son certificat, sa classification, sa qualification ou son autorisation, délivré aux termes de la présente réglementation, suspendu ou révoqué.
11. La liste des produits chimiques considérés comme étant des substances psychoactives figure à la NMO 1.2.1.8.

OACI, Annexe 1 : 1.2.7.1 ; 1.2.7.2 ; 1.2.7.3

OACI, Annexe 2 : 2.5

 OACI, Annexe 6, Partie I : 3.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.5

OACI, Doc. 9654

## Procédures d'enquête et d'exécution

### Procédures d'enquête

#### Rapports relatifs aux violations

1. Toute personne ayant connaissance d’une violation de la loi relative à la sécurité de l’aviation civile (la Loi), telle qu'amendée, de toute réglementation ou de tout ordre émis à ce titre en rend compte à la Régie.
2. Chaque rapport soumis au titre de la présente section ainsi que toute autre information pertinente pour l'affaire signalée, dont la Régie peut disposer, sera passé en revue par cette dernière pour déterminer la nature et le type de toute enquête supplémentaire ou mesure d'exécution qu'elle entreprendra.

14 CFR 13.1

#### Enquêtes ─ Généralités

1. Aux termes de la loi relative à la sécurité de l’aviation civile, telle qu’amendée, le DAC peut effectuer des enquêtes, tenir des audiences, émettre des assignations à comparaître, requérir la production de documents, dossiers et biens pertinents et enregistrer des preuves et des dépositions.

14 CFR 13.3 (a)

#### Plaintes officielles

1. Les plaintes soumises à la Régie aux termes du paragraphe 1.3.1.1(a) de la présente section le sont sous la forme et de la manière prescrites par la Régie.

14 CFR 13.5

### Mesure administrative

1. Si la Régie détermine qu’une mesure administrative est appropriée pour une violation ou une violation alléguée de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, ou d'un ordre ou d'une réglementation aux termes de celle-ci, la Régie peut procéder par l'un des moyens suivants :
2. Une « Notice d'avertissement » qui donne les faits et informations disponibles à propos de l'incident ou de la condition et indique qu'il peut y avoir eu contravention ; ou
3. Une « Lettre de correction » qui confirme la décision de la Régie dans l'affaire et stipule la mesure corrective nécessaire que le contrevenant a prise ou est convenu de prendre. Si la mesure corrective convenue n’est pas exécutée dans sa totalité, une mesure formelle portant sur les licences ou les certificats peut être prise conformément au paragraphe 1.3.3.3 de la présente section.
4. Une mesure administrative prise aux termes de la présente section ne constitue pas une décision officielle sur l'affaire.

14 CFR 13.11

### Mesures coercitives juridiques

N. B. : Le tableau 2, « Sanctions recommandées », est un tableau guide relatif aux sanctions qui figure à la NMO 1.3.3. Ce tableau guide peut être modifié pour se conformer aux dispositions de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, ayant trait aux sanctions et refléter la politique d'exécution de la Régie.

#### Sanctions civiles

1. Quiconque, autre qu’une personne se livrant à une opération de transport commercial aérien, qui enfreint une disposition quelconque de la Loi relative à la sécurité de l’aviation civile, telle qu’amendée, ou de tout ordre, toute règle, toute consigne ou toute réglementation émis aux termes de celle-ci, est passible d’une sanction civile imposée par la Régie conformément au paragraphe 701(a) de la Loi.
2. Toute personne se livrant à une opération de transport commercial aérien qui enfreint une disposition quelconque de la Loi relative à la sécurité de l’aviation civile, telle qu’amendée, ou de tout ordre, toute règle, toute consigne ou toute réglementation émis aux termes de celle-ci, est passible d’une sanction civile imposée par la Régie conformément au paragraphe 701 (b) de la Loi.
3. Des sanctions civiles peuvent être imposées au lieu ou en sus de toute mesure portant sur les licences ou les certificats mentionnée au paragraphe 1.3.3.3 de la présente section.
4. Les directives portant sur les sanctions civiles et les mesures portant sur les licences ou les certificats sont prescrites dans la NMO 1.3.3.

14 CFR 13.14 ; 13.15 ; 13.16 ; 13.18

#### Sanctions pénales

1. La Section 702 de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, établit des sanctions pénales pour toute personne qui enfreint en toute connaissance de cause et volontairement des dispositions particulières de ladite loi ou de tout ordre, toute règle, toute consigne ou toute réglementation émis au titre de celle-ci.
2. Si la Régie prend conscience d’une violation possible de toute disposition pénale de la Loi relative à la sécurité de l’aviation civile, telle qu’amendée, relevant de la compétence d'un autre organisme gouvernemental de [ÉTAT], elle en rendra immédiatement compte à l'organisme gouvernemental de [ÉTAT] qui convient de la façon prescrite par les deux organismes gouvernementaux.
3. Les directives portant sur les sanctions pénales et les mesures portant sur les licences ou les certificats sont prescrites dans la NMO 1.3.3.

14 CFR 13.23

#### Mesures portant sur les licences et les certificats

1. SUSPENSION OU RÉVOCATION D’UNE LICENCE OU D’UN CERTIFICAT POUR INFRACTION À LOI RELATIVE À LA SÉCURITÉ DE L’AVIATION CIVILE, TELLE QU’AMENDÉE, OU À TOUTE RÉGLEMENTATION OU TOUT ORDRE ÉMIS AUX TERMES DE CELLE-CI.
2. Le titulaire de toute licence ou de tout certificat délivré aux termes de la présente réglementation qui enfreint une disposition quelconque de la Loi relative à la sécurité de l’aviation civile, telle qu’amendée, ou de tout ordre, toute règle, toute consigne ou toute réglementation émis aux termes de celle-ci, est passible de suspension ou de révocation de ladite licence ou dudit certificat, conformément aux dispositions de la Section 611 de la Loi.
3. Toute licence ou tout certificat délivré aux termes de la présente réglementation cesse d'être valide en cas de restitution, suspension ou révocation.
4. Le titulaire de toute licence ou de tout certificat délivré aux termes de la présente réglementation ayant été suspendu, restitué ou révoqué rend ledit document à la Régie sur demande de celle-ci.
5. RÉINSPECTION OU RÉEXAMEN D’UN CERTIFICAT OU D’UNE LICENCE POUR MANQUE DE QUALIFICATION.
6. Conformément à la section 611(a) et (b) de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, la Régie peut réinspecter ou réexaminer tout aéronef civil ou produit aéronautique, tout exploitant aérien, tout ATO, tout AMO ou tout personnel navigant titulaire d'une licence ou d'un certificat délivré aux termes des sections 602 à 606 de la présente Loi.
7. Si, à la suite de cette réinspection ou de ce réexamen ou de toute autre enquête effectuée, la Régie détermine qu'il y a un manque de qualification et que la sécurité du transport aérien et l'intérêt public l'exigent, elle peut émettre un ordre visant à amender, modifier, suspendre ou révoquer la licence ou le certificat, dans sa totalité ou en partie.
8. Les procédures relatives au réexamen des licences ou certificats du personnel sont stipulées dans la Partie 2 de la présente réglementation.
9. NOTIFICATION ET OCCASION D’ÊTRE ENTENDU. Sauf si la sécurité du transport aérien requiert une action immédiate, la Régie donnera, avant une détermination finale effectuée aux termes du paragraphe 1.3.3 de la présente section, l’occasion à la personne d’être entendue quant aux raisons pour lesquelles une telle licence ou un tel certificat ne devrait pas être amendé, modifié, suspendu ou révoqué conformément à la section 611(c) de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée.
10. NOUVELLE DEMANDE APRÈS RÉVOCATION. Sauf autrement autorisé par la Régie, une personne dont la licence ou le certificat a été révoqué, n'est pas autorisée à soumettre une demande pour toute licence ou tout certificat avant 1 an suivant la date de révocation.
11. NOUVELLE DEMANDE APRÈS SUSPENSION. Sauf autrement autorisé par la Régie, une personne dont la licence ou le certificat a été suspendu n'est pas autorisée à soumettre une demande pour toute licence ou tout certificat pendant la période de suspension.

14 CFR 13.19

#### Saisie d'un aéronef

1. Comme stipulé dans la Loi relative à la sécurité de l’aviation civile, telle qu’amendée, un aéronef impliqué dans une violation ayant donné lieu à une sanction civile imposée à son propriétaire ou à son exploitant, ou pouvant l'être, peut faire l'objet d'une saisie par la Régie conformément aux procédures d'exécution instituées par celle-ci.

N. B. : La saisie d'un aéronef n'a normalement lieu que dans les cas de violation particulièrement flagrante (comme son utilisation en contravention continue).

14 CFR 13.17

FAA, Ordre 2150.3C, Chapitre 7 : 4(m)

## Dérogations

### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les procédures de demande, d’évaluation et de refus ou d’accord des dérogations à la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, ou à toute autre réglementation ou tout autre ordre émis aux termes de celle-ci, comme prévu par la section 612(b) de la Loi.

### Généralités

1. Toute personne intéressée peut soumettre à la Régie une demande de dérogation à la présente réglementation.
2. Seule la Régie peut accorder des dérogations et personne ne peut entreprendre ou faire entreprendre une action qui n'est pas conforme à la présente réglementation, sauf sur octroi par la Régie d'une dérogation applicable à ladite personne.
3. Les dérogations ne seront accordées par la Régie que dans des circonstances extraordinaires.

### Demande de dérogation

1. Afin de donner le temps de procéder à un examen en temps opportun, les demandes de dérogation devraient être soumises au moins 60 jours avant la date proposée d'entrée en vigueur.
2. En ce qui concerne le demandeur, la demande doit contenir ce qui suit :
3. Nom ;
4. Adresse municipale et adresse postale, si elles sont différentes ;
5. Numéro de téléphone ;
6. Numéro de télécopieur, le cas échéant ;
7. Adresse électronique, le cas échéant ; et
8. Agent pour tout ce qui a trait à la demande.
9. En sus du paragraphe 1.4.3(b) de la présente sous-section, la demande doit contenir :
10. Un énoncé de l’impératif spécifique dont le demandeur cherche à être dispensé ;
11. Une description du type d’opération devant être menée aux termes de la dérogation proposée ;
12. La durée proposée de la dérogation ;
13. Une explication de la façon dont la dérogation serait dans l’intérêt public, c’est-à-dire dont le public en général en bénéficierait ;
14. Une description détaillée des autres moyens par lesquels le demandeur assurera un niveau de sécurité équivalent à celui qui a été établi par la réglementation en question ;
15. Une évaluation et une discussion de toute préoccupation connue en matière de sécurité concernant la réglementation, dont des informations sur tout accident ou incident pertinent dont le demandeur a connaissance ; et
16. Si le demandeur cherche à opérer aux termes de la dérogation proposée hors de l’espace aérien de [ÉTAT], indiquer si la dérogation serait en contravention de toute disposition des SARP de l’OACI.
17. Si le demandeur n'est pas un ressortissant ou résident légal de [ÉTAT], la demande doit spécifier un agent de [ÉTAT] pour notification.
18. Si le demandeur sollicite un examen d'urgence, la demande doit contenir les faits et raisons pour lesquels la demande n'a pas été soumise en temps opportun et les raisons pour lesquelles il s'agit d'une urgence. La Régie peut refuser une dérogation si elle constate que le demandeur n'a pas justifié le fait que la demande n'a pas été soumise en temps opportun.

### Évaluation, publication, notification et prolongation de l’exemption

#### Évaluation initiale par la Régie

1. La Régie examinera la demande pour en vérifier l’exactitude et sa conformité à ce qui est requis par le paragraphe 1.4.3 de la présente partie.
2. Si les conditions de soumission figurant au paragraphe 1.4.3 de la présente partie n'ont pas été satisfaites, la Régie en notifiera le demandeur et ne se livre à aucune autre action jusqu'à ce que le demandeur s'y conforme.
3. Si la demande semble apparemment répondre aux impératifs du paragraphe 1.4.3 de la présente partie et la Régie détermine qu'une évaluation sur son fond est justifiée, la Régie publiera un récapitulatif détaillé de la demande aux fins de commentaires et spécifiera la date à laquelle ils doivent être reçus pour être pris en considération.

#### Évaluation de la demande

1. Si les conditions de soumission de demande ont été satisfaites, après le passage en revue initial, la Régie effectuera une évaluation technique de la demande, ce qui comprend ce qui suit :
2. Une détermination de la raison pour laquelle la dérogation serait dans l’intérêt public.
3. Une détermination de si la proposition du demandeur assurerait un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la réglementation.
	* + 1. S'il semble, pour la Régie, qu'une évaluation technique de la demande imposerait un fardeau important sur ses ressources techniques, elle peut refuser la dérogation sur cette base.
4. Une détermination, si le demandeur cherche à opérer aux termes de la dérogation, hors de l'espace aérien de [ÉTAT], si accorder une dérogation contreviendrait aux dispositions des SARP de l’OACI en vigueur.
5. Une évaluation des commentaires reçus des parties intéressées concernant la dérogation proposée.
6. Une recommandation, basée sur ce qui précède, quant à l'approbation ou au refus de la demande et à toute condition ou limitation qui doit faire partie de la dérogation.

#### Notification de la détermination

1. La Régie notifiera le demandeur par lettre formelle et publie un récapitulatif détaillé de son évaluation technique et de sa décision de donner suite ou non à la demande de dérogation. Ce dernier spécifie la durée de la dérogation et les conditions ou limitations éventuelles à celle-ci.
2. Si la demande concerne une mesure d'urgence, la Régie publiera la demande et/ou sa décision dès que possible après l'examen de la demande.
3. Si la dérogation affecte un nombre important de membres du monde de l'aviation de [ÉTAT], la Régie publiera aussi le récapitulatif dans ses AIP.

#### Extension de la dérogation à d'autres parties intéressées

1. Si la Régie détermine qu'une dérogation peut être accordée, d'autres personnes ou organisations peuvent lui demander de les y inclure.
2. Ces demandes sont soumises conformément aux conditions figurant au paragraphe 1.4.3 de la présente partie.
3. Si la Régie détermine que la demande mérite que la dérogation soit étendue au demandeur, elle notifiera celui-ci par lettre, spécifiant la durée de la dérogation et dressant la liste des conditions supplémentaires pouvant s'appliquer au demandeur et ne figurant pas dans la dérogation originale.

## Définitions

N. B. : Toutes les définitions utilisées dans la présente réglementation ont été transférées dans cette sous-partie pour en faciliter la consultation. Les définitions qui sont principalement utilisées dans des parties spécifiques des présentes peuvent également y figurer. Dans certains cas, les définitions de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, peuvent être différentes de celles qui sont utilisées dans la présente réglementation. Ceci est dû au fait que les lois ont tendance à être rédigées en termes plus larges et peuvent s'appliquer à divers organismes gouvernementaux de [ÉTAT]. Lesdits organismes doivent définir ces termes en fonction de leurs besoins spécifiques. La présente partie reprend les définitions de l'OACI lorsqu'elles sont disponibles.

1. Aux fins de la présente réglementation, les définitions suivantes s'appliquent :
2. **Distance utilisable pour l’accélération-arrêt (****ASDA).** La longueur disponible de roulement au décollage, plus le prolongement d'arrêt, s'il est fourni.
3. **Acceptable.** Une règle d’élaboration du paragraphe 1.1.1.1(a)(7) de la présente partie signifiant que la Régie a passé en revue la méthode, procédure ou politique et n'a pas objecté, pas plus qu'elle n'a approuvé son utilisation ou son application proposée.
4. **Liste de contrôle d'acceptation.** Concernant la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, un document servant à effectuer une vérification de l'apparence extérieure de colis de marchandises dangereuses et des documents qui y sont associés, pour déterminer que tous les impératifs requis ont été satisfaits.
5. **Accident.** Dans un contexte de gestion de la sécurité, un événement lié à l’utilisation d’un aéronef qui, dans le cas d’un aéronef piloté, se produit entre le moment où toute personne y monte à bord dans l’intention d’effectuer un vol et le moment où toutes ces personnes sont descendues, ou, dans le cas d’un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où il est prêt à bouger dans le but d’effectuer un vol et celui où il s’arrête à la fin du vol et le système principal de propulsion est éteint, au cours duquel :
	* + 1. Une personne est mortellement ou grièvement blessée pour avoir : été dans l’aéronef ou en contact direct avec n’importe quelle partie de celui-ci, y compris celles qui s’en sont détachées, ou directement exposée au souffle du réacteur, sauf lorsque ces blessures proviennent de causes naturelles, sont auto-infligées ou infligées par d’autres personnes ou sont subies par des passagers clandestins se cachant dans des endroits qui ne sont normalement pas disponibles pour les passagers et l’équipage ; ou
			2. L’aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l’élément endommagé, sauf s’il s’agit d’une panne de moteur ou d’avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capots ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d’ailes, aux antennes, aux sondes, aux déflecteurs de volets, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux portes de train d’atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de l’aéronef (comme des petites entailles ou perforations), ou dans le cas de dommages mineurs aux pales de rotor principales et de queue, au train d’atterrissage et ceux qui résultent de la grêle ou d’impact d’oiseaux (y compris des trous dans le radôme) ; ou
			3. L’aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Notes :

* Aux fins d’uniformité statistique seulement, une blessure entraînant la mort dans les 30 jours de la date de l'accident est classée en tant que blessure mortelle par l'OACI.
* Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin et que l'épave n'a pas été localisée.
* Le type d’aéronef sans pilote devant faire l’objet d’une enquête est abordé dans l’Annexe 13 de l’OACI : 5.1.
* Les principes directeurs concernant la détermination des dommages subis par un aéronef figurent au Supplément E de l’Annexe 13 de l'OACI.
1. **Gestionnaire responsable.** La personne acceptable par la Régie, qui détient des pouvoirs accordés par la société constituée pour assurer que toutes les activités puissent être financées et exécutées conformément aux normes requises par la Régie et tout autre impératif requis par l’exploitant. Le gestionnaire responsable peut déléguer, par écrit, à une autre personne faisant partie de l'organisation, la gestion quotidienne, mais pas la responsabilité générale de la gestion des approbations.
2. **Conclusion de médecins agréés.** Conclusions d'un ou plusieurs experts agréés par le service de délivrance des licences pour connaître du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tous autres experts dont l'avis est nécessaire.
3. **Représentant accrédité.** En ce qui concerne un accident d'aviation, une personne désignée par un État, en fonction de ses qualifications, aux fins de participer à une enquête menée par une autre partie.
4. **Acrobaties aériennes.** Des manœuvres intentionnellement effectuées par un aéronef faisant intervenir un changement abrupt d'attitude, une attitude anormale ou une variation anormale de la vitesse.
5. **Actes d’intervention illicites.** Actes ou tentatives d'actes susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, comme ce qui suit :
	* + 1. Prise de contrôle illicite d’un aéronef ;
			2. Destruction d’un aéronef en service ;
			3. Prise d’otages à bord d’un aéronef ou sur des aérodromes ;
			4. Intrusion par force à bord d’un aéronef, dans un aérodrome ou dans les locaux d’une installation aéronautique ;
			5. Introduction à bord d’un aéronef ou dans un aérodrome d’une arme, d’un dispositif ou d’une matière dangereuse à des fins criminelles ;
			6. Utilisation d'un aéronef en service dans le but d’entraîner la mort, des blessures graves, des dégâts matériels ou environnementaux importants ; et
			7. Transmission de fausses informations mettant en danger la sécurité d’un aéronef en vol ou au sol, des passagers, de l’équipage, du personnel au sol ou du grand public à un aérodrome ou dans une installation de l’aviation civile.
6. **Modèle de compétence adapté.** Ensemble de compétences, descriptions associées et critères de rendement adaptés à partir d'un cadre de compétence de l’OACI, qu'une organisation utilise pour développer une formation et évaluation basées sur les compétences pour un rôle donné.
7. **Conseiller.** En ce qui concerne un accident d'aviation, une personne nommée par un État, en fonction de ses qualifications, pour assister son représentant accrédité lors d'une enquête.
8. **Espace aérien à service consultatif.** Un espace aérien dont les dimensions sont définies, ou une route désignée, dans lequel un service consultatif de la circulation aérienne est disponible.
9. **Route à service consultatif.** Une route désignée, le long de laquelle un service consultatif de la circulation aérienne est disponible.
10. **Travail aérien.** Une opération aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
11. **Aérodrome.** Une zone définie sur terre ou sur l'eau (y compris tout bâtiment, toute installation et tout équipement) destinée à être utilisée, dans sa totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et le mouvement en surface d'aéronefs.
12. **Services de contrôle d'aérodrome.** Service d’ATC pour la circulation d’aérodrome.
13. **Tour de contrôle d'aérodrome.** Une unité établie pour assurer un service d’ATC pour la circulation d'aérodrome.
14. **Service d’information de vol d’aérodrome (AFIS).** Service ciblé d’information de circulation et d'informations opérationnelles, fourni dans la zone d'information de vol d'un aérodrome à tous les aéronefs équipés de radio, afin d’assister l’exécution efficace et sans danger des vols.
15. **Minimums opérationnels d'aérodrome.** Les limites d'utilisation d'un aérodrome pour :
	* + 1. Le décollage, en termes de RVR et/ou de visibilité et, si nécessaire de couverture nuageuse ;
			2. L’atterrissage dans les opérations d’approche aux instruments en 2D, en termes de visibilité et/ou de RVR, de MDA/H et, si nécessaire, de couverture nuageuse ; et
			3. L’atterrissage dans les opérations d’approche aux instruments en 3D, en termes de visibilité et/ou de RVR et de DA/H, en fonction du type et/ou de la catégorie de l’opération.
16. **Circulation d'aérodrome.** Toute circulation sur l’aire de manœuvre d’un aérodrome et tous les aéronefs en vol à proximité d'un aérodrome.

N. B. : Un aéronef se trouve à proximité d'un aérodrome lorsqu'il entre, quitte ou se trouve dans le circuit de circulation dudit aérodrome.

1. **Zone de circulation d'aérodrome (ATZ).** Un espace aérien de dimensions définies, établi autour d'un aérodrome pour protéger la circulation d'aérodrome.
2. **Expérience aéronautique.** Temps de pilotage à bord d'un aéronef ou d'un FSTD approuvé pour répondre aux conditions de formation et de temps de vol requises par la présente réglementation.
3. **Publications d’information aéronautique (AIP).** Publication publiée par ou conjointement avec la régie d'un État, contenant des informations aéronautiques de validité durable, essentielles à la navigation aérienne.
4. **Produit aéronautique.** Tout aéronef, tout moteur d’aéronef, toute hélice d’aéronef, ou toute pièce devant y être installée.
5. **Station aéronautique.**Station terrestre au sein du service mobile aéronautique. Dans certains cas, par exemple, une station aéronautique peut se trouver à bord d'un navire ou sur une plateforme maritime.
6. **Avion.** Un aéronef plus lourd que l'air et motopropulsé, dont la portance en vol provient principalement de réactions aérodynamiques sur des surfaces qui demeurent fixes dans des conditions de vol données.
7. **Système d'un avion**.Comprend tous les éléments d’équipement nécessaires au contrôle et à l’exercice d’une fonction majeure en particulier. Comprend à la fois l’équipement fourni spécifiquement pour ladite fonction et l’équipement connexe de base d'un avion, par exemple, les éléments fournissant l’alimentation électrique permettant le fonctionnement de l’équipement. Le moteur n’est pas considéré comme un système d'un avion.
8. **Résumé de l’accord**. Lorsqu’un aéronef est exploité conformément à un accord conclu au titre de l’Article 83 bis entre l’État d'immatriculation et un autre État, le résumé de l’accord est un document transmis conjointement audit accord enregistré auprès du Conseil de l’OACI. Le résumé identifie, de manière claire et succincte, les fonctions et tâches transférées par l’État d'immatriculation audit autre État.

*N. B. : Dans la définition ci-dessus, « autre État » désigne soit l’État de l'exploitant pour les opération de transport aérien commercial, soit, pour les opérations d’aviation générale, l’État du siège principal de l’exploitant d'aviation générale concerné.*

1. **Exploitation d'aéronefs agricoles.** L’exploitation d’un aéronef aux fins suivantes :
	* + 1. Le largage de tout poison économique ;
			2. Le largage de toute autre substance destinée à nourrir les plantes, traiter les sols, propager la flore ou au contrôle des nuisibles ; ou
			3. Se livrer à des activités affectant directement l'agriculture, l'horticulture ou la préservation des forêts, mais ne comprenant pas le largage d'insectes vivants.
2. **Vol de nuit assisté.** Pour un vol durant lequel le pilote utilise des lunettes de vision nocturne, la partie du vol pendant laquelle le pilote les utilise aux fins de référence visuelle au sol.
3. **Système anti-collision embarqué (ACAS).**Système d’aéronef exploitant les signaux des transpondeurs SSR, qui fonctionne indépendamment de l’équipement au sol et alerte le pilote de tout conflit potentiel entre aéronefs équipés de transpondeurs SSR.
4. **Enregistreur d’images embarqué (AIR).** Un dispositif qui fait appel à une combinaison de caméras pour collecter et enregistrer les informations qui reflètent l'état de diverses parties de l'aéronef (internes et externes). Source : Édition actuelle de EUROCAE ED-112A, « *Minimum Operational Performance Specification for Crash Protected Airborne Recorder Systems* » (Spécification de performance opérationnelle minimale pour les systèmes d'enregistrement embarqués à l'épreuve des accidents), paragraphe 1-1.5.1.

N. B. : La FAA définit un AIR comme un équipement conçu pour enregistrer des images du vol et placer les données dans une mémoire à l'épreuve des accidents pour aider lors des enquêtes portant sur des accidents ou des incidents. Source : Édition actuelle de FAA TSO-C176, « Aircraft Cockpit Image recorder Systems » (Systèmes d’enregistreurs d'images dans le poste de pilotage), paragraphe 3(a).

1. **Aéronef.** Toute machine capable de se maintenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autres que celles de l'air contre la surface de la terre. Le terme « aéronef », utilisé dans la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile ou dans la présente réglementation, se réfère aux appareils civils seulement, et non aux aéronefs publics ou d’État.

N. B. : La classification des aéronefs est prescrite dans la NMO 4.2.1.6.

1. **Avionique de bord.** Une expression désignant tout dispositif électronique ─ y compris ses éléments électriques ─ destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.
2. **Catégorie d'aéronef.** Classification des aéronefs d’après des caractéristiques fondamentales spécifiées (par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre, dirigeable, motorisé).
3. **Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est de plusieurs pilotes.** Un type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être exploité en toute sécurité par un équipage minimal de deux pilotes.
4. **Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote.** Un type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être exploité en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.
5. **Composant d'aéronef.** Tout composant d'un aéronef, jusqu'à et y compris, un groupe motopropulseur complet et/ou tout équipement d'exploitation ou d'urgence.
6. **Système d'enregistrement des données de vol (ADRS).** Un ou plusieurs dispositifs faisant appel à une combinaison de fournisseurs de données, destinés à collecter et enregistrer les paramètres qui reflètent l'état et la performance d'un aéronef. Source : Édition actuelle de EUROCAE ED-155, « *Minimum Operational Performance Specification for Lightweight Flight Recording Systems* » (Spécification de performance opérationnelle minimale pour les systèmes légers d'enregistrement en vol), paragraphe 1-1.5.1.
7. **Moteur d'aéronef.** Tout moteur utilisé ou appelé à l'être, pour la propulsion des aéronefs, ce qui comprend toutes les pièces, l'équipement connexe et les accessoires de ceux-ci autres que les hélices.
8. **Manuel de vol de l'aéronef (AFM).** Un manuel, associé au certificat de navigabilité, contenant les limitations dans lesquelles l'avion est considéré comme navigable, et les instructions et informations nécessaires pour l'exploitation de l'avion sans danger par les membres de l'équipage de conduite.
9. **Manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM).** Un manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence, les listes de contrôle, les limitations, les informations de rendement, les détails des systèmes de l'aéronef et autres matériels pertinents pour l'exploitation de l'aéronef.

N. B. : L’AOM fait partie de l’OM de l’exploitant.

1. **Piraterie aérienne.** Toute saisie ou prise de contrôle de fait ou tentative de saisie ou de prise de contrôle, par la force ou la violence ou toute autre forme d'intimidation, à des fins illégales, d'un aéronef relevant de la juridiction de [ÉTAT].
2. **Aéronef requérant un copilote.** Un type d'aéronef dont l'exploitation requiert un copilote, comme spécifié dans le manuel de vol ou l’AOC.
3. **Vérification de sécurité des aéronefs.** Inspection de l’intérieur d’un aéronef auquel des passagers peuvent avoir eu accès, inspection de la soute afin d’y détecter tout objet suspect, toute arme, tout explosif ou autres appareils, articles ou substances dangereux.
4. **Fouille de sécurité des aéronefs.** Inspection exhaustive de l’intérieur et de l’extérieur d’un aéronef afin d’y détecter tout objet suspect, toute arme, tout explosif ou autres appareils, articles ou substances dangereux.
5. **Livret technique d'aéronef.** Un document se trouvant à bord d'un aéronef et contenant des informations répondant aux normes de l'OACI ; il comporte deux sections indépendantes : le carnet de route et le livret de maintenance.
6. **Suivi d’aéronefs.** Processus établi par l’exploitant qui maintient et met à jour, à intervalles normalisés, un dossier au sol indiquant la position en quatre dimensions de chaque aéronef en vol.
7. **Type d'aéronef.** Tous les aéronefs de la même conception de base, dont toute modification qui y est apportée, sauf celles qui résultent d'un changement des caractéristiques de comportement ou de vol.
8. **Cellule.** Le fuselage, les rampes, les nacelles, les capots, le carénage, les surfaces d'ailes (y compris les rotors, mais pas les hélices et les voilures tournantes d'un groupe motopropulseur) et le train d'atterrissage d'un aéronef et leurs accessoires et contrôles.
9. **Station de radio de contrôle air-sol.** Station de télécommunication aéronautique responsable en premier lieu de la prise en charge des communications relatives à l’exploitation et au contrôle des aéronefs dans une zone donnée.
10. **Personnel navigant.** Se réfère à :
	* + 1. Toute personne se livrant, en tant que commandant ou pilote, mécanicien ou membre de l'équipage, à la navigation d'un aéronef pendant que ce dernier se déplace ;
			2. Toute personne chargée de l'inspection, la maintenance, la révision ou la réparation d'aéronefs et toute personne chargée de l'inspection, la maintenance, la révision ou la réparation de moteurs, d'hélices ou d'appareils d'aéronefs ; ou
			3. Toute personne faisant fonction d'agent des opérations aériennes.
11. **Compétence aéronautique.** L’utilisation constante d'un jugement sûr et de connaissances, compétences et attitudes bien développées pour accomplir les objectifs du vol.
12. **Installation de navigation aérienne.** Toute installation utilisée, pouvant être utilisée ou conçue pour être utilisée pour aider à la navigation aérienne, ce qui comprend les aérodromes, les aires d'atterrissage, le balisage, tout appareil ou équipement destiné à disséminer des informations météorologiques, à la signalisation, à la radiogoniométrie ou aux communications radio ou électriques, et toute autre structure ou tout autre mécanisme ayant un but similaire pour guider ou contrôler le vol dans l'air ou l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs.
13. **Exploitant aérien.** Toute organisation qui entreprend de se livrer au transport commercial aérien national ou international, directement ou indirectement ou par location ou tout autre arrangement.
14. **Permis d'exploitation aérienne (AOC).** Un permis autorisant un exploitant à se livrer à des opérations de transport commercial aérien spécifiées.
15. **Programme de sécurité d’exploitant aérien.** Chaque État contractant établit et met en œuvre un programme national écrit de sécurité de l’aviation civile destiné à protéger les opérations d’aviation civile contre les actes d'ingérence illicite, par l'intermédiaire des réglementations, pratiques et procédures tenant compte de la sécurité, de la régularité et de l’efficacité des vols.
16. **Dirigeable.** Un aéronef plus léger que l'air et à moteur.
17. **Côté piste.** Aire de mouvement d'un aérodrome, terrain et bâtiments adjacents, ou parties de ces derniers, dont l’accès est contrôlé.
18. **Circulation dans l’air.** Mouvement d'un hélicoptère/décollage et atterrissage verticaux au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l’effet de sol et à une vitesse au sol normalement inférieure à 37 km/h (20 kt).

N. B. : La hauteur réelle est susceptible de varier, et certains hélicoptères peuvent requérir une circulation dans l’air à 8 m (25 pieds) du sol pour atténuer les turbulences de l’effet de sol ou laisser un espace pour l’élingage de charges.

1. **Circulation aérienne.** Tous les aéronefs en vol ou opérant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.
2. **Service consultatif de la circulation aérienne.**Un service fourni dans un espace aérien à service consultatif pour assurer la séparation, pour autant que cela soit pratique, des aéronefs opérant avec des plans de vol suivant les IFR.
3. **Autorisation du contrôle de la circulation aérienne (ATC).** Autorisation accordée à un aéronef de procéder dans les conditions spécifiées par une unité d’ATC.

Note 1 : Pour des raisons pratiques, l'expression « autorisation de l’ATC » est souvent abrégée en « autorisation » lorsqu'elle est utilisée dans le contexte approprié.

Note 2 : Le terme « autorisation » abrégé peut être précédé par les mots : taxi, décollage, départ, en route, approche ou atterrissage, pour indiquer la partie particulière du vol à laquelle l'autorisation de l’ATC a trait.

1. **Installation de contrôle de la circulation aérienne (ATC).** Un bâtiment dans lequel se trouvent les personnes et l’équipement responsable des services ATC (comme la tour d’aérodrome, le contrôle de l'approche, le centre). Peut aussi être appelée unité d’ATC.
2. **Service de contrôle de la circulation aérienne (ATC).** Un service fourni dans un espace aérien à service consultatif qui fait la promotion d’une circulation sans danger, dans l’ordre et rapide et de la séparation de la circulation aérienne sur les aérodromes et lors de l’approche, du départ et en route, ce qui comprend les aéronefs opérant avec des plans de vol suivant les IFR. Peut aussi être appelé service consultatif de la circulation aérienne ou ATS.
3. **Service de la circulation aérienne (ATS).** Terme générique pouvant avoir trait au service d'information de vol, au service d’alerte, au service consultatif de la circulation aérienne, au service d’ATC (service de contrôle régional, service de contrôle d’approche, ou service de contrôle d’aérodrome). Voir également : service de contrôle de la circulation aérienne (ATC).
4. **Espaces aériens de service de la circulation aérienne (ATS).** Espaces aériens de dimensions définies, désignés alphabétiquement, dans lesquels des types spécifiques de vols peuvent avoir lieu et pour lesquels les ATS et les règles d'exploitation sont spécifiés.

N. B. : Les espaces aériens ATS sont classés en classe A à G.

1. **Route de service de la circulation aérienne (ATS) ou de contrôle de la circulation aérienne (ATC).** Une route déterminée, destinée à canaliser la circulation aérienne en fonction des besoins pour assurer des ATS, définie par les spécifications de route comprenant un indicatif de route ATS ou ATC, le suivi de et vers des points importants (points de cheminement), la distance entre les points importants, des impératifs de compte rendu et, sur détermination de l'autorité ATS ou ATC appropriée, l'altitude la plus basse ne présentant pas de danger.

N. B. : L'expression « route ATS » ou « route ATC » est utilisée pour signifier voie aérienne, route à service consultatif, route contrôlée ou non ou route d'arrivée ou de départ.

1. **Bureau de piste des services de la circulation aérienne (ATS).** Une unité établie pour recevoir des comptes-rendus concernant les ATS et des plans de vol soumis avant le départ.

N. B. : Un bureau de poste des ATS peut être établi en tant qu'unité séparée ou combinée avec une autre, comme une autre unité des ATS ou une unité d'information aéronautique.

1. **Service de surveillance des services de la circulation aérienne (ATS).** Se réfère à un service fourni directement par le biais d'un système de surveillance des ATS.
2. **Système de surveillance des services de la circulation aérienne (ATS).** Terme générique pouvant signifier ADS-B, PSR, SSR ou tout autre système au sol comparable permettant l’identification des aéronefs.

N. B. : Un système au sol comparable est un système dont il a été démontré, par évaluation comparative ou autre méthodologie, qu'il dispose d’un niveau de sécurité et de rendement supérieur ou égal à celui d’un SSR monopulse.

1. **Unité de service de la circulation aérienne (ATS).**Terme générique pouvant signifier unité d’ATC, centre d'information de vol ou bureau de poste des ATS.
2. **Voie aérienne.** Une aire de contrôle ou partie de celle-ci établie sous forme de couloir.
3. **Étiquette d’approbation de navigabilité (AAT).** Une étiquette qui est fixée sur une pièce. Le numéro de la pièce, le numéro de série et l'état actuel de durée de vie de la pièce doivent figurer sur l'étiquette. Chaque fois qu'une pièce est enlevée d'un type de produit certifié, une nouvelle étiquette doit être créée ou celle qui existe être mise à jour avec l'état actuel de durée de vie. L'AAT a deux buts : (1) approbation pour remise en service d'un produit aéronautique, pour assemblage après entretien, révision, modification, réparation ou inspection ; et (2) expédition d’une pièce nouvellement fabriquée.
4. **Données de navigabilité.** Toute information nécessaire pour assurer qu'un aéronef ou un de ses composants peut être maintenu dans un état tel que sa navigabilité ou l'état de fonctionnement de l'équipement d'exploitation et d'urgence, selon le cas, soit assuré.
5. **Consigne de navigabilité (CN).** Informations sur le maintien de la navigabilité qui s’appliquent aux produits suivants : aéronef, moteurs d’aéronefs, hélices et appareils. Une CN a force obligatoire si elle provient de l'État de conception.
6. **Mise en service de navigabilité.** L'aéronef de l'exploitant aérien est remis en service après entretien, par une personne spécifiquement autorisée à le faire par l'exploitant aérien plutôt que par une personne ou un organisme de maintenance en son propre nom.

N. B. : En ce qui concerne la mise en service de navigabilité, en fait, la personne qui la signe le fait en tant qu'agent autorisé de l'exploitant et certifie que la maintenance couverte a été accomplie conformément au programme de maintenance de navigabilité continue de l'exploitant aérien. Normalement, une mise en service à la suite d'inspections est requise par les spécifications d'exploitation de l'exploitant aérien et les activités de maintenance portant sur des inspections et toute autre opération majeure de maintenance. Une copie de la mise en service de navigabilité doit être remise au commandant de bord avant que l'aéronef commence ses opérations. L’exploitant aérien est dans l’obligation de désigner, par nom ou titre de fonction, chaque AMT ou organisme de maintenance titulaire d'une licence, autorisé à délivrer la mise en service de navigabilité. L'exploitant aérien doit en outre indiquer quand une mise en service de navigabilité est requise.

1. **En état de navigabilité.** L'état d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce lorsqu'il est conforme à sa conception approuvée et en état de fonctionner sans danger.
2. **Service d'alerte.** Service chargé d'alerter les organismes appropriés responsables de la recherche et du sauvetage des aéronefs et d'aider ces organismes suivant les besoins.
3. **Aérodrome de dégagement.** Un aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu’il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d’atterrir à l’aérodrome d’atterrissage prévu, et où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les impératifs de performance de l’aéronef peuvent être pris en charge, et qui est opérationnel au moment prévu de son utilisation. Les aérodromes de dégagement comprennent ce qui suit :
	* + 1. **Aérodrome de dégagement de décollage.** Un aérodrome de dégagement sur lequel un aéronef peut se poser si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser celui de départ.
			2. **Aérodrome de dégagement en route.** Un aérodrome de dégagement sur lequel un aéronef pourrait se poser si un déroutement s'impose en route.
			3. **Aérodrome de dégagement à destination.** Un aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut se poser lorsqu’il devient impossible ou inopportun d’atterrir à l’aérodrome d’atterrissage prévu.

N. B. : L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être un aérodrome de dégagement en route ou à destination pour ce vol.

1. **Autre moyen de conformité.** Un choix approuvé, autre que les approches prescrites, dont il a été démontré qu'il donne constamment des résultats égaux ou supérieurs à ceux qui sont recherchés par la réglementation.

N. B. : Un exemple d’autre moyen de conformité serait l’approbation par la Régie de la réduction du nombre d’heures de vol de 40 à 35 pour une PPL(A) lorsque la formation est assurée dans un ATO.

1. **Erreur de système altimétrique (ASE).** La différence entre l'altitude indiquée sur l'affichage de l'altimètre, en supposant que le calage altimétrique soit correct, et l'altitude-pression correspondant à la pression ambiante non perturbée.
2. **Altitude.** La distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le MSL.
3. **Annexes à la Convention de Chicago.** Les documents publiés par l’OACI concernant les SARP s’appliquant à l’aviation civile.
4. **Conditions d'exploitation prévues.** Les conditions considérées comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte, et qui sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :
	* + 1. les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ; et
			2. Les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.
5. **Appareils.** Instruments, équipement, dispositifs, pièces, équipement connexe ou accessoires, quelle qu'en soit la description, servant, pouvant servir ou dont le but est de servir à la navigation, à l'exploitation ou au contrôle d'aéronef pendant le vol (ce qui comprend les parachutes et l'équipement de communication et tout autre mécanisme ou autres mécanismes installés dans ou fixés sur un aéronef en vol) et qui ne font pas partie d'un aéronef, d'un moteur d’aéronef ou d'une hélice.
6. **Phase d’approche et d’atterrissage – hélicoptères.** La partie du vol à partir de 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l’élévation de la FATO, si le vol dépasse ladite altitude, ou à partir du début de la descente dans les autres cas, jusqu’à l’atterrissage ou au point auquel l’atterrissage est interrompu.
7. **Service de contrôle d'approche.** ATC pour l'arrivée ou le départ des vols contrôlés.
8. **Organisme de contrôle d'approche.** Organisme chargé d'assurer le service d’ATC aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.
9. **Procédure d’approche avec guidage vertical (APV).** Une IAP de PBN conçue pour les opérations d’approche aux instruments en 3D de Type A.
10. **Autorité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) ou de contrôle de la circulation aérienne (ATC).** L'autorité pertinente désignée par l’État pour assurer les ATS ou l’ATC dans l'espace aérien concerné.
11. **Règlement applicable de navigabilité.** Les codes de navigabilité complets et détaillés établis, adoptés ou acceptés par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
12. **Autorité compétente.**
	* + 1. Concernant le survol de la haute mer : L'autorité pertinente de l'État d'immatriculation.
			2. Concernant les vols autres que le survol de la haute mer : L'autorité pertinente de l'État ayant souveraineté sur le territoire survolé.
13. **Approbation.** Concernant les marchandises dangereuses visées dans les parties 8 et 9 de la présente réglementation, une disposition de l’Annexe 18 de l’OACI prévoit qu’une approbation est une autorisation accordée par une autorité nationale appropriée pour :
	* + 1. Le transport de marchandises dangereuses interdites dans les aéronefs de transport des passagers et/ou les aéronefs cargo, dans la mesure où les Instructions techniques stipulent que lesdites marchandises peuvent être transportées avec approbation ; ou
			2. Autres buts prévus par les Instructions techniques.

Note 1 : En l’absence d’une référence expresse dans les Instructions techniques autorisant l’approbation, une demande de dérogation peut être effectuée.

Note 2 : Voir la définition ci-après pour les Instructions techniques.

1. **Approbation de remise en service.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l’AMO, soit suivant un système équivalent.
2. **Approuvé.** Accepté par un État contractant en tant qu’adéquat pour un but en particulier.

N. B. : Concernant les approbations prévues dans la présente réglementation, le terme « approuvé » est une règle d’élaboration du paragraphe 1.1.1.1(a)(6) de la présente partie signifiant que la Régie a passé en revue la méthode, procédure ou politique en question et l'a approuvée officiellement par écrit.

1. **Approuvé par la Régie.** Approuvé directement par la Régie ou conformément à une procédure approuvée par celle-ci.
2. **Cursus approuvé.** Un ensemble de cours de formation dans un domaine de spécialisation, offert par un ATO et approuvé par la Régie.
3. **Données approuvées.** Informations techniques approuvées par la Régie.
4. **Organisme de maintenance agréé (AMO)** **.**Organisme agréé par un État contractant conformément aux Normes de l’OACI, Annexe 8, partie II, chapitre 6, Agrément des organismes de maintenance, afin d’effectuer des travaux de maintenance sur des aéronefs, moteurs d’aéronefs, hélices ou parties de ceux-ci, exploité sous un régime de supervision approuvé par ledit État.

N. B. : La définition ci-dessus ne saurait empêcher qu’un organisme et son régime de supervision soit agréé par plusieurs États.

1. **Norme approuvée.** Une norme de fabrication, de conception, de maintenance ou de qualité approuvée par la Régie.
2. **Instruction homologuée.** Une formation effectuée avec des cursus spéciaux et sous la supervision de la Régie.
3. **Organisme de formation agréé (OFA).** Un organisme agréé par la Régie conformément à la Partie 3 de la présente réglementation pour la formation d'équipages, formation de mécaniciens et autres formations approuvées par la Régie.
4. **Manuel des procédures des organismes de formation agréés (ATO).** Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'un ATO doit suivre dans l'exécution de ses devoirs pour répondre aux impératifs du certificat. Il peut s'agir d'un manuel combiné ou d'un manuel de formation et d'un manuel des procédures.
	* + 1. **Manuel de formation.** Un manuel contenant les buts et les objectifs de la formation, des cursus normaux et un curriculum pour chaque phase du cours de formation approuvé.
			2. **Manuel des procédures.** Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'un ATO doit suivre dans l'exécution de ses devoirs pour répondre aux impératifs du certificat.
5. **Centre de contrôle régional.** Organisme chargé d'assurer le service d’ATC aux aéronefs effectuant des vols contrôlés dans les zones de contrôle placées sous sa juridiction.
6. **Service de contrôle régional.** Service d’ATC pour les vols contrôlés dans les zones de contrôle.
7. **Navigation de surface (RNAV).** Méthode de navigation permettant le vol sur n’importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d’aides de navigation basées au sol ou dans l’espace, ou dans les limites des possibilités d’une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

N. B. : La navigation de surface englobe la PBN ainsi que d’autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la PBN.

1. **Instructeur homologué.** Une personne qui :
	* + 1. Détient un certificat valide d’instruction au sol délivré aux termes de la Partie 2 de la présente réglementation lorsqu'il instruit au sol ;
			2. Détient un certificat valide d’instructeur de vol délivré aux termes de la Partie 2 de la présente réglementation lorsqu'il instruit au sol ou en vol ; ou
			3. Est autorisée par la Régie d’assurer une instruction au sol ou en vol aux termes des Parties 2 et 3 de la présente réglementation.
2. **Régie.** La RAA responsable de la supervision de l’aviation civile dans [ÉTAT].
3. **Surveillance dépendante automatique (ADS).** Technique de surveillance dans le cadre de laquelle les aéronefs transmettent automatiquement, sur liaison de données, des données fournies par les systèmes embarqués de navigation et de détermination de la position, y compris l'identification de l'aéronef, une indication de position en quatre dimensions et d'autres données, selon les besoins.
4. **Accord de surveillance dépendante automatique (ADS).** Un plan de compte-rendu ADS qui établit les conditions de compte-rendu de données ADS (comme celles qui sont requises par les ATS ou l'unité de contrôle et la fréquence des rapports ADS dont il faut convenir avant la prestation de services ADS).
5. **Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B).** Un moyen par lequel les aéronefs, véhicules des aérodromes et autres objets peuvent automatiquement émettre et/ou recevoir des données comme celles d'identification, de position et autres, selon ce qui est approprié, en mode diffusion par liaison de données.
6. **Surveillance dépendante automatique ─ contrat (ADS-C).** Un moyen par lequel les termes d’un accord ADS-C seront échangés entre le système au sol et l’aéronef, par liaison de données, spécifiant dans quelles conditions les rapports ADS-C devraient être initiés et quelles données ils devraient contenir.

N. B. : L’expression « contrat ADS » est couramment utilisée comme signifiant contrat d’événement ADS, contrat de demande d’ADS, contrat périodique ADS ou un mode d'urgence.

1. **Accord de surveillance dépendante automatique – contrat (ADS-C).** Un plan de compte-rendu qui établit les conditions de compte-rendu de données ADS-C (comme celles qui sont requises par l’unité d’ATS et la fréquence des rapports ADS-C dont il faut convenir avant d’avoir recours à un ADS-C pour la prestation d’ATS).

N. B. : Les termes de l’accord seront échangés entre le système au sol et l’aéronef au moyen d'un contrat ou d'une série de contrats.

1. **Enregistreur de bord automatique largable (ADFR).** Un ensemble d’enregistreurs de bord installé à bord de l’aéronef et capable de se larguer de l’aéronef automatiquement.

N. B. : Ceci peut inclure l'enregistreur de conversations du poste de pilotage ou l'enregistreur de données de vol.

1. **Évaluateur médical d’aviation.** Un médecin, nommé par le service de délivrance des licences, qualifié et possédant une expérience dans la pratique de la médecine aéronautique et compétent en ce qui concerne l'évaluation des états pathologiques importants pour la sécurité des vols.
2. **Médecin examinateur d’aviation.** Un médecin formé à la médecine aéronautique et possédant les connaissances pratiques et une expérience du monde de l’aviation, qui est désigné par la Régie pour effectuer des examens médicaux de l'aptitude physique et mentale des demandeurs de licences ou de classifications requérant un examen médical.
3. **Ballon.** Un aéronef plus léger que l’air et non motopropulsé.
4. **Bannière.** Un support publicitaire soutenu par un cadre temporaire fixés à l'extérieur de l'aéronef et tiré par celui-ci.
5. **Détection de comportements**. Dans le domaine de la sécurité de l’aviation, l’application des techniques de détection des caractéristiques comportementales, y compris des signes physiologiques et gestuels indiquant un comportement anormal, afin d'identifier toute personne susceptible de représenter une menace pour l’aviation civile.
6. **Membre de l'équipage de cabine.** Un membre de l'équipage qui se livre, dans l'intérêt de la sécurité des passagers, à des tâches affectées par l'exploitant ou le pilote commandant l'aéronef, mais qui n'agit pas en tant que membre de l'équipage de conduite.

N. B. : La Régie peut ou non délivrer une licence à l'équipage de cabine.

1. **Jour civil.** Le temps qui s'écoule, en utilisant le temps universel coordonné ou l'heure locale, en commençant à minuit et prenant fin 24 heures plus tard à minuit.
2. **Mois civil.** Une période d'un mois débutant et prenant fin avec les dates conventionnellement acceptées comme indiquant le début et la fin d'un mois numéroté (comme du 1er au 31 janvier dans le calendrier grégorien).
3. **Année civile.** Une période d’une année débutant et prenant fin avec les dates conventionnellement acceptées comme indiquant le début et la fin d’une année numérotée (comme du 1er au 31 janvier dans le calendrier grégorien).
4. **Calibrage.** Un ensemble d'opérations effectuées conformément à une procédure définie et documentée, qui compare les mesures prises par un appareil de mesure ou un étalon de travail d'un bureau de normalisation pour détecter et signaler ou éliminer des erreurs d'ajustement de l'appareil de mesure, de l'étalon de travail ou du produit aéronautique testé.
5. **Cargaison.** Tout bien transporté à bord d'un aéronef autre que du courrier, des provisions et des bagages accompagnés ou mal manipulés.
6. **Aéronef cargo.** Tout aéronef transportant des marchandises ou des biens, mais pas de passagers. Dans ce contexte, ne sont pas considérés comme étant des passagers :
	* + 1. Un membre d'équipage
			2. Un employé d’un exploitant autorisé et transporté conformément aux instructions figurant dans l’OM
			3. Un représentant autorisé de la Régie
			4. Une personne ayant des devoirs concernant une expédition particulière se trouvant à bord
7. **Causes.** En ce qui concerne un accident ou un incident d'aviation, les actions, omissions, événements, conditions ou une combinaison de ceux-ci, qui ont entraîné l'accident ou l'incident.
8. **Plafond.** La hauteur au-dessus du sol ou de l’eau, de la base de la couche nuageuse la plus basse à moins de 6 000 m (20 000 pieds) couvrant plus de la moitié du ciel.
9. **Certificat de navigabilité.** Un certificat délivré par l’État d’immatriculation lorsque l’aéronef a été jugé apte à voler sans danger et conforme à la conception de type approuvé par l’État de conception et entretenu conformément aux impératifs de maintien de la navigabilité de l’État d’immatriculation.

N. B. : La définition du certificat de navigabilité est élaborée en utilisant principalement celle de Transports Canada et du matériel supplémentaire de l’OACI.

1. **Certifier en état de navigabilité.** L'acte consistant à remplir une approbation de remise en service, par une personne dûment autorisée, après la maintenance, la révision, la modification, la réparation ou l'inspection d'un aéronef ou d'un produit aéronautique, déclarant que l'aéronef ou la pièce aéronautique est approuvé pour être utilisé en vol parce que répondant aux impératifs du certificat de navigabilité de [ÉTAT].
2. **Personnel certificateur.** Les personnes autorisées par l'AMO, conformément à une procédure acceptable pour la Régie, à approuver la remise en service d'un aéronef ou produit aéronautique.
3. **Point de transition.** Point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATC ou ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

N. B. : Les points de transition sont établis afin d'assurer, à tous les niveaux de vol à utiliser, l'équilibre optimal entre les installations, du point de vue de l'intensité et de la qualité de la réception, et afin de fournir une source commune de guidage en azimut pour tous les aéronefs évoluant sur le même secteur d'un tronçon de route.

1. **Inspecteur.** Une personne qualifiée qui est autorisée par la Régie à effectuer une évaluation de l’équipage de conduite (pilotes, mécaniciens de bord ou navigateurs), l’équipage de cabine ou de l’agent technique d’exploitation du titulaire d’un AOC. Les termes qui peuvent être utilisés pour décrire cette personne, en fonction de ses responsabilités, sont : pilote inspecteur, mécanicien de bord inspecteur, navigateur inspecteur, membre de l’équipage de cabine inspecteur et agent technique d’exploitation inspecteur. Les inspecteurs de l’équipage de conduite peuvent en outre être autorisés à effectuer les inspections à bord d’un aéronef ou sur simulateur, comme défini ci-après.
	* + 1. **Inspecteur (aéronef).** Une personne qui est qualifiée et autorisée par la Régie à effectuer une évaluation de l’équipage de conduite dans un aéronef ou un FSTD pour un type particulier d’aéronef, pour un titulaire particulier d'un AOC.
			2. **Inspecteur (simulateur).** Une personne qui est qualifiée et autorisée par la Régie à effectuer une évaluation de l’équipage de conduite, mais seulement avec un FSTD pour un type particulier d’aéronef, pour un titulaire particulier d'un AOC.
2. **Ressortissant de [ÉTAT].** Se réfère à l'un des éléments suivants :
	* + 1. Une personne de la nationalité de [État] ;
			2. Un partenariat dans lequel chaque membre est ressortissant de [ÉTAT] ; ou
			3. Une société constituée ou une association créée ou organisée et autorisée aux termes des lois de [État].
3. **Aéronef civil.** Tout aéronef autre que public ou d’État.
4. **Aviation civile.** L'exploitation de tout aéronef civil aux fins de vol d'aviation générale, de travail aérien ou de transport aérien commercial.
5. **Limite d'autorisation.** Point jusqu'où est valable une autorisation de l’ATC accordée à un aéronef.
6. **Système d'enregistrement sonore du poste de pilotage (CARS).** Un dispositif qui fait appel à une combinaison de microphones et d'appareils de saisie de son et de données numériques pour collecter et enregistrer l'environnement sonore du poste de pilotage et les communications des pilotes, destinées aux pilotes et entre les pilotes. Source : Édition actuelle de EUROCAE ED-155, « *Minimum Operational Performance Specification for Lightweight Flight Recording Systems* » (Spécification de performance opérationnelle minimale pour les systèmes légers d'enregistrement en vol), paragraphe 1-1.5.1.
7. **Système de visionique combiné (CVS).** Un système d’affichage d'images provenant d'une combinaison associant un EVS et un SVS.
8. **Liaison de contrôle et de commande (C2).** La liaison de données entre l’ATP et la RPS, aux fins de gestion du vol.
9. **Opération de transport aérien commercial.** Transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d’un contrat de location.
10. **Marque commune.** Marque assignée par l'OACI à l'autorité d'immatriculation sous marque commune qui assure l'immatriculation des aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre qu'une base nationale.

N. B. : Tout aéronef d’un organisme international d’exploitation immatriculé sur une base autre qu’une base nationale porte la même marque commune.

1. **Autorité d'immatriculation sous marque commune.** Autorité qui tient le registre non national ou, s'il y a lieu, la partie dudit registre où sont immatriculés les aéronefs d'un organisme international d'exploitation.
2. **Matériel de l’exploitant (COMAT).** Matériel de l’exploitant que l’exploitant transporte à bord de son aéronef pour ses propres buts.
3. **Compétence.** Dimension de performance humaine prise en compte pour prédire de manière fiable la réussite de l’individu en question à son poste. Une compétence se manifeste et est observée par l’intermédiaire de comportements qui mobilisent les connaissances, les compétences et les attitudes pertinentes pour accomplir les tâches ou activités selon les conditions spécifiées.
4. **Formation et évaluation basées sur la compétence.** Une formation et une évaluation orientées sur la performance, l'accent étant placé sur des normes de performance et leur mesure et l'élaboration d'une formation au vu de normes de performance spécifiées.

N. B. : Le processus de formation est dérivé d'une analyse du travail et des tâches et se concentre sur la réalisation de normes de performance bien définies et étalonnées par opposition aux programmes de formation qui se concentrent simplement sur l'acquisition de niveaux prescrits d'expérience.

1. **Norme de compétence**. Niveau de performance défini comme acceptable lors d’une évaluation visant à déterminer si le niveau de compétence escompté est atteint.
2. **Avion complexe.** Avion possédant un train d'atterrissage rentrant, des volets et une hélice à pales orientables ou, dans le cas d'un hydravion, des volets et une hélice à pales orientables.
3. **Composite.** Matériaux structurels fait de substances comprenant du bois, du métal, de la céramique, du plastique, des matériaux renforcés de fibres, du graphite, du bore ou de la résine époxyde avec des agents de renforcement pouvant se présenter sous forme de filaments, feuilles, poudres ou paillettes de différents matériaux.
4. **Système informatique.** Tout système électronique ou automatisé pouvant recevoir, mettre en mémoire et traiter des données externes et les transmettre et les présenter sous une forme utilisable pour mener à bien une fonction spécifique.
5. **Conditions**. Tout élément susceptible de caractériser un environnement spécifique dans lequel une performance sera démontrée.
6. **Configuration (appliquée à l’aéronef).** Une combinaison particulière des positions des éléments mobiles, comme les volets et le train d'atterrissage, etc., qui affecte les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.
7. **Liste d'écarts de configuration (LEC).** Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
8. **Zone congestionnée.** Une ville ou un peuplement ou un rassemblement de personnes en plein air.
9. **Environnement hostile congestionné.** Un environnement hostile avec une zone congestionnée.
10. **Expédition.** Un ou plusieurs colis de marchandises dangereuses acceptés d'un expéditeur par un exploitant, en même temps et à la même adresse, avec reçu en un lot et allant à un destinataire à une adresse de destination.
11. **Pistes contaminées.**[[1]](#footnote-2) Une piste est contaminée lorsqu'une partie importante de sa surface (qu'il s’agisse ou non de zones isolées) utilisée en longueur et en largeur est recouverte d'une ou plusieurs substances figurant sur la liste des descripteurs d’état de la surface de la piste.
12. **Maintien de la navigabilité.** L'ensemble des processus par lesquels un aéronef ou produit aéronautique est conforme aux impératifs applicables de navigabilité et demeure en état d'exploitation sans danger pendant la durée de vie de son exploitation.
13. **Programme de maintien de la navigabilité.** Un programme de maintenance approuvé par l'État d'immatriculation.
14. **Journal de maintien de la navigabilité.** Journal reflétant l’état du maintien de la navigabilité d’un aéronef ou produit aéronautique.
15. **Approche finale en descente continue (CDFA).** Technique, conforme aux procédures d’approche stabilisée, pour le FAS d’une procédure d’approche NPA aux instruments en descente continue, sans mise en palier, d’une attitude/hauteur à ou au-dessus du repère d’approche finale jusqu’à un point situé à environ 15 m au-dessus du seuil de la piste d’atterrissage ou au point de début de la manœuvre d’arrondi pour le type d’aéronef en vol ; pour le FAS d’une procédure NPA suivie d’une approche indirecte, la technique CFDA s’applique jusqu’à ce que les minimums d’approche indirecte (OCA/H pour approche indirecte) ou l’altitude/hauteur pour manœuvre de vol à vue soient atteints.
16. **État contractant.** Tout État signataire de la Convention sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).
17. **Région de contrôle.** Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface de la Terre.
18. **Zone de contrôle.** Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.
19. **Aérodrome contrôlé.** Aérodrome où le service d’ATC est assuré au bénéfice de la circulation aérienne sur l'aérodrome.
20. **Espace aérien contrôlé.** Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d’ATC est assuré selon la classification des espaces aériens.

N. B. : Espace aérien contrôlé est un terme générique couvrant qui couvre les espaces aériens ATC ou ATS des Classes A, B, C, D, et E comme indiqué à l'Annexe 11 de l'OACI : 2.6.

1. **Vol contrôlé.** Tout vol exécuté conformément à une autorisation de l’ATC.
2. **Impact sans perte de contrôle (CFIT).** Se produit lorsqu'un aéronef en état de navigabilité, sous le contrôle d'un pilote qualifié, est conduit contre le relief, l'eau ou un obstacle, sans que le pilote ne se doute qu'une collision est sur le point de se produire.
3. **Communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC).** Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.
4. **Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).** La Convention relative à l’aviation civile internationale signée à Chicago, aux États-Unis, en 1944, entrée en vigueur en 1947. Les articles de la Convention de Chicago régissent les actions des États contractants en ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile internationale, directement et par le biais des annexes à la Convention de Chicago, qui stipulent les SARP de l'OACI.
5. **Conversion.** La conversion est l'acte par lequel [ÉTAT] délivre sa propre licence sur la base d'une licence délivrée par un autre État contractant pour utilisation pour un aéronef immatriculé dans [ÉTAT].
6. **Copilote (CP).** Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord, mais est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.
7. **Aviation d'affaires.** Exploitation ou utilisation non commerciale d’aéronefs par une société pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, pilotés par un pilote ou des pilotes professionnels.
8. **Cours.** Un programme pédagogique d’enseignement des connaissances théoriques ou pratiques dans un domaine ou sur un sujet particulier ou pour maintenir des qualifications existantes.
9. **Didacticiel.** Matériel pédagogique élaboré pour chaque cours ou cursus, comprenant des plans de leçons et d’autres aides, comme : des logiciels, des programmes audiovisuels, des cahiers d'exercice et des polycopiés.
10. **Crédit.** Reconnaissance d'autres moyens ou de qualifications antérieures.
11. **Membre d'équipage.** Une personne à qui un exploitant a confié des tâches à bord d'un aéronef pendant une période de service en vol.
12. **Gestion des ressources en équipe.** Un programme conçu pour améliorer la sécurité des opérations de vol en optimisant l'utilisation sans danger, efficace et efficiente des ressources humaines, du matériel et des informations grâce à une meilleure communication et coordination au sein de l'équipage.
13. **Moteur critique.** Le moteur dont la défaillance aurait l'effet le plus défavorable sur le comportement d'un aéronef.
14. **Phases critiques de vol.** Les parties des opérations d’évolution au sol, de décollage et d’atterrissage et toutes les opérations de vol en dessous de 3 050 m (10 000 pieds), sauf en vol de croisière.
15. **Groupe(s) motopropulseur(s) critique(s).** Groupes(s) motopropulseur(s) dont la défaillance a (ont) l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.

N. B. : Il peut y avoir plus d'un groupe motopropulseur critique sur certains aéronefs. Dans ce cas, l'expression « groupe motopropulseur critique » signifie l'un de ceux-ci.

1. **Vol de navigation.** Un vol entre un point de départ et un point d'arrivée suivant une route prévue en suivant les procédures de navigation normales.
2. **Temps de navigation.** Le temps de vol d’un pilote à bord d’un aéronef, comprenant un atterrissage à un point autre que celui de départ et, aux fins de répondre aux impératifs de temps de navigation pour une PPL (sauf pour classification giravion), une CPL ou une classification aux instruments, comprenant un atterrissage sur un aérodrome qui doit se trouver à une distance en ligne droite de plus de 50 milles nautiques du point de départ original.
3. **Croisière ascendante.** Technique de vol en croisière applicable à un avion, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que le poids de l'avion diminue.
4. **Pilote de relève en croisière.** Un membre de l'équipage de conduite auquel les tâches de pilotage sont affectées en vol de croisière pour permettre au commandant de bord ou au copilote de se reposer comme prévu.
5. **Niveau de croisière.** Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.
6. **Plan de vol en vigueur.** Plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.
7. **Cursus.** Un ensemble de cours dans un domaine de spécialisation offert dans le cadre d’un programme de formation.
8. **Zone dangereuse.** Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.
9. **Matières dangereuses.** Articles ou substances susceptibles de constituer un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses contenue dans les Instructions techniques ou qui sont classifiées en vertu de ces Instructions.

Note 1 : Voir la définition ci-après pour les Instructions techniques.

Note 2 : Les marchandises dangereuses sont classées dans le chapitre 3 de l’Annexe 18 de l’OACI, Sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses.

1. **Accident concernant des marchandises dangereuses.** Événement associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels ou environnementaux.

*N. B. : Voir la définition ci-après pour les Instructions techniques.*

1. **Incident concernant des marchandises dangereuses.** Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels ou environnementaux, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.

*N. B. : Voir la définition ci-après pour les Instructions techniques.*

1. **Document d'expédition de marchandises dangereuses.** Un document spécifié par les Instructions techniques. Il est rempli par la personne qui demande le transport aérien des marchandises dangereuses et comporte des informations sur celles-ci. Le document est assorti d'une déclaration signée indiquant que les marchandises dangereuses sont décrites dans leur totalité et avec précision par leurs noms d'expédition corrects et numéro ONU (s'il y en a un) et qu'elles sont correctement classifiées, emballées, marquées, étiquetées et en état d'être transportées.

N. B. : Voir la définition ci-après pour les Instructions techniques.

1. **Communications par liaison de données.** Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.
2. **Système enregistreur de réseau de transmission.** Un dispositif, contrôlé directement ou indirectement, qui enregistre les messages autorisant la trajectoire de vol, et qui relaie lesdits messages par un réseau de liaison de données numérique plutôt que par communications en phonie. Source : Édition actuelle de EUROCAE ED-155, « *Minimum Operational Performance Specification for Lightweight Flight Recording Systems* » (Spécification de performance opérationnelle minimale pour les systèmes légers d'enregistrement en vol), paragraphe 1-1.5.1.
3. **Transport haut-le-pied.** Temps passé à bord d'un aéronef (sur insistance du titulaire de l'AOC) de et vers le lieu de résidence des membres de l'équipage.
4. **Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** Altitude ou hauteur lors de l’approche aux instruments en 3D à laquelle une procédure d'approche manquée doit être amorcée si le contact visuel nécessaire pour la poursuite de l'approche n'a pas été établi.

Note 1 : La DA se réfère au MSL, tandis que la DH se réfère à l’altitude du seuil.

Note 2 : Le contact visuel nécessaire signifie la partie des aides visuelles ou de l'aire d'approche qui devrait avoir été visible suffisamment longtemps pour que le pilote ait pu évaluer la position de l'aéronef et la rapidité de changement de position par rapport à la trajectoire de vol désirée. Pour les opérations de Catégorie III avec DH requérant un contact visuel, elle est celle qui est spécifiée pour la procédure ou l'opération particulière.

Note 3 : Pour des raisons pratiques, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de décision », abrégé en « DA/H ».

1. **Point défini après de décollage (DPATO).** Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité des hélicoptères de Classe de performance 2 de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
2. **Point défini avant l'atterrissage (DPBL).** Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité des hélicoptères de Classe de performance 2 de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
3. **Masse de calcul à l'atterrissage.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage sera prévu.
4. **Masse de calcul au décollage.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins de la structure, on admet que le début du roulement au décollage sera prévu.
5. **Masse de calcul pour les évolutions au sol.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.
6. **Examinateur désigné.** Toute personne désignée par la Régie pour faire fonction de son représentant pour l’examen, l’inspection et le test de personnes aux fins de délivrer des licences, classifications et certificats.
7. **Opérateur postal désigné.** Toute entité gouvernementale ou non gouvernementale officiellement désignée par un État membre de l’UPU pour fournir sur son territoire des services postaux et s’acquitter des obligations connexes dérivées des actes de la Convention de l’UPU.
8. **Détecter et éviter.** L’aptitude à voir, sentir ou détecter une circulation conflictuelle ou d’autres dangers et de prendre les mesures qui s’imposent.
9. **Directement responsable.** Dans le cas d’un AMO visé dans la partie 6 de la présente réglementation, une ou des personnes titulaires de licences appropriées, responsables du travail d'un AMO se livrant à la maintenance, à la révision, à la modification, à la réparation, à l'inspection ou à d’autres fonctions affectant la navigabilité d'un aéronef. Une personne directement responsable n'a pas besoin d'observer directement et de diriger constamment chaque travailleur, mais doit être disponible pour des consultations sur les affaires requérant des instructions ou une décision d'une autorité supérieure.
10. **Directeur.** Le directeur de l’aviation civile est nommé au titre de la loi relative à la sécurité de l'aviation civile de [ÉTAT].
11. **Source discrète des dommages.** Dommage structurel subi par l'avion probablement dû à : une collision avec un oiseau, la défaillance non contenue d'une aube de soufflante, une panne non contenue de moteur, une défaillance non contenue de machine tournante à haute énergie ou des causes similaires.
12. **Passager indiscipliné.** Un passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aérodrome ou à bord d'un aéronef, ou refuse de suivre les consignes du personnel de l’aérodrome ou de l’équipage, et, ce faisant, perturbe le bon fonctionnement et la discipline audit aérodrome ou à bord dudit aéronef.
13. **Location sans équipage.** La location d'un aéronef sans l'équipage.
14. **Piste sèche.** Une piste est considérée comme sèche si sa surface ne comporte aucune humidité visible, et si la zone destinée à être utilisée n’est pas contaminée.
15. **Temps d'instruction en double commande.** Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.
16. **Temps d'instruction en double commande.**[[2]](#footnote-3)Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef, ou, d'un pilote à distance dûment autorisé, utilisant la RPS dans le cas d'un vol ATP.
17. **Service.** Toute tâche que l'exploitant impose aux membres de l'équipage de conduite ou de cabine d'accomplir, dont, par exemple, service en vol, travail administratif, formation, prise de poste et attente lorsqu'il peut y avoir une fatigue.
18. **Période de service.** En ce qui concerne un exploitant aérien, une période qui débute lorsque le personnel de l'équipage de conduite ou de cabine doit se présenter pour ou commencer son service et prend fin lorsque cette personne n'est plus de service.
19. **Temps de service.** Le temps total, à partir du moment où une personne identifiée dans la présente réglementation commence, immédiatement après un temps de repos, tout travail au nom de l’exploitant, jusqu'à ce que la personne soit libre de toute contrainte associée à ce travail.
20. **Poison économique.** Toute substance ou mélange de substances devant :
	* + 1. Prévenir, détruire, repousser ou atténuer les effets de tout insecte, rongeur, nématode, champignon, adventice et autres formes de vie végétale ou animale ou virus, à l'exception des virus se trouvant sur ou vivant dans les êtres humains et autres animaux, que l'[ÉTAT] peut déclarer nuisible ; ou
			2. Servir de régulateur de la croissance des plantes, défoliant ou de dessiccateur.
21. **Longueur effective de la piste.** La distance d'atterrissage à partir du point auquel le plan de franchissement d'obstacle associé à l'entrée de piste coupe la ligne médiane de la piste jusqu'à l'autre extrémité.
22. **Sacoche de vol électronique (EFB).** Un système informatique électronique comprenant de l’équipement et des applications à l’intention de l’équipage de conduite, permettant le stockage, la mise à jour, l’affichage et le traitement des fonctions de l’EFB pour assister les opérations et les tâches à effectuer en vol.
23. **Héliport sur terrasse.** Un héliport situé sur une structure élevée sur terre.
24. **Émetteur de localisation d'urgence (ELT).** Un terme générique décrivant l'équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et, en fonction de l'application, peut être mis en marche automatiquement par impact ou manuellement. Un ELT peut être de l'un des types suivants :
	* + 1. **ELT automatique fixe (ELT(AF)).** ELT à mise en marche automatique, attaché de façon permanente à un aéronef.
			2. **ELT automatique portatif (ELT(AP)).** ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut en être aisément retiré.
			3. **ELT automatique largable (ELT(AD)).** ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.
			4. **ELT de survie (ELT(S)).** ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.
25. **Moteur.** Une unité utilisée ou destinée à être utilisée pour la propulsion d'un aéronef. Le moteur comprend au moins les composants et l'équipement nécessaires pour le fonctionnement et le contrôle, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).
26. **Système amélioré d'avertissement de proximité du sol (EGPWS).** Un système d'avertissement à balayage frontal qui utilise la base de données relative au terrain pour éviter ce dernier.
27. **Visionique tout temps (EVS).** Un système d'affichage d'images électroniques en temps réel de l'extérieur grâce à des capteurs d'images.

N. B. : Les EVS ne comprennent pas les systèmes d'imagerie de vision nocturne.

1. **Phase en route.** La partie du vol entre la fin de la phase de décollage et de montée initiale et le début de la phase d’approche et d’atterrissage.

N. B. : Si un franchissement adéquat des obstacles ne peut être garanti visuellement, les vols doivent être planifiés afin d’assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de panne du moteur critique, les exploitants peuvent être amenés à adopter d’autres procédures.

1. **Système de maintenance équivalente.** Le titulaire d’un AOC peut se livrer à des activités de maintenance grâce à un arrangement avec un AMO ou effectuer ses propres maintenance, révision, modifications, réparations ou inspections, à condition que son système de maintenance soit approuvé par la Régie et équivalent à celui d’un AMO, sauf que l’approbation de remise en service d’un aéronef ou produit aéronautique doit être donnée par un AMT ou un ARS titulaire d’une licence conformément à la Partie 2 de la présente réglementation, selon ce qui est approprié.
2. **Erreur.** En ce qui concerne l'équipage de conduite, une action ou le manque d'action de la part de ce dernier, entraînant des déviations des intentions de l'organisation ou de l'équipage de conduite ou par rapport à ce qu'ils attendent.
3. **Gestion des erreurs.** Processus consistant à détecter les erreurs et à y réagir avec des contre-mesures qui réduisent ou éliminent les conséquences des erreurs et atténuent la probabilité d'erreurs ultérieures ou d'état indésirable.

N. B. : Voir le Chapitre 6 de la Partie II, Section I du Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne ─ Formation (PANS-TRG) et Circulaire 314 de l'OACI, Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans Contrôle de la circulation aérienne, pour une description des états indésirables.

1. **Heure estimée de départ du poste de stationnement.** Heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ.
2. **Heure d'arrivée prévue.** Dans le cas des IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une IAP sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose pas d'aide de navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Dans le cas des VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.
3. **Examinateur.** Toute personne désignée par la Régie pour faire fonction de son représentant pour l'examen, l'inspection et le test de personnes et d'aéronefs aux fins de délivrer des licences, classifications et certificats.
4. **Dérogation.** En ce qui concerne les marchandises dangereuses de la Partie 9 de la présente réglementation, une disposition de l'Annexe 18 de l'OACI qui exempte une marchandise dangereuse particulière des normes qui s'y appliquent normalement.
5. **Heure d'approche prévue.** Heure à laquelle les services ATC prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le point d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage.

N. B. : L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le point d'attente dépendra de l'autorisation d'approche.

1. **Opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO).** Toute opération d’un avion avec deux moteurs à turbine ou plus, lorsque le temps de déroutement vers un aérodrome de dégagement en route excède le temps limite établi par l’État de l’exploitant.
2. **Carburant critique pour les opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO).** La quantité de carburant nécessaire pour voler vers un aérodrome de dégagement en route considérant au point le plus critique sur le trajet, la panne de système la plus limitative.
3. **Système important pour les opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO).** Le système d’un avion dont la panne ou la dégradation pourrait affecter négativement la sécurité d’un vol EDTO particulier ou dont le fonctionnement continu est particulièrement important pour le vol et l’atterrissage sans danger d’un avion lors d’un déroutement EDTO.
4. **Survol de l'eau prolongé.** Un survol de l'eau sur une distance de plus de 93 km (50 milles nautiques) ou plus de 30 minutes à vitesse de croisière normale, quel que soit le moindre, d'un terrain pouvant convenir pour effectuer un atterrissage d'urgence.
5. **Survol maritime prolongé.** En ce qui concerne les aéronefs autres que les hélicoptères, un survol maritime à une distance horizontale de plus de 50 milles nautiques à partir de la côte la plus proche et pour les hélicoptères, un survol maritime de plus de 50 milles nautiques de la côte la plus proche et de plus de 50 milles nautiques d'un héliport en mer.
6. **Installation.** Une installation physique, dont le terrain, les bâtiments et l’équipement donnant un moyen de mener les activités approuvées par la Régie pour une entité agréée ou certifiée.
7. **Facteur de sécurité.** Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.
8. **Blessure mortelle.** En ce qui concerne les accidents d'aviation, une blessure qui entraîne la mort dans les 30 jours suivant l'accident.
9. **Fatigue.** Un état physiologique de capacité réduite de travail mental ou physique due à une perte de sommeil ou un état de veille prolongée, au cycle circadien ou à une charge de travail (activité mentale et/ou physique) qui peut compromettre la vigilance et l'aptitude d'une personne à effectuer des tâches opérationnelles liées à la sécurité.
10. **Système de gestion des risques de fatigue (FRMS).** Un moyen, guidé par les données, permettant de surveiller et gérer continuellement les risques liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques aussi bien que sur l'expérience d'exploitation, qui vise à assurer que le personnel pertinent travaille à un niveau adéquat de vigilance.
11. **Plan de vol déposé.** Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organe ATS par le pilote ou son représentant désigné, sans modifications ultérieures.
12. **Aire d'approche finale et de décollage (FATO).** Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères de classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.
13. **Segment d’approche finale (FAS).** Le segment d’une IAP sur lequel l’alignement et la descente pour l’atterrissage sont effectués.
14. **Conclusion.** Une constatation faite par le personnel d'audit de l'exploitant, indiquant la non-conformité avec une norme donnée.
15. **Ignifugé.** La capacité de résister pendant 15 minutes à l'application de chaleur par une flamme.

N. B. : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685, Aéronefs **–** Méthode d’essai en environnement des équipements embarqués **–** Tenue au feu dans les zones désignées « zones de feu ».

1. **Matière ininflammable.** Une matière pouvant résister à la chaleur aussi bien ou mieux que l'acier lorsque les dimensions dans les deux cas sont appropriées aux fins spécifiques.
2. **Résistant au feu.** La capacité de résister pendant 5 minutes à l'application de chaleur par une flamme.

N. B. : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685, Aéronefs **–** Méthode d’essai en environnement des équipements embarqués **–** Tenue au feu dans les zones désignées « zones de feu ».

1. **Membre de l'équipage de conduite.** Un membre de l'équipage titulaire d'une licence dont les tâches sont essentielles au fonctionnement d'un aéronef pendant la période de service de vol.
2. **Analyse des données de vol.** Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des opérations aériennes.
3. **Période de service de vol.** Temps total depuis le moment où un membre de l’équipage de conduite ou de cabine prend son service pour effectuer un vol ou une série de vols, jusqu’au moment où l’aéronef s’arrête et les moteurs sont éteints à la fin du dernier vol pour lequel il ou elle fait partie de l'équipage.
4. **Centre d'information de vol.** Organe chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.
5. **Région d'information de vol.** Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.
6. **Service d'information de vol.** Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.
7. **Niveau de vol.** Surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, 1 013,2 hPa, et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.
8. **Manuel de vol.** Un manuel, associé au certificat de navigabilité, contenant les limitations dans lesquelles l'aéronef est considéré comme navigable, et les instructions et informations nécessaires pour l'exploitation de l'aéronef sans danger par les membres de l'équipage de conduite.
9. **Agent technique d'exploitation/de régulation des vols.** Une personne désignée par l'exploitant pour exercer le contrôle et la supervision des opérations de vol, qu'elle soit titulaire d'une licence ou non, dont les qualifications sont conformes à l'Annexe 1 de l’OACI, qui soutient, informe et/ou aide le commandant de bord dans l'exécution sans danger d'un vol.
10. **Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol projeté, transmis aux organes d’ATS.
11. **Enregistreur de bord.** Tout type d'enregistrement installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.
12. **Vol(s).** La période allant du décollage à l'atterrissage.
13. **Documentation relative à la sécurité en vol.** Un ensemble de documents liés entre eux, établi par l'exploitant, compilant et organisant les informations nécessaires pour les opérations de vol et au sol et comprenant, au moins, l’OM et le MCM de l’exploitant.
14. **Simulateur d’entraînement au vol (FSTD).**[[3]](#footnote-4) L'un des trois types suivants d'appareils reproduisant au sol les conditions de vol :
	* + 1. **Simulateur de vol.** Donne une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres de l'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
			2. **Entraîneur de procédures de vol.** Donne une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simule les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
			3. **Entraîneur primaire de vol aux instruments.** Est équipé des instruments appropriés et simule l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.
15. **Simulateur d’entraînement au vol (FSTD).**[[4]](#footnote-5)L'un des trois types suivants d'appareils reproduisant au sol les conditions de vol :
	* + 1. **Simulateur de vol.** Donne une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef ou du SATP de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres de l'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
			2. **Entraîneur de procédures de vol.** Donne une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage ou de SATP et simule les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
			3. **Entraîneur primaire de vol aux instruments.** Est équipé des instruments appropriés et simule l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol ou du SATP dans des conditions de vol aux instruments.
16. **Simulateur de vol.** Voir simulateur d’entraînement au vol (FSTD).
17. **Caractère spécial du vol.** Indication précisant si les organes des ATC doivent accorder ou non un traitement spécial à un aéronef donné.
18. **Temps de vol.** Total du temps décompté depuis le 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, moteur(s) éteint(s) le cas échéant.

N. B. : Le temps de vol ainsi défini est synonyme de l'expression temps de « cale à cale » couramment utilisée, qui est mesuré à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer du point d'embarquement jusqu'à ce qu'il s'arrête au point de débarquement.

1. **Temps de vol — avions.** Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
2. **Temps de vol — planeur.** Total du temps passé en vol, qu'il soit remorqué ou non, depuis le moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
3. **Temps de vol — hélicoptères.** Total du temps décompté depuis le moment où les pales de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'arrête à la fin du vol et les pales sont arrêtées.
4. **Temps de vol — systèmes d’aéronefs télépilotés (ATP).** Total du temps décompté depuis le moment où la liaison C2 est établie entre la RPS et l’ATP dans le but d'un décollage, ou depuis le moment où le pilote à distance reçoit le contrôle à la suite d’une passation, jusqu'au moment où le pilote à distance effectue une passation ou la liaison C2 entre la RPS et l’ATP est désactivée après le vol.
5. **Formation au pilotage.** Formation, autre qu'au sol, dispensée par un instructeur autorisé dans un aéronef en vol.
6. **Visibilité en vol.** Visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.
7. **Exploitant aérien étranger.** Tout exploitant aérien qui n'est pas un exploitant aérien de [ÉTAT], qui se livre, que ce soit directement ou indirectement ou par location ou tout autre arrangement, à des opérations de transport aérien commercial à l'intérieur des frontières ou de l'espace aérien de [ÉTAT] sur la base d'un horaire fixe ou d'un affrètement.
8. **Régie étrangère.** La régie de l’aviation civile qui délivre et supervise l’AOC de l’exploitant étranger.
9. **Conteneur de fret.** Voir unité de chargement (ULD).
10. **Conteneur de fret en cas de transport de matière radioactive.** Un article d'équipement de transport conçu pour faciliter le transport de marchandises emballées par un ou plusieurs moyens de transport sans rechargement intermédiaire. Il doit être enfermé, rigide et suffisamment solide pour des usages répétés et doit avoir des dispositifs facilitant sa manutention en particulier pour le transfert entre aéronefs et d'un moyen de transport à un autre. Un petit conteneur de fret a soit une dimension extérieure hors-tout de moins de 1,5 m ou un volume intérieur n'excédant pas 3 m³. Tout autre conteneur de fret est considéré comme étant un grand conteneur de fret.
11. **Vol d’aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
12. **Planeur.** Un aéronef plus lourd que l'air et non motopropulsé, dont la portance en vol provient principalement de réactions aérodynamiques sur des surfaces qui demeurent fixes dans des conditions de vol données.
13. **Service au sol.** Les services nécessaires pour l’arrivée et le départ d’un aéronef d’un aérodrome, autres que les ATS.
14. **Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).** Un système d'alerte utilisant des altimètres radar pour alerter les pilotes en cas de conditions de vol dangereuses.
15. **Visibilité au sol.** La visibilité à un aérodrome telle qu'indiquée par un observateur accrédité ou par des systèmes automatisés.
16. **Autogire.** Un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.
17. **Agent de service d'escale.** Un organisme qui se livre, au nom de l'exploitant, à certaines de ses fonctions ou à toutes, dont la réception, le chargement, le déchargement, le transfert ou autre traitement de passagers ou de fret.
18. **Passation.** Action de transmettre le contrôle du pilotage d'une RPS à une autre.
19. **Danger.** Une condition ou un objet susceptible de blesser le personnel, d'endommager l'équipement ou des structures, d'entraîner la perte de matériel ou une diminution de l'aptitude à exécuter une fonction prescrite.
20. **Cap.** La direction dans laquelle l'axe longitudinal d'un aéronef est pointé, habituellement exprimé en degrés à partir du nord (vrai, magnétique, de boussole ou de quadrillage).
21. **Affichage tête haute (HUD).** Un système d'affichage qui présente les informations de vol sur le champ de vision avant externe du pilote.
22. **Aéronef plus lourd que l’air.** Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.
23. **Hauteur.** La distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, mesuré à partir d'une donnée spécifiée.
24. **Hélicoptère.** Un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est principalement obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.
	* + 1. Catégories :
				1. **Catégorie A**. Un hélicoptère multimoteur conçu avec les caractéristiques d’isolement du moteur et des systèmes spécifiées dans la Partie IVB de l’Annexe 8 de l’OACI et pouvant opérer avec les données de décollage et d'atterrissage prévues en cas de panne de moteur critique, qui assurent une surface adéquate et une capacité de performance adéquate pour la poursuite du vol ou son interruption sans danger.
				2. **Catégorie B.** Un hélicoptère monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux normes de la Catégorie A. Les hélicoptères de Catégorie B n'ont pas la capacité garantie de poursuivre un vol sans danger en cas de panne de moteur et un atterrissage forcé est prévu.
			2. Classes de performance :
				1. **Hélicoptère de Classe 1.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance critique du groupe motopropulseur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.
				2. **Hélicoptère de Classe 2.** Hélicoptère dont les performances sont telles qu’en cas de défaillance critique du groupe motopropulseur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
				3. **Hélicoptère de Classe 3.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.

Note 1 : Voir aussi, ci-après, les définitions pour les opérations de Classe 1, Classe 2 et Classe 3.

Note 2 : Les hélicoptères exploités en tant que Classe 1 ou 2 devront être certifiés comme étant de Catégorie A. Les hélicoptères exploités en tant que Classe 3 devront être certifiés comme étant de Catégorie A ou B (ou équivalent).

Note 3 : Certains États utilisent le terme « giravion » au lieu d’« hélicoptère ».

1. **Héliplate-forme.** Un héliport situé sur une structure flottante ou fixe en mer.
2. **Héliport.** Un aérodrome ou une aire définie d'une structure devant servir, en tout ou en partie, pour l'arrivée, le départ et la circulation en surface des hélicoptères.
3. **Minimums d’exploitation d’héliport.** Les limites d’utilisation d’un héliport pour :
	* + 1. Le décollage, en termes de RVR et/ou de visibilité et, si nécessaire de couverture nuageuse ;
			2. L’atterrissage dans les opérations d’approche aux instruments en 2D, en termes de visibilité et/ou de RVR, de MDA/H et, si nécessaire, de couverture nuageuse ; et
			3. L’atterrissage en 3D et les opérations d’approche aux instruments, en termes de visibilité et/ou de RVR et de DA/H, en fonction du type et/ou de la catégorie de l’opération.
4. **Cargaison ou courrier à haut risque.** Une cargaison ou du courrier présentés par un entité inconnue ou manifestement altérés sont réputés à haut risque s’ils répondent en outre à l’un des critères suivants :
	* + 1. Un renseignement spécifique indique que ladite cargaison ou ledit courrier représente une menace pour l’aviation civile ;
			2. La cargaison ou le courrier affichent des anomalies suspectes ; ou
			3. La nature de la cargaison ou du courrier est telle que les mesures de sécurité de base seules ne suffisent probablement pas à détecter des articles interdits susceptibles de mettre l’aéronef en danger.

N. B. : Qu’une cargaison ou du courrier provienne d’une entité connue ou inconnue, tout renseignement d’État spécifique concernant une expédition peut suffire à en faire une expédition à haut risque.

1. **Avertissement sonore de vitesse élevée.** Un avertissement de vitesse requis pour les avions à moteur à turbine et les avions à Vmo/Mmo de plus de 0,80 Vdf/Mdf ou Vd/Md.
2. **Durée de protection.** Temps estimé pendant lequel le liquide de dégivrage/d'antigivrage empêchera la formation de glace ou de givre ou l'accumulation de neige sur les surfaces protégées d'un aéronef. Il débute au moment de l'application finale du liquide de dégivrage ou d'antigivrage commence et prend fin lorsque le liquides de dégivrage ou d'antigivrage appliqué sur l'avion perd son efficacité.
3. **Environnement hostile.** Un environnement dans lequel :
	* + 1. Un atterrissage forcé en toute sécurité est impossible parce que la surface et le terrain environnant sont inadéquats ;
			2. Les occupants de l’hélicoptère ne peuvent être protégés contre les éléments de manière adéquate ;
			3. Les interventions/capacités de recherche et sauvetage ne correspondent pas au niveau d’exposition anticipé ; ou
			4. Il existe un risque inacceptable de mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant au sol.
4. **Mise à couvert.** En ce qui concerne les AMO certifiés conformément à la Partie 6 de la présente réglementation, les bâtiments, hangars et autres structures devant accueillir l’équipement et le matériel nécessaires pour un organisme de maintenance, et qui :
	* + 1. Fournissent un espace pour les activités de maintenance, révision, modification, réparation et inspection pour lesquelles un organisme de maintenance est approuvé et qualifié ;
			2. Fournissent des structures pour la protection appropriée d'aéronefs et de produits aéronautiques lors de la dépose, du nettoyage, de l'inspection, de la réparation, de la modification, de l'assemblage et des tests ; et
			3. Assurent l'entreposage, la séparation et la protection de matériels, de pièces et d'approvisionnements.
5. **Principes des facteurs humains.** Principes qui s’appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et dont le but est une interaction sans danger entre les êtres humains et les autres composantes des systèmes grâce à la prise en compte appropriée des performances humaines.
6. **Performance humaine.** Capacités et limites de l’être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l’efficacité des opérations aéronautiques.
7. **OACI.** Utilisé dans la cadre de la présente réglementation, ce sigle est celui de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
8. **Cadre de compétences de l’OACI.** Développé par l’OACI, il constitue un groupe restreint de compétences pour une discipline de l’aviation donnée. Chaque compétence est agrémentée d’une description et de comportements observables.
9. **IFR.** Symbole utilisé pour désigner les règles de vol aux instruments.
10. **Vol IFR .** Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.
11. **IMC.** Symbole utilisé pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.
12. **Incident.** Un événement, autre qu'un accident, associé à l'exploitation d'un aéronef, qui affecte ou peut affecter la sécurité des opérations.

N. B. : Les types d’incident qui présentent un intérêt pour les études liées à la sécurité comprennent ceux qui figurent à l’Annexe 13 de l’OACI, Supplément C.

1. **Comprend.** Une règle d’élaboration définie comme suit dans le paragraphe 1.1.1.1(a)(5) de la présente partie : « comprend, mais sans s'y limiter ».
2. **Incompatible.** Décrit des marchandises dangereuses qui, si elles étaient mélangées, pourraient entraîner un dégagement dangereux de chaleur ou de gaz ou produire une substance corrosive.
3. **Codes de pratique de l'industrie.** Principes directeurs élaborés par un organe de l'industrie pour qu'un secteur particulier de l'industrie de l'aviation se conforme aux impératifs des SARP de l’OACI, autres que ceux qui ont trait à la sécurité de l'aviation et aux meilleures pratiques considérées comme étant appropriées.

N. B. : Certains États acceptent les codes de pratique de l’industrie et y font référence lors de l’élaboration de la réglementation visant à répondre aux impératifs des Annexes 6, partie II et 19 de l’OACI, et mettent à disposition, pour les codes de pratique de l'industrie, leurs sources et comment elles ont été obtenues.

1. **Inspection.** L'examen d'un aéronef ou d'un produit aéronautique pour établir sa conformité avec une norme approuvée par la Régie.
2. **Instructions pour le maintien de la navigabilité.** Un ensemble descriptif de données, de planification de maintenance et d’instructions sur ce qui doit être réalisé, élaboré par un détenteur d’approbation de la conception conformément à la certification du produit, donnant aux exploitants les informations requises pour l’élaboration de leur propre programme de maintenance et d’instructions de réalisation.
3. **Catégories d'approche aux instruments.**
	* + 1. **Opération de Catégorie I (CAT I).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une DH supérieure ou égale à 60 m, et avec une visibilité supérieure ou égale à 800 m ou une RVR supérieure ou égale à 550 m.
			2. **Opération de Catégorie II (CAT II).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une DH inférieure à 60 m, mais supérieure ou égale à 30 m, et une RVR supérieure ou égale à 300 m.
			3. **Opération de Catégorie III (CAT III).** DH inférieure à 30 m ou sans DH, et avec une RVR inférieure à 300 m ou sans limitations de RVR.

N. B. : Définitions tirées de la Partie 1 de l’Annexe 6 de l’OACI : 4.2.8.3 et OACI, Annexe 6,
Partie III, Section III : 2.2.8

1. **Opérations d'approche aux instruments.** Une approche et un atterrissage faisant appel à des instruments pour guidage de la navigation, basée sur une IAP. Les opérations d’approche aux instruments sont exécutées de deux façons :
	* + 1. Une opération d’approche aux instruments en 2D n’utilisant que le guidage latéral ; et
			2. Une opération d’approche aux instruments en 3D utilisant le guidage latéral et vertical.

N. B. : Par guidage latéral et vertical, on entend un guidage assuré par : (a) soit une aide de navigation au sol par radio ; (b) soit des données de navigation informatiques provenant d’aides à la navigation au sol, dans l’espace, autonome ou une combinaison de celles-ci.

1. **Procédure d’approche aux instruments (IAP).** Une série de manœuvres déterminées à l'avance par référence aux instruments de vol avec une protection spécifiée contre les obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, lorsque cela s'applique, le début d'une route d'arrivée définie, à un point auquel l'atterrissage peut se faire et ensuite, si l'atterrissage n'est pas exécuté, à une position où les critères d'attente ou de franchissement d'obstacle en route s'appliquent. Les IAP sont classifiées comme suit :
	* + 1. **Procédure d’approche de non-précision.** Une IAP conçue pour les opérations d’approche aux instruments en 2D de Type A.

N. B. : Une procédure de NPA peut être exécutée au moyen d'une technique de CDFA. Les CDFA avec guidage VNAV calculées par l’équipement embarqué sont considérées comme des opérations d’approches aux instruments en 3D. Une CDFA avec un calcul manuel du taux requis de descente est considérée comme des opérations d’approche aux instruments en 2D. Pour plus d'informations sur les CDFA, veuillez consulter le Doc 8168 de l’OACI, PANS-OPS, volume I, partie II, section 5.

* + - 1. **Procédure d’approche avec guidage vertical (APV).** Une IAP de PBN conçue pour les opérations d’approche aux instruments en 3D de Type A.
			2. **Procédure d’approche de précision (PA).** Une IAP basée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d’approche aux instruments en 3D de Type A ou B.

*N. B. : Pour les types d’opérations d'approche aux instruments, veuillez consulter l’Annexe 6 de l’OACI.*

1. **Règles de vol aux instruments (IFR).** Les règles qui permettent aux aéronefs de voler en IMC s'ils sont adéquatement équipés pour ce faire.

N. B. : Les IFR sont détaillées au Chapitre 5 de l’Annexe 2 de l’OACI.

1. **Temps de vol aux instruments**[[5]](#footnote-6) Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
2. **Temps de vol aux instruments.**[[6]](#footnote-7)Temps pendant lequel l'aéronef est piloté ou l’ATP est télépiloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
3. **Temps aux instruments au sol.** Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un FSTD homologué par le service de délivrance des licences.
4. **Système d’atterrissage aux instruments (ILS).** Une aide à l’approche pour atterrissage sur piste de précision ayant recours à deux faisceaux hertziens, qui, ensemble, fournissent aux pilotes un guidage à la fois vertical et horizontal lors d’une approche pour atterrissage.
5. **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.
6. **Temps aux instruments.** Temps durant lequel les instruments du poste de pilotage sont utilisés comme seul moyen de navigation et de contrôle, ce qui peut être un temps de vol aux instruments ou un temps aux instruments au sol.
7. **Entraînement aux instruments.** Entraînement dispensé par un instructeur homologué dans des IMC réelles ou simulées.
8. **Combinaison intégrée de survie.** Une combinaison de survie qui répond aux impératifs combinés de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.
9. **Accord d'échange.** Un contrat de location qui permet à un transporteur aérien de louer sans équipage et prendre ou abandonner le contrôle opérationnel d’un aéronef dans un aérodrome.
10. **Transport commercial aérien international.** Le transport, par aéronef, de personnes ou de biens contre rémunération ou location ou le transport de courrier entre deux pays ou plus.
11. **Organisme international d'exploitation.** Une entité telle que prévue par l'Article 77 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).
12. **Enquête.** En ce qui concerne un accident ou un incident d'aviation, un processus lancé dans le but de prévenir les accidents, ce qui comprend la collecte et l'analyse d'informations, l'arrivée à des conclusions, dont la détermination des causes et, lorsque cela s'avère approprié, la soumission de recommandations relatives à la sécurité.
13. **Enquêteur responsable.** En ce qui concerne un accident ou un incident d'aviation, une personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.
14. **Aérodrome isolé.** Un aérodrome de destination pour lequel il n’y a pas d’aérodrome de dégagement qui convienne pour un type donné d’avion.
15. **Carnet de bord.** Un formulaire signé par le commandant de bord de chaque vol, sur lequel sont enregistrés le numéro d'immatriculation de l'aéronef, les noms et affectations des membres de l'équipage, le type de vol et la date, le lieu et l'heure d'arrivée et de départ.
16. **Test des connaissances.** Un test des connaissances aéronautiques requis pour une licence de personnel navigant ou une classification, qui peut être fait par écrit ou sur un ordinateur.
17. **Distance utilisable à l'atterrissage (LDA).** Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.
18. **Aire d'atterrissage.** Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage d'un aéronef.
19. **Point de décision à l'atterrissage (LDP).** Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage d'un hélicoptère de Classe 1 et duquel, en cas de panne de moteur identifiée audit point, l'atterrissage peut se poursuivre en sécurité ou être interrompu.
20. **Surface d'atterrissage.** Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclaré utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.
21. **Avion lourd.** Un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg.
22. **Niveau.** Terme générique ayant trait à la position verticale d'un aéronef en vol et signifiant hauteur, altitude ou niveau de vol.
23. **Service de délivrance des licences.** Le service désigné par un État contractant comme étant responsable de la délivrance de licences au personnel.

N. B. : Au titre de la présente réglementation, les responsabilités suivantes sont censées avoir été confiées au service de délivrance des licences par l'État contractant :

* Évaluation des qualifications d'un demandeur pour la détention d'une licence ou d'une qualification ;
* Délivrance et avals des licences et qualifications ;
* Désignation et autorisation de personnes approuvées ;
* Approbation des cours de formation ;
* Approbation de l'utilisation de FSTD et autorisation de leur utilisation afin d'obtenir l'expérience ou de faire la démonstration des compétences requises pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification ; et
* Validation des licences délivrées par d'autres États contractants.
1. **Composant à durée de vie limitée.** Toute pièce pour laquelle une date limite obligatoire de remplacement est spécifiée dans la conception de type, les instructions relatives à la navigabilité continue ou l’AMM.
2. **Aéronef plus léger que l’air.** Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.
3. **Probable.** Dans le contexte des impératifs médicaux pour l'attribution d'une licence visés dans la partie 2 de la présente réglementation, « probable » signifie que le niveau de probabilité est inacceptable pour l'évaluateur médical.
4. **Charges limites.** Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.
5. **Vérification de compétence en route.** Une vérification effectuée par un pilote inspecteur afin d’évaluer la compétence opérationnelle du pilote lors d’un temps de vol d’exploitation, à bord d’un type d’aéronef pour lequel il ou elle est qualifié, sur une route et dans une zone pour laquelle le titulaire de l’AOC a une autorisation d’exploitation.
6. **Maintenance en ligne.** Toute maintenance non programmée due à des événements imprévus ou des vérifications prévues avec service et/ou inspections ne requérant pas une formation, de l'équipement ou des installations spécialisés.
7. **Temps de vol en exploitation.** Temps de vol enregistré par le commandant de bord ou le copilote en vol d'exploitation pour un titulaire d'AOC.
8. **Facteur de charge.** Le rapport entre une charge spécifiée et la masse de l'aéronef, la première étant exprimée en termes de forces aérodynamiques, de forces inertielles ou de réaction au sol.
9. **Vols long-courrier maritimes.** Routes qu'un avion peut suivre au-dessus de l'eau à une distance correspondant à plus de 120 minutes à vitesse de croisière ou 740 km (400 milles nautiques), quel que soit le moindre, d'une terre convenant à un atterrissage d'urgence.
10. **Système d'alarme de cisaillement du vent à basse altitude et de guidage.** Un système qui prévient d'un cisaillement du vent à basse altitude et, dans certains cas, donne au pilote des informations pour la manœuvre d'évitement.
11. **Exploitation par faible visibilité (LVO).** Opérations d’approche avec une RVR inférieure à 550 m et/ou une DH inférieure à 60 m, ou opérations de décollage avec une RVR inférieure à 400 m.
12. **Indicateur du nombre de Mach.** Un indicateur montrant la vitesse anémométrique par rapport au nombre de Mach.
13. **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité d'un aéronef ou produit aéronautique, dont la révision, l'inspection, le remplacement, la correction de défaut et la réalisation d'une modification ou d'une réparation, ou toute combinaison de ces tâches.
14. **Manuel de contrôle de maintenance (MCM).** Un document qui indique les procédures que l'exploitant doit suivre pour assurer que toute maintenance programmée ou non soit exécutée sur l'aéronef de l'exploitant en temps opportun et de façon contrôlée et satisfaisante.
15. **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui en précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le cahier des charges, la description des installations, les procédures de maintenance et les programmes d'assurance de la qualité, ou systèmes d'inspection équivalents.
16. **Programme de maintenance.** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.
17. **Dossiers de maintenance.** Dossier contenant les détails des opérations de maintenance effectuées sur un aéronef ou produit aéronautique.
18. **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, conformément au règlement applicable de navigabilité.
19. **Modification majeure.** En ce qui concerne un produit aéronautique pour lequel un TC a été délivré, un changement de conception de type qui a un effet appréciable, ou autre que négligeable, sur les limites de masse et d'assiette, la résistance structurale, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques du vol, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou autres, ou qualités affectant la navigabilité ou les caractéristiques environnementales d'un produit aéronautique.
20. **Réparation majeure.** Toute réparation 1) qui, si elle n'est pas effectuée correctement, peut affecter de façon appréciable, la masse, l'assiette, la résistance structurale, la performance, le groupe motopropulseur, les opérations, les caractéristiques de vol ou autres qualités affectant la navigabilité, ou 2) qui n'est pas effectuée conformément aux pratiques acceptées ou qui ne peut pas être effectuée par des opérations élémentaires.
21. **Aire de manœuvre.** Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages et atterrissages des aéronefs et pour les manœuvres au sol, à l'exclusion des rampes.
22. **Liste minimale d'équipements de référence (MMEL).** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisation responsable du type de conception avec l'approbation de l'État de conception, contenant des éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La MMEL peut être associée à des conditions d'exploitation, restrictions ou procédures spéciales. Elle constitue la base de l’élaboration, de l’évaluation et de l'approbation par la Régie de la MEL de l'exploitant individuel.
23. **Aéronef physiquement modifié.** Un aéronef à bord duquel des groupes motopropulseurs autres que ceux pour lesquels il est certifié ont été installés ou dont les modifications ou celles de ses composants affectent physiquement les caractéristiques de vol.
24. **Masse maximale certifiée au décollage.** La masse maximale permise au décollage d'un aéronef conformément au certificat de navigabilité, au manuel de vol ou autre document officiel.
25. **Temps maximum de déroutement.** Distance franchissable maximale autorisée, exprimée en temps, d’un point d’une route jusqu’à un aérodrome de dégagement en route.
26. **Masse maximale certifiée au décollage.** La masse maximale permise au décollage d'un aéronef conformément au certificat de navigabilité, au manuel de vol ou autre document officiel.
27. **Peut.** Une règle d’élaboration du paragraphe 1.1.1.1(a)(3) de la présente partie indiquant une certaine discrétion lors de l'exécution d'un acte décrit dans une réglementation.
28. **Évaluation médicale.** La preuve donnée par un État contractant que le titulaire de la licence satisfait aux impératifs spécifiques d'aptitude physique et mentale.
29. **Certificat médical.** Un document délivré par la Régie comme preuve acceptable de condition physique requise pour certains détenteurs de licences.
30. **Renseignements météorologiques.** Rapports, analyses et prévisions météorologiques et toute autre déclaration ayant trait à des conditions météorologiques existantes ou attendues.
31. **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** Une altitude ou hauteur spécifiée dans une opération d’approche aux instruments en 2D ou indirecte, en dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Note 1 : La MDA est rapportée au MSL et la MDH est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m à l'altitude de l'aérodrome. Une MDH pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2 : Le contact visuel nécessaire signifie la partie des aides visuelles ou de l'aire d'approche qui devrait avoir été visible suffisamment longtemps pour que le pilote ait pu évaluer la position de l'aéronef et la rapidité de changement de position par rapport à la trajectoire de vol désirée. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle est l'environnement de la piste.

Note 3 : Pour des raisons pratiques, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur minimale de descente », abrégée en « MDA/H ».

1. **Liste minimale d'équipements (MEL).** Liste approuvée par la Régie et prévoyant l’exploitation d’un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la MMEL de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.
2. **Ministre.** Le ministre responsable de l’aviation civile identifié dans la loi relative à la sécurité de l'aviation civile de [ÉTAT].
3. **Modification mineure.** Une modification autre qu'une modification majeure.
4. **Modification.** L'altération d'un aéronef ou d'un produit aéronautique conformément à une norme approuvée.
5. **Suivi.** Processus cognitif pour comparer un état réel à un état escompté.

*N. B. : Le suivi s’appuie sur les compétences pour un rôle donné dans une discipline de l’aviation, qui sont des contre-mesures prévues par le modèle de gestion des menaces et des erreurs. Il nécessite des connaissances, des compétences et des attitudes afin de créer un modèle mental et de prendre des mesures appropriées lorsque des déviations sont identifiées.*

1. **Aire de mouvement.** La partie d'un aérodrome utilisée pour le décollage, l'atterrissage et l'évolution au sol des aéronefs et comprenant l'aire de manœuvre et les rampes.
2. **Espace aérien navigable.** L'espace aérien se trouvant au-dessus des altitudes minimales de vol prévues dans la partie 8 de la présente réglementation, et comprenant l'espace aérien nécessaire pour assurer le décollage et l'atterrissage sans danger d'un aéronef.
3. **Navigation d'un aéronef.** Une fonction qui comprend le pilotage de l'aéronef.
4. **Spécification relative à la navigation.** Un ensemble d'impératifs requis de l'aéronef et de l'équipage de conduite pour les opérations de PBN dans un espace aérien défini. Il existe deux types de spécifications relatives à la navigation :
	* + 1. **Qualité de navigation requise (RNP).** Une spécification de navigation basée sur la navigation de surface qui comprend les impératifs de surveillance de la performance et d'alerte, désignée par le préfixe RNP (comme RNP 4, RNP APCH).
			2. **Spécification de navigation de surface (RNAV).** Une spécification de navigation basée sur la navigation de surface qui ne comprend pas les impératifs de surveillance de la performance et d'alerte, désignée par le préfixe RNAV (comme RNAV 5, RNAV 1).

Note 1 : Le Doc 9613 de l’OACI, Manuel de navigation basée sur la performance (PBN), Volume II, contient des directives détaillées sur les spécifications de navigation.

Note 2 : Le terme RNP précédemment défini comme « expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l’intérieur d’un espace aérien défini » a été enlevé de la présente réglementation car le concept de la RNP a été supplanté par celui de PBN. Le terme RNP n’est maintenant utilisé que dans le contexte des spécifications de navigation requérant une surveillance de la performance et une alerte, par exemple, RNP 4 a trait aux impératifs relatifs à l'aéronef et d'exploitation, dont une performance latérale 4 NM avec surveillance de performance et une alerte embarquées, comme indiqué en détail dans le Doc 9613 de l'OACI.

1. **Nuit.** Les heures qui séparent la fin du crépuscule civil du soir et le début du crépuscule civil du matin, ou toute autre période allant du coucher au lever du soleil, telle que prévue par l’autorité compétente.

N. B. : Le crépuscule civil prend fin le soir lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés sous l'horizon et débute le matin lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés sous l'horizon.

1. **Environnement hostile non congestionné.** Un environnement hostile hors zone congestionnée.
2. **Environnement non hostile.** Un environnement dans lequel :
	* + 1. Un atterrissage forcé en toute sécurité est possible parce que la surface et le terrain environnant sont adéquats ;
			2. Les occupants peuvent être protégés contre les éléments de manière adéquate ;
			3. Les interventions/capacités de recherche et sauvetage correspondent au niveau d’exposition anticipé ; ou
			4. Le risque, tel que calculé, de mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant au sol est acceptable.

N. B. : Les parties d’une zone congestionnée qui correspondent aux impératifs ci-dessus sont réputées non hostiles.

1. **Procédure d’approche de non-précision.** Une IAP conçue pour les opérations d’approche aux instruments en 2D de Type A.

N. B. : Une procédure de NPA peut être exécutée au moyen d'une CDFA. Une CDFA avec guidage VNAV calculée par l’équipement embarqué (voir Doc 8168 de l’OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs, Volume I, Procédures de vol, Partie I, Section 4, Chapitre 1, paragraphe 1.8.1) est considérée comme des opérations d’approche aux instruments en 3D. Une CDFA avec un calcul manuel du taux requis de descente est considérée comme des opérations d’approche aux instruments en 2D.

1. **Comportement observable (OB)**. Comportement unique lié à un rôle, qui peut être observé et est éventuellement mesurable.
2. **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacle (OCH).** Altitude ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Note 1 : L’OCA est rapportée au MSL et l’OCH est rapportée à l'altitude du seuil, ou, dans le cas des procédures NPA, à l’altitude de l’aérodrome ou à l’altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m à l'altitude de l'aérodrome. Une OCH pour une procédure approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2 : Pour des raisons pratiques, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de franchissement d'obstacle », abrégé en « OCA/H ».

1. **Plan de franchissement d'obstacle.** Un plan s'inclinant vers le haut à partir de la piste à une déclivité de 1:20 par rapport à l'horizontal et tangent à ou franchissant toutes les obstructions dans une aire spécifiée entourant la piste, vu sur le profil de cette aire. Dans cette vue, la ligne médiane de l’aire spécifiée coïncide à celle de la piste, commençant au point où le plan de franchissement d’obstacle coupe la ligne médiane de la piste et va jusqu’à au moins 450 m du point de départ. Après cela, la ligne médiane coïncide avec la trajectoire de décollage sur le sol de la piste (pour les décollages) ou à ce qui y correspond pour une approche aux instruments (pour les atterrissages) ou lorsqu’une de ces trajectoires n’a pas été établie, se poursuit en permettant des virages d’un rayon d’au moins 1,2 km jusqu'à un point au-delà duquel le plan de franchissement d'obstacle franchit tous les obstacles. Cette aire s’étend latéralement sur 60 m de chaque côté de la ligne médiane au point où le plan de franchissement d’obstacle coupe la piste et continue à cette largeur jusqu’au bout de la piste et s’accroît uniformément de 150 m de chaque côté de la ligne médiane à un point se trouvant à 450 m de l’intersection entre le plan de franchissement d’obstacle et la piste et s’étend ensuite latéralement de 150 m de chaque côté de la ligne médiane.
2. **Opérations en mer.**Des opérations de vol dont une part significative se déroule de façon routinière au-dessus de la mer, à destination ou en provenance de lieux situés en mer. Ces opérations comprennent l’assistance à l’exploitation pétrolière, gazière et minière en mer et le transbordement de pilotes en mer.
3. **Base d'exploitation.** L'emplacement à partir duquel le contrôle d'exploitation est exercé.

N. B. : Une base d'exploitation est normalement l'emplacement où le personnel participant à l'exploitation de l'avion travaille et où se trouvent les dossiers qui y sont associés. Une base d'exploitation est plus permanente qu'un point d'appel régulier.

1. **Opération.** Une activité ou un groupe d’activités exposés au même danger ou à des dangers similaires, et nécessitant la définition d'un ensemble d’équipement ou l’atteinte et le maintien d'un ensemble de compétences des pilotes, afin d’éliminer ou d’atténuer le niveau de risque associé auxdits dangers.

Note 1 : Ces activités peuvent comprendre les opérations en mer, le levage aérien par hélicoptère ou les services médicaux d’urgence.

1. **Contrôle d'exploitation.** Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité d'un vol.
2. **Plan de vol exploitation** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'aéronef et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes et héliports intéressés.
3. **Personnel d’exploitation.** Personnel prenant part à des activités d’aviation qui est en mesure de donner des informations relatives à la sécurité.

N. B. : Ce personnel comprend les équipages de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de la maintenance, le personnel faisant partie des organismes de conception et de fabrication d’aéronefs, les équipages de cabine, les agents d’opérations, le personnel de rampe et celui de service d’escale.

1. **Opérations pour classe de performances 1.** Opérations d’hélicoptère dont les performances sont telles qu’en cas de défaillance critique du moteur, il peut poursuivre en toute sécurité son vol vers une zone d’atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance intervient avant l’arrivée au point de décision au décollage ou après avoir dépassé le LDP, auxquels cas l’hélicoptère doit pouvoir se poser sur l’aire de décollage ou d’atterrissage interrompu.
2. **Opérations pour classe de performances 2.** Opérations d’hélicoptère dont les performances sont telles qu’en cas de défaillance critique du moteur, il peut poursuivre en toute sécurité son vol vers une zone d’atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance intervient pendant la manœuvre de décollage ou à la fin de celle d’atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut s’imposer.
3. **Opérations pour classe de performances 3.** Opérations d'hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur à tout moment du vol, un atterrissage forcé s’impose.
4. **Manuel d'exploitation (OM).** Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'exploitation doit utiliser dans l'exercice de ses fonctions.
5. **Spécifications d'exploitation (AOC)*.*** Les autorisations comprennent les approbations, conditions et limitations spécifiques associées à l’AOC, et soumises aux conditions définies dans l’OM.
6. **Spécifications d'exploitation (AMO)** Une partie du certificat de l’AMO utilisée pour l’administration des normes de sécurité et la définition des termes, conditions et limitations qui s’appliquent aux affaires de l’AMO.

N. B. : Elles sont publiées par la Régie et considérées comme constituant un accord légal et contractuel entre la Régie et l'AMO.

1. **Exploitant.** Une personne, organisation ou entreprise se livrant ou offrant de se livrer à l'exploitation d'un aéronef. Toute personne qui cause ou autorise l'exploitation d'un aéronef, comme le propriétaire, le locataire, le baillaire et/ou le commandant de bord de celui-ci.

*N. B. : Dans le contexte des ATP, l’exploitation d’aéronefs comprend les SATP.*

1. **Manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant.** Un document qui indique les procédures que l'exploitant doit suivre pour assurer que toute maintenance programmée ou non soit exécutée sur l'aéronef de l'exploitant en temps opportun et de façon contrôlée et satisfaisante.
2. **Organisme responsable de la conception de type.** L’organisme qui détient le TC ou document équivalent, pour un type d’aéronef, de moteur d’aéronef ou d’hélice, délivré par un État contractant.
3. **Ornithoptère.** Un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est principalement obtenue par les réactions de l'air sur des avions propulsés par des battements d’ailes.
4. **Révision.** La restauration d’un aéronef/de produits aéronautiques dans un état qui procurera une garantie raisonnable pour son exploitation pour une durée déterminée, à l’aide de méthodes, techniques et pratiques acceptables par la Régie, y compris le démontage, le nettoyage, l'inspection, la réparation, le remontage et l’essai.
5. **Suremballage.** Contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et n'avoir qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage.
6. **Colis.** Résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.
7. **Emballage.** Récipients et tous autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient d'accomplir sa fonction de rétention.
8. **Aéronef de passagers.** Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.
9. **Sièges passagers aux sorties.** Les sièges ayant directement accès à une sortie et ceux d'une rangée de sièges par lesquels les passagers auraient à passer pour accéder à une sortie, du premier siège intérieur de la sortie à la première allée intérieure de la sortie. Un siège passager « à accès direct » est un siège à partir duquel un passager peut se rendre directement vers la sortie sans passer par une allée ou autour d'une obstruction.
10. **Communication basée sur la performance (PBC).** Communication basée sur des spécifications de performance appliquées à la prestation d’ATS.

N. B. : Une spécification RCP comprend des impératifs de performance de communication attribués aux composants du système en fonction de la communication devant être assurée et du temps de transaction associé, de la continuité, de la disponibilité, de l'intégrité, de la sécurité et de la fonctionnalité requises pour l’opération proposée dans le contexte d'un concept d’espace aérien donné.

1. **Navigation basée sur le comportement (PBN).** Navigation de surface basée sur les impératifs de comportement de l'aéronef opérant sur une route ATS, lors d'une IAP ou dans un espace aérien désigné.

N. B. : Ces impératifs sont exprimés en termes de spécifications de navigation (RNAV, RNP) pour ce qui concerne la précision, l'intégrité, la continuité, la disponibilité et la fonctionnalité requises pour l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien donné.

1. **Surveillance basée sur la performance (PBS).** Surveillance basée sur des spécifications de performance appliquées à la prestation d’ATS.

N. B. : Une spécification RSP comprend des impératifs de performance de surveillance attribués aux composants du système en fonction de la surveillance devant être assurée et du temps de transmission des données associé, de la continuité, de la disponibilité, de l'intégrité, de la précision des données de surveillance, de la sécurité et de la fonctionnalité requises pour l’opération proposée dans le contexte d'un concept d’espace aérien donné.

1. **Hélicoptère de classe de performances 1.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.
2. **Hélicoptère de classe de performances 2.** Hélicoptère dont les performances sont telles qu'en cas de défaillance du moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
3. **Hélicoptère de classe de performances 3.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.
4. **Critères de rendement.** Déclarations employées pour déterminer si les niveaux de performance requis ont été atteints pour une compétence. Un critère de performance est composé d’un comportement observable, d’une ou de plusieurs conditions et d’une norme de compétence.
5. **Personne.** Toute personne, toute société, tout partenariat, toute société constituée, toute compagnie, toute association, toute société par actions à responsabilité limitée ou toute personne morale, comprenant tout fidéicommissaire, tout syndic, tout cessionnaire ou tout autre représentant similaire de ces entités.
6. **Pilote volant (PF).**Pilote dont la tâche principale est de contrôler et de gérer la trajectoire de vol. Le PF est chargé, à titre secondaire, d’effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications par radio, systèmes de l'aéronef, autres activités opérationnelles, etc.) et de surveiller les autres membres de l’équipage.
7. **Commandant de bord (PIC).** Le pilote responsable de l'opération et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol. Le pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
8. **Commandant de bord (PIC) sous supervision.** Copilote effectuant, sous la supervision du commandant de bord, les tâches et fonctions d'un commandant de bord, en accord avec une méthode de supervision acceptable par le service de délivrance des licences.
9. **Pilote de contrôle (PM).** Pilote dont la tâche principale est de contrôler la trajectoire de vol et sa gestion par le PF. Le PM est chargé, à titre secondaire, d’effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications par radio, systèmes de l'aéronef, autres activités opérationnelles, etc.) et de surveiller les autres membres de l’équipage.
10. **Temps de pilotage.** Le temps pendant lequel une personne :
	* + 1. Fait fonction de pilote requis ;
			2. Est entraînée par un instructeur homologué dans un aéronef ou un FSTD approuvé ; ou
			3. Entraîne quelqu'un en tant qu'instructeur homologué dans un aéronef ou un FSTD approuvé.
11. **Piloter.** Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.
12. **Point de non-retour.** Le dernier point géographique possible à partir duquel un aéronef peut se rendre à l’aérodrome de destination aussi bien qu’à un aérodrome de dégagement disponible en route pour un vol donné.
13. **Politique.** Un document indiquant une position concernant un sujet spécifique.
14. **Procédure.** Une progression logique, étape par étape, d’actions et de décisions destinées à atteindre un objectif.
15. **Processus.** Un ensemble d'activités reliées entre elles ou qui interagissent pour transformer des interventions en résultats.
16. **À sustentation motorisée.** Un aéronef plus lourd que l'air pouvant décoller et atterrir à la verticale et effectuer un vol à vitesse réduite, dépendant principalement de dispositifs à moteur ou de la poussée d'un moteur pour la sustentation lors de ces régimes de vol et de surfaces portantes non rotatives pour la sustentation lors d'un vol horizontal.
17. **Groupe motopropulseur.** Un moteur utilisé pour ou destiné à la propulsion d'un aéronef. Il comprend les compresseurs à turbine, l'équipement connexe et les accessoires requis pour son fonctionnement, mais pas les hélices.
18. **Groupe motopropulseur.** Un système d'un ou de plusieurs moteurs et pièces connexes qui sont nécessaires ensemble pour assurer une poussée, indépendamment du fonctionnement continu d'un ou de plusieurs autres groupes de puissance, mais à l'exclusion des appareils produisant une puissance de courte durée.
19. **Épreuve pratique.** Voir Test des compétences.
20. **Procédure d’approche de précision (PA).** Une IAP basée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d’approche aux instruments en 3D de Type A ou B.

N. B. : Veuillez consulter l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I : 4.2.8.3, pour les types d’opérations d'approche aux instruments.

1. **Inspection avant le vol.** Inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est dans l'état requis pour le vol prévu.
2. **Prescrit.** Une règle d’élaboration du paragraphe 1.1.1.1(a)(8) de la présente partie, qui signifie que la Régie a publié une politique ou une méthodologie par écrit, qui impose soit un impératif obligatoire, si la politique ou la méthodologie par écrit est au présent de l'indicatif, ou discrétionnaire si elle emploie le terme « peut ».
3. **Altitude-pression.** Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.
4. **Aéronef pressurisé.** Aux fins de licence de personnel navigant, un aéronef dont le plafond pratique ou l'altitude maximale d'exploitation, quel que soit le moindre, est de plus de 7 620 m au-dessus du MSL.
5. **Entretien préventif.** Opérations simples ou mineures de préservation et le remplacement de petites pièces normales sans opérations complexes d'ensemble.
6. **Norme primaire.** Une norme définie et maintenue par une autorité d'État et servant au calibrage de normes secondaires.
7. **Usage de substances qui pose des problèmes.** Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel qu'il :
	* + 1. Constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qui compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou
			2. Engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.
8. **Vérification de l’aptitude professionnelle.** Un test des compétences d’un titulaire de licence dans les domaines d’exploitation figurant dans le test des compétences pour une licence, un certificat, une qualification ou une autorisation particulier, qui est administré par un représentant autorisé de la Régie.
9. **Zone interdite.** Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.
10. **Hélice.** Un dispositif de propulsion d'aéronef constitué par des pales sur un axe dont la rotation est imprimée par un groupe motopropulseur et qui, lorsqu'il tourne, produit par son action sur l'air une poussée approximativement perpendiculaire à son plan de rotation. Il comprend les composants de contrôle normalement fournis par son fabricant, mais pas les rotors principaux ou auxiliaires ou les voilures tournantes des groupes motopropulseurs.
11. **Désignation officielle de transport.** Appellation à utiliser pour identifier une matière ou un objet déterminé sur tous les documents et notifications d'expédition et, le cas échéant, sur les emballages.
12. **Substances psychoactives.** Alcool, opiacés, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils, à l'exclusion du café et du tabac.
13. **Aéronef public.** Un aéronef utilisé exclusivement au service de tout gouvernement ou de toute juridiction politique de celui-ci, y compris le gouvernement de [ÉTAT], mais à l'exclusion de tout aéronef appartenant à l'État et se livrant à des opérations répondant à la définition des opérations de transport aérien commercial.
14. **Formation basée sur la qualification.** Formation conçue pour assurer que les diplômés possèdent les niveaux minimaux de compétence, de connaissances et d'expérience pour répondre aux impératifs requis pour la licence, la qualification ou le privilège.
15. **Qualité.** Ensemble des caractéristiques d'un produit ou d'un service ayant un effet sur son aptitude à répondre à des besoins explicites ou implicites.
16. **Assurance de la qualité.** Par opposition au contrôle de la qualité, fait entrer en jeu des activités dans les domaines des affaires, des systèmes et des audits techniques. Un ensemble d'actions prédéterminées et systématiques qui sont requises pour établir un degré de confiance adéquat dans le fait qu'un produit ou un service répond aux impératifs de qualité.
17. **Vérification de la qualité.** Un examen systématique et indépendant visant à déterminer si les activités relatives à la qualité et les résultats qui y sont liés sont conformes aux arrangements prévus et si ces arrangements sont exécutés de façon efficace et conviennent pour réaliser les objectifs.
18. **Contrôle de la qualité.** Le processus réglementaire d'inspection par lequel le rendement réel est comparé à des normes, notamment le maintien des normes de fabrication de produits aéronautiques, et toute différence fait l'objet d'une action.
19. **Inspection de la qualité.** La partie de la gestion de la qualité ayant trait au contrôle de la qualité. En d'autres termes, les inspections effectuées pour observer les événements, actions, documents, etc. afin de vérifier si les procédures opérationnelles et les impératifs établis sont respectés pendant l'exécution de l'événement ou de l'action et si les normes requises sont atteintes. Les vérifications des progrès des étudiants et les tests des compétences sont des inspections de la qualité aussi bien que des fonctions du contrôle de la qualité.
20. **Gestion de la qualité.**Une façon d'aborder la gestion, qui se concentre sur les moyens permettant de réaliser les objectifs de qualité d'un produit ou d'un service en faisant appel à ses quatre éléments clés : planification, contrôle, assurance et amélioration de la qualité.
21. **Gestionnaire de la qualité.** Le gestionnaire responsable de la fonction de surveillance et de la demande d'actions palliatives.
22. **Manuel de qualité.** Le document contenant les informations pertinentes ayant trait au système qualité de l’organisme.
23. **Qualité de la formation.** Le résultat de la formation qui répond à des besoins explicites ou implicites dans le cadre de normes établies.
24. **Système de qualité.** L’ensemble de politiques, processus et procédures requis pour la planification et l’exécution d’opérations aériennes efficaces en toute sécurité. Le système intègre les différents processus internes et permet à l’organisme d’identifier, de mesurer, de contrôler et d’améliorer l’efficacité et la sécurité de ses activités.
25. **Radiotéléphonie.** Une forme de radiocommunication destinée principalement à l'échange d'informations par la parole.
26. **Rampe.** Une zone définie d’un aérodrome terrestre qui sert à accueillir les aéronefs pour l’embarquement ou le débarquement de passagers, de courrier ou de fret, le ravitaillement en carburant, le stationnement ou la maintenance.
27. **Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une qualification.** Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges qu'il exerce.
28. **Qualification.** Mention qui, portée sur une licence ou un certificat ou associée à cette licence ou à ce certificat et s'intégrant à celle-ci ou celui-ci, indiquant les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence ou à ce certificat.
29. **Norme de référence.** Une norme utilisée pour maintenir les normes de travail.
30. **Nouvelle délivrance d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat.** La mesure administrative prise après l'expiration d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat qui réinstitue les privilèges de ces documents pour un temps de prorogation spécifié, conditionné à la conformité à des impératifs spécifiés.
31. **Copilote (CP) à distance.** Titulaire d'une licence de pilote à distance exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord à distance, mais est exclu de cette définition un pilote à distance qui se trouverait dans une RPS dans le seul but de recevoir une instruction en vol.
32. **Membre de l'équipage de conduite à distance.** Un membre de l'équipage de conduite titulaire d'une licence dont les tâches sont essentielles au fonctionnement d’un SATP pendant la période de service de vol.
33. **Aéronef télépiloté (ATP).** Un aéronef sans pilote, piloté depuis une RPS.
34. **Système d’aéronef télépiloté (SATP).** Un ATP, ses RPS associées, les liaisons C2 requises et tout autre composant précisé dans la conception de type.
35. **Pilote à distance.** Une personne chargée par l’exploitant des tâches essentielles pour l’exploitation d’un ATP et qui manipule les commandes de vol, selon les besoins, pendant le temps de vol.
36. **Commandant de bord (PIC) à distance.** Le pilote à distance désigné par l'exploitant comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
37. **Station de pilotage à distance (RPS).** Le composant d’un SATP contenant l’équipement utilisé pour piloter l’ATP.
38. **Valider (un certificat de navigabilité).** La mesure prise par un État contractant qui, au lieu de délivrer son propre certificat de navigabilité, accepte celui qui est délivré par un autre État contractant en tant qu'équivalent du sien propre. Aussi appelé validation.
39. **Valider (une licence).** La mesure prise par un État contractant qui, au lieu de délivrer sa propre licence, accepte celle qui est délivrée par un autre État contractant en tant qu'équivalent de la sienne propre. Aussi appelé validation.
40. **Renouvellement d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat.** La mesure administrative prise pendant la période de validité d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat, qui permet à son titulaire de continuer à bénéficier des privilèges accordés, pour un temps de prorogation spécifié, conditionné à la conformité à des impératifs spécifiés.
41. **Réparation.** La remise d'un aéronef, d'un moteur d’aéronef, d'une hélice ou d’une pièce associée en état de navigabilité conformément au règlement applicable de navigabilité à la suite d’endommagement ou d’usure.
42. **Plan de vol répétitif (RPL).** Plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organes ATC et ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétée.
43. **Point de compte rendu.** Emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.
44. **Spécification de performance de communication requise (RCP).** Un ensemble d'impératifs pour la prestation d’ATS, et l’équipement au sol, les capacités des aéronefs, et les opérations associés nécessaires à la prise en charge de la PBC.
45. **Articles requérant une inspection.** Tel qu’utilisé dans la Partie 5 de la présente réglementation, des articles servant à la maintenance et/ou des modifications, qui doivent être inspectés par une personne autre que celle qui effectue le travail et comprennent au moins ceux qui peuvent entraîner une défaillance, un fonctionnement défectueux ou un défaut mettant en danger l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité si des pièces ou des matières incorrectes sont utilisées.
46. **Spécification de performance de surveillance requise (RSP).** Un ensemble d'impératifs pour la prestation d’ATS, et l’équipement au sol, les capacités des aéronefs, et les opérations associés nécessaires à la prise en charge de la PBS.
47. **Période de repos.** Une période de temps continue et définie, après ou avant la prise de service, pendant laquelle les membres de l'équipage ou de cabine n'ont aucune tâche à accomplir.
48. **Zone réglementée.** Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.
49. **Atténuation des risques.** Le processus d'incorporation de défenses ou de contrôles préventifs destinés à diminuer la gravité et/ou la probabilité des conséquences anticipées d'un danger.
50. **Giravion.** Un aéronef plus lourd que l'air à moteur dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
51. **Manuel de vol de giravion (RFM).** Un manuel, associé au certificat de navigabilité, contenant les limitations dans lesquelles le giravion est considéré comme navigable, et les instructions et informations nécessaires pour l'exploitation du giravion sans danger par les membres de l'équipage de conduite.
52. **Ensemble giravion-fardeau.** Les configurations des charges externes transportées par giravion :
	* + 1. **Classe A**. Une charge externe fixée sur le giravion, qui ne peut pas être larguée et ne dépasse pas le train d'atterrissage, utilisée pour le transport de fret.
			2. **Classe B.** Une charge externe suspendue au giravion, qui peut être larguée et est transportée sans contact avec le sol ou l'eau lors de l'exploitation du giravion.
			3. **Classe C.** Une charge externe suspendue au giravion, qui peut être larguée et est transportée au contact du sol ou l'eau lors de l'exploitation du giravion.
			4. **Classe D.** Une charge externe suspendue au giravion pour le transport de personnes.
53. **Tronçon de route.** Un vol comprenant les phases de décollage, de départ, de croisière d'un minimum de 15 minutes, d'arrivée, d'approche et d'atterrissage.
54. **Observateur d’ATP.** Une personne formée et compétente, désignée par l’exploitant, qui, par observation visuelle de l’ATP, aide le pilote à distance dans l’exploitation sans danger du vol.
55. **Piste.** Aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs.
56. **Point d’attente avant piste.** Point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêtent et attendent, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.
57. **Portée visuelle de piste (RVR).** Distance à laquelle le pilote d'un aéronef se trouvant sur la ligne médiane de la piste peut voir les marques ou les balises qui délimitent la piste ou identifient sa ligne médiane.
58. **Atterrissage forcé en sécurité.** Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.
59. **Sécurité.** L’état dans lequel les risques associés aux activités de l’aviation civile, ayant trait à ou soutenant directement l’exploitation de l’aéronef, sont réduits et contrôlés à un niveau acceptable.
60. **Données de sécurité.** Un ensemble défini de faits ou de valeurs de sécurité, collectés auprès de plusieurs sources relatives à l’aviation, et analysés afin de maintenir ou d’améliorer la sécurité.

N. B. : Ces données de sécurité sont collectées à partir d’activités de sécurité proactives et réactives, y compris :

* Enquêtes portant sur des incidents ou des accidents ;
* Comptes-rendus de sécurité ;
* Comptes-rendus de maintien de la navigabilité ;
* Surveillance de la performance opérationnelle ;
* Inspections, audits et enquêtes ; ou
* Passages en revue et études portant sur la sécurité.
1. **Informations relatives à la sécurité.** Données de sécurité traitées, organisées ou présentées dans un contexte donné pour que lesdites données puissent être partagées, échangées ou conservées à des fins de gestion de la sécurité.
2. **Système de gestion de la sécurité (SMS).** Une façon systématique d'aborder la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.
3. **Supervision de la sécurité.** Une fonction, exercée par un État, qui assure que les titulaires de licences, certificats, autorisations et approbations relatifs à l’aviation respectent les normes et réglementations de sécurité ainsi que les procédures connexes, et qui comprend, le cas échéant, l’évaluation des SMS des prestataires de services.
4. **Rendement en matière de sécurité.** Ce qui est accompli par un État ou un prestataire de service, défini par ses objectifs et indicateurs de performance en matière de sécurité.
5. **Indicateur de rendement en matière de sécurité.** Un paramètre basé sur des données, utilisé pour suivre et évaluer la performance en matière de sécurité.
6. **Objectif de rendement en matière de sécurité.** La cible planifiée ou prévue par un État ou un prestataire de services pour un indicateur de performance en matière de sécurité sur une période donnée, qui est alignée aux objectifs de sécurité.
7. **Programme de sécurité.** Un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité.
8. **Recommandation relative à la sécurité.** Une proposition soumise par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'État effectuant l'enquête, basée sur les informations provenant de celle-ci, dans l'intention de prévenir les accidents ou les incidents.
9. **Risque en matière de sécurité.** La probabilité prévue et la gravité des conséquences ou suites d’un danger.
10. **Personnel sensibilisé à la sécurité.** Personnes qui peuvent mettre en danger la sécurité de l'aviation si elles n'accomplissent pas correctement leurs tâches et leurs fonctions, ce qui comprend les membres de l'équipage, le personnel de maintenance des aéronefs et les contrôleurs de la circulation aérienne.
11. **Organisme satellite de formation agréé (ATO).** Un ATO se trouvant ailleurs qu'au principal établissement de celui-ci.
12. **Preuve satisfaisante.** Un ensemble de documents ou d'activités que l'État contractant accepte comme étant suffisant pour indiquer la conformité à un impératif de navigabilité.
13. **Filtrage.** L’application de moyens techniques ou autres, destinés à identifier et/ou détecter toute arme, tout explosif, ou tout autre appareil, article ou substance dangereux susceptible d’être utilisé dans la commission d'un acte d'ingérence illicite.

Note 1 : Certains articles ou substances dangereux sont classifiés comme marchandises dangereuses par l’Annexe 18 de l’OACI et les Instructions techniques, et doivent être transportés conformément auxdites instructions. En outre, le document 8973 de l’OACI, Diffusion restreinte – Manuel de sûreté de l’aviation, établit une liste d’articles interdits qui ne peuvent en aucun cas être transportés dans la cabine d’un aéronef.

Note 2 : Voir la définition ci-après pour les Instructions techniques.

1. **Normes secondaires.** Normes maintenues par comparaison à un étalon primaire.
2. **Sécurité.** Protection de l’aviation civile contre les actes d’ingérence illicite. Cet objectif est atteint grâce à un ensemble de mesures et de ressources humaines et matérielles.
3. **Audit de sécurité.** Un examen de conformité approfondi, portant sur tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sécurité de l’aviation civile.
4. **Contrôle de sécurité.** Un moyen destiné à empêcher l'introduction d’armes, d’explosifs ou d’autres appareils, articles ou substances dangereux susceptibles d’être utilisés dans la commission d’un acte d'ingérence illicite.
5. **Inspection de sécurité.** Un examen de la mise en œuvre, par une compagnie aérienne, un aérodrome ou tout autre organisme participant à la sécurité, des impératifs pertinents du programme national de sécurité de l’aviation civile.
6. **Zone de sécurité à accès réglementé.** Les zones « côté piste » d’un aérodrome identifiées en tant que zones prioritaires de gestion des risques, où, en sus des contrôles d’accès, d’autres contrôles de sécurité s’appliquent. Ces zones comprennent normalement, entre autres, toutes les zones de départ des passagers de l’aviation commerciale se trouvant entre le point de filtrage et l’aéronef ; la rampe ; les zones de tri des bagages, y compris celles où les aéronefs sont mis en service et les bagages et cargaisons filtrés sont présents ; les hangars de fret ; les centres postaux ; et les locaux de nettoyage et de restaurations situés « côté piste ».
7. **Enquête de sécurité.** Une évaluation des besoins en matière de sécurité, comprenant l’identification des vulnérabilités susceptibles d’être exploitées pour la commission d'un acte d'ingérence illicite, et la recommandation d’actions correctives.
8. **Test de sécurité.** Test secret ou manifeste d'une mesure de sécurité de l’aviation, consistant à simuler une tentative d’acte illicite.
9. **Série de vols.** Vols consécutifs qui :
	* + 1. Commencent et se terminent au cours d'une même période de 24 heures ; et
			2. Sont tous opérés par le même commandant de bord.
10. **Incident grave.** Un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident s'est presque produit.
11. **Blessure grave.** Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
	* + 1. Nécessite l’hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les 7 jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ;
			2. Provoque la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ;
			3. Provoque des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ;
			4. Provoque la lésion d'un organe interne ;
			5. S’accompagne de brûlures du deuxième ou troisième degré ou de toute brûlure affectant plus de 5 pour cent de la surface du corps ; ou
			6. Résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
12. **Présent de l'indicatif.** Une règle d’élaboration définie comme suit dans le paragraphe 1.1.1.1(a)(1) de la présente partie comme un impératif ayant force d'obligation.
13. **Aire à signaux.** Aire de l'aérodrome où l'on place les signaux au sol.
14. **Signer une approbation de remise en service.**Certifier, en délivrant l’approbation de remise en service à laquelle il est fait référence dans les Parties 6 et 9 de la présente réglementation, que le travail de maintenance a été effectué de façon satisfaisante et conforme au règlement applicable de navigabilité.
15. **Signature.** Identification particulière à une personne servant à authentifier une écriture ou un dossier. La signature peut être écrite à la main, électronique ou sous toute autre forme acceptable pour la Régie.
16. **Significatif.** Dans le contexte des dispositions médicales de la sous-partie 2.11 de la présente réglementation, significatif veut dire à un niveau ou de nature susceptible de compromettre la sécurité du vol.
17. **Test des compétences.** Un test portant sur les domaines d'exploitation pour une licence, un certificat, une qualification ou une autorisation, qui est effectué en demandant au demandeur de répondre à des questions et de faire la démonstration de manœuvres en vol ou dans un FSTD approuvé, ou une combinaison de ce qui précède.
18. **Avion léger.** Un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg.
19. **Vol en solo.** Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant d'un aéronef ou le temps de vol pendant lequel l'élève fait fonction de commandant de bord d'un ballon à gaz ou d'un dirigeable requérant plus d'un membre d'équipage de conduite.
20. **Temps de vol en solo.** Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant d’un aéronef.
21. **Temps de vol en solo — systèmes d’aéronefs télépilotés (ATP).** Temps de vol pendant lequel un élève-pilote à distance contrôle le SATP en solo.
22. **Pièces de rechange.** Toute pièce, tout équipement connexe et tout accessoire d'un aéronef (autre que les pièces de moteur et les hélices) ou de moteur d'aéronef (autre que les hélices), des hélices ou d'appareils conservé pour être installé ou utilisé dans un aéronef, un moteur d'aéronef, une hélice ou un équipement connexe, mais qui n'est pas installé dans ou fixé sur celui-ci pour le moment.
23. **Domaine spécial de compétence de [ÉTAT] sur les aéronefs.** Ceci comprend :
	* + 1. Les aéronefs civils de [ÉTAT] ; et
			2. Tout autre aéronef relevant de la compétence de [ÉTAT] pendant que l'aéronef est en vol, c'est-à-dire à partir du moment où toutes les portes sont fermées après l'embarquement jusqu'au moment où elles sont ouvertes pour le débarquement ou, dans le cas d'un atterrissage forcé, jusqu'à ce que les autorités compétentes prennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et des biens se trouvant à bord.
24. **Cursus spéciaux.** Un cours de formation étroitement supervisé, systématique et continu, conforme à un programme ou cursus établi et se déroulant dans un ATO.

N. B. : La définition des cursus spéciaux est dérivée de la note figurant à l'Annexe 1 de l'OACI : 1.2.8

1. **Maintenance spécialisée.** Toute opération de maintenance qui n'est normalement pas effectuée par un AMO (comme rechapage de pneus, placage).
2. **Vol VFR spécial.** Vol VFR autorisé par l’ATC à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.
3. **Approbation spécifique.** Une approbation documentée dans les spécifications d'exploitation pour les opérations de transport aérien commercial ou sur la liste des approbations spécifiques pour les opérations non commerciales.

N. B. : Les termes « autorisation », « approbation spécifique », « approbation » et « acceptation » sont décrits davantage dans l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I, Supplément D ; Annexe 6, Partie II, Supplément 3.D ; et Annex 6, Partie III, Supplément C.

1. **Atmosphère type.** Une atmosphère définie comme suit :
	* + 1. L’air est un gaz parfait sec ;
			2. Les constantes physiques sont :
				1. Masse molaire du niveau moyen de la mer : M0 = 28,964 420 × 10–3 kg mol–1
				2. Pression atmosphérique au niveau de la mer : P0 = 1 013,250 hPa
				3. Température au niveau de la mer : t0 = 15°C

 T0 = 288,15 K

* + - * 1. Densité atmosphérique au niveau de la mer : ρ0 = 1,225 0 kg m–3
				2. Température du point de fusion de la glace : Ti = 273,15 K
				3. Constante universelle des gaz : R\* = 8,314 32 JK–1mol–1
			1. Les gradients de température sont :

|  |  |
| --- | --- |
| Altitude géopotentielle(km) | Gradient de température (Kelvin par kilomètre géopotentiel standard) |
| De | À |
| -5,0 | 11,0 | -6,5 |
| 11,0 | 20,0 | 0,0 |
| 20,0 | 32,0 | +1,0 |
| 32,0 | 47,0 | +2,8 |
| 47,0 | 51,0 | 0,0 |
| 51,0 | 71,0 | -2,8 |
| 71,0 | 80,0 | -2,0 |

Note 1 : Le mètre géopotentiel standard a une valeur de 9,806 65 m2 s–2.

Note 2 : Veuillez consulter le Doc 7488 de l’OACI, Manuel de l’atmosphère type de l’OACI (élargie jusqu’à 80 kilomètres (262 500 pieds)), pour la relation entre les variables et les tableaux précisant les valeurs de température, de pression, de densité et géopotentielles correspondantes.

Note 3 : Le Doc 7488 de l’OACI précise également le poids, la viscosité dynamique, la viscosité cinématique et la vitesse du son à différentes altitudes.

1. **État de conception.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
2. **État de destination.** En ce qui concerne les marchandises dangereuses, l’État dans lequel l’envoi de marchandises dangereuses doit finalement être déchargé de l’aéronef.
3. **État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef, du moteur d’aéronef ou de l’hélice.
4. **État d'occurrence.** État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident
5. **État d'origine.** En ce qui concerne les marchandises dangereuses, État sur le territoire duquel elles ont été chargées à bord d'un aéronef pour la première fois.
6. **État d’immatriculation.** État sur le registre duquel l’aéronef est inscrit.

N. B. : Dans les cas d'immatriculation d'aéronefs exploités par un organisme international d'exploitation sur une base autre qu'une base nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus, conjointement et solidairement, d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir, à cet égard, la résolution du Conseil en date du 14 décembre 1967 concernant la nationalité et l’immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d’exploitation, qui figure dans le document 9587 de l’OACI, Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international.

1. **État de l’aérodrome.** État sur le territoire duquel l’aérodrome est situé.
2. **État de l’exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
3. **État de l’emplacement principal d’un exploitant d’aviation générale.** État dans lequel l’exploitant d’un aéronef relevant de l’aviation générale a son emplacement principal, ou, à défaut, sa résidence permanente.

N. B. : Le Doc 10059 de l’OACI, Manuel sur la mise en œuvre de l’Article 83 bis de la Convention relative à l’aviation civile internationale, comprend des recommandations sur les options pour définir l’emplacement principal d’un exploitant d’aviation générale.

1. **Programme de sécurité de l’État (SSP).** Un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité.
2. **Provisions (fournitures).** Provisions (fournitures) (a) pour consommation et (b) destinées à être emportées.
3. **Dommages importants.** Dommages ou défaillances qui affectent négativement la résistance structurale, la performance ou les caractéristiques de vol de l'aéronef et qui exigeraient normalement une réparation majeure ou le remplacement du composant affecté. Une panne de moteur ou des dommages limités à un moteur si un seul tombe en panne ou est endommagé, des carénages ou des capots pliés, un revêtement bosselé ou de petits trous dans le revêtement ou le tissu, des dommages au sol aux pales de rotor ou d’hélice et les dommages au train d’atterrissage, aux roues, aux pneus, aux volets, aux accessoires de moteur, aux freins ou aux extrémités d’aile ne sont pas considérés comme étant des dommages importants au sens de dommages importants ayant trait à un accident d'aviation.
4. **Surveillance.** Les activités d'un État par lesquelles ce dernier vérifie de manière proactive, par le biais d'inspections et d’audits, que les titulaires de licences, certificats, autorisations et approbations relatifs à l’aviation continuent de répondre aux impératifs établis et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité exigé par ledit État.
5. **Plan de cours (formation).** Le résumé détaillé ou un aperçu des points principaux du cours.
6. **Entraîneur synthétique de vol.** Voir simulateur d’entraînement au vol (FSTD).
7. **Système de visionique synthétique (SVS).** Un système qui exploite les données pour afficher des images de synthèse de l’extérieur, tel que vu depuis le poste de pilotage.
8. **Phase de décollage et de montée initiale.** La partie du vol entre le début du décollage et 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l’élévation de la FATO, si le vol dépasse ladite altitude, ou, dans les autres cas, la fin de la montée.
9. **Point de décision au décollage.** Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité. Le TDP s’applique aux hélicoptères de classe de performances 1.
10. **Vitesse de sécurité au décollage pour les giravions de Catégorie A (VTOSS).** En ce qui concerne les giravions, la vitesse minimale à laquelle la montée est réalisée avec un moteur critique inopérant, les autres moteurs fonctionnant dans leurs limites de fonctionnement approuvées.

N. B. : Ladite vitesse peut être mesurée par des indications fournies par des instruments ou atteinte via une procédure décrite dans le manuel de vol.

1. **Surface de décollage.** Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol ou pour l'hydroplanage normal des aéronefs décollant dans une direction donnée.
2. **Niveau de sécurité visé (TLS).** Un terme générique représentant le niveau de risque qui est considéré comme étant acceptable dans des circonstances particulières.
3. **Évolution au sol.** Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.
4. **Voie de circulation.** Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :
	* + 1. **Voie d’accès de poste de stationnement d’aéronef.** Partie d'une rampe désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
			2. **Voie de circulation sur rampe.** Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une rampe et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser ladite rampe.
			3. **Voie de sortie rapide.** Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.
5. **Instructions techniques.** Document 9284 de l’OACI, *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, y comprenant le supplément et tout addendum approuvé et publié périodiquement par le Conseil de l’OACI.

N. B. : L'expression « Instructions techniques » est utilisée dans la présente réglementation.

1. **Région de contrôle terminale.** Région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.
2. **Système d'avertissement et d'alarme d'impact.** Un système qui donne à l'équipage de conduite suffisamment d'informations et l'alerte, pour détecter une situation potentiellement dangereuse au niveau du terrain afin que l'équipage de conduite puisse agir efficacement pour prévenir un CFIT.
3. **Menace.** En ce qui concerne les vols, des événements ou des erreurs qui se produisent au-delà de l’influence du personnel d’exploitation, rendent les opérations plus complexes, et sont gérés pour maintenir la marge de sécurité.
4. **Gestion des menaces.** Processus consistant à détecter les menaces et à y réagir avec des contre-mesures qui réduisent ou éliminent les conséquences des menaces et atténuent la probabilité d'erreurs ou d'état indésirable.

N. B. : Voir le Chapitre 6 de la Partie II, Section I du Doc 9868 de l’OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne ─ Formation (PANS-TRG), et Circulaire 314 de l'OACI, Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans Contrôle de la circulation aérienne, pour une description des états indésirables.

1. **Seuil maximum.** Distance franchissable, exprimée en temps, établie par l’État de l’exploitant, vers un aérodrome de dégagement en route, où tout temps excédentaire requiert une approbation EDTO spécifique de l’État de l’exploitant.
2. **Durée totale estimée.** Dans le cas des vols IFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du décollage, pour arriver au point désigné, défini par rapport à des aides de navigation, d'où il compte amorcer une IAP ou, si aucune aide de navigation n'est associée à l'aérodrome de destination, à la verticale de cet aérodrome. Dans le cas des vols VFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination.
3. **Erreur verticale totale (TVE).** La différence géométrique verticale entre l'altitude-pression réelle du vol d'un aéronef et son altitude-pression affectée (niveau de vol).
4. **Traçabilité.** Une caractéristique d'une calibration, analogue à un antécédent. Il y a calibration traçable lorsque chaque appareil de mesure et étalon de travail, dans une hiérarchie remontant à la norme nationale, a été correctement calibré et les résultats correctement documentés. La documentation fournit les informations nécessaires pour montrer que toutes les calibrations de la chaîne de calibration ont été effectuées correctement.
5. **Route.** Projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou quadrillage).
6. **Suggestion de manœuvre d'évitement.** Suggestion d'un organe des ATS au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.
7. **Information de circulation.** Renseignements donnés à un pilote par un organe des ATS pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.
8. **Programme de formation.** Un programme comprenant des cours, des didacticiels, des installations, de l'équipement d'entraînement au vol et le personnel nécessaire pour réaliser un objectif particulier de formation. Il peut comprendre un tronc commun et un cursus spécialisé.
9. **Normes de formation.** Un document remis au titulaire d'un certificat d’ATO par [ÉTAT], qui spécifie les impératifs du programme de formation et autorise la formation, la vérification et les tests, ainsi que toute limitation y afférente.
10. **Temps de formation.** Le temps passé à recevoir d'un instructeur homologué une formation au pilotage, une formation au sol ou une formation au pilotage simulée dans un FSTD approuvé.
11. **Passage de la formation à la compétence professionnelle.** Le processus par lequel le pilote inspecteur fait passer, selon les besoins, un pilote par chaque manœuvre et procédure prescrite jusqu'à ce qu'elle soit réussie lors de la période de formation.
12. **Cargaisons et courrier en correspondance.** Cargaisons et courrier partant à bord d'un aéronef autre que celui à bord duquel ils sont arrivés.
13. **Norme de transfert.** Toute norme utilisée pour comparer un processus, système ou appareil de mesure à un endroit ou à un niveau avec un processus, système ou appareil de mesure à un autre endroit ou niveau.
14. **Altitude de transition.** Altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est définie par référence aux altitudes.
15. **Certificat de type (TC).** Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur d’aéronef ou d’hélice, et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

N. B. : Dans certains États contractants, un document équivalent à un TC peut être délivré pour un type de moteur d’aéronef ou d'hélice.

1. **Conception de type.** L’ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d’aéronef, de moteur d’aéronef ou d’hélice afin de déterminer sa navigabilité.
2. **Charge ultime.** Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.
3. **Vol de nuit non assisté.** Pour un vol durant lequel le pilote utilise des lunettes de vision nocturne, la partie du vol pendant laquelle le pilote ne les utilise pas aux fins de référence visuelle au sol.
4. **État indésirable de l'aéronef.** Se produit lorsque l'équipage de conduite place l'aéronef dans une situation de risque inutile.
5. **Bagages non identifiés.** Bagage à un aérodrome, étiqueté ou non, qui n’est pas récupéré par un passager ou identifié comme appartenant à un passager.
6. **Numéro de l’Organisation des Nations Unies (ONU).** Le numéro à quatre chiffres affecté par le Comité des experts de l’ONU pour le transport des marchandises dangereuses et le Sous-Comité d’experts du Système général harmonisé de classification et d’étiquetage des produits chimiques pour identifier un article ou une substance ou un groupe donné d’articles ou de substances.
7. **Unité de chargement (ULD).** Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet, ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.
8. **Aéronef sans pilote (UA).** Tout aéronef destiné à être conduit sans pilote à bord. Il peut être pleinement contrôlé à distance depuis un autre endroit (au sol, depuis un autre aéronef, dans l’espace), ou préprogrammé pour effectuer son vol sans intervention.
9. **Système d’aéronef sans pilote (UAS).** Un aéronef et les éléments associés qui sont exploités sans pilote à bord.
10. **Ballon libre sans pilote.** Aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre.
11. **Imprévisibilité.** La mise en œuvre des mesures de sécurité visant à augmenter leur effet dissuasif et leur efficacité en les déployant à des fréquences irrégulières, dans des lieux et/ou par des moyens différents, conformément à un cadre défini.
12. **Validation.** Mesure prise par [ÉTAT] quand, au lieu de délivrer sa propre licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui pour un aéronef immatriculé dans [ÉTAT]. Est également appelé valider une licence.
13. **Visibilité.** En aéronautique, la distance la plus grande parmi les suivantes :
	* + 1. La distance maximum à laquelle un objet noir de dimensions convenables, situé près du sol, peut être vu et reconnu lorsqu'il est observé sur un fond brillant ;
			2. La distance maximum à laquelle les lumières d'environ 1 000 chandelles peuvent être vues et identifiées sur un fond non éclairé.
14. **Règles de vol à vue (VFR).** Les règles qui régissent l’exploitation d’aéronefs en VMC.

N. B. : Étant donné l’équipement de communication et/ou de navigation limité requis pour les vols VFR, un aéronef VFR peut être soumis à des limitations, si tant est qu’il soit admis dans l’espace aérien contrôlé. Ces éventuelles conditions sont détaillées dans les AIP nationales.

1. **Opération en visibilité directe (VLOS).** Une opération durant laquelle le pilote à distance ou l’observateur ATP reste en contact visuel sans aide avec l’ATP.
2. **Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et au plafond, égale ou supérieure aux minimums spécifié.

N. B. : Les minimums spécifiés figurent dans la partie 8 de la présente réglementation.

1. **Location avec équipage.** Location d'un aéronef avec équipage et autres réserves.
2. **Piste mouillée.** Une piste est considérée comme mouillée si sa surface est couverte par toute humidité visible ou toute couche d’eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3 mm dans la zone destinée à être utilisée.
3. **Futur de l'indicatif.** Une règle d’élaboration du paragraphe 1.1.1.1(a)(4) de la présente partie indiquant une action relevant de la Régie.

## Gestion de la sécurité

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les procédures qui s’appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité ayant trait à, ou soutenant directement, l’exploitation sans danger d’un aéronef par :
2. Des prestataires spécifiés de service de sécurité de l’aviation ; et
3. Des exploitants.

Note 1 : Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s’appliquent aux États figurent à l’Annexe 19, chapitre 3 de l’OACI, et ont trait à un SSP.

Note 2 : Dans le contexte de la présente réglementation, le terme « prestataire de services » se réfère aux organisations énumérées au paragraphe 1.6.1.2 de la présente partie, et ne comprennent pas les exploitants internationaux de l’aviation générale.

Note 3 : Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s’appliquent aux exploitants et prestataires spécifiés de service de l’aviation figurent à l’Annexe 19, chapitre 4 de l’OACI, et ont trait aux SMS.

*Note 4 : Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s’appliquent à des types d’activités spécifiques dans le domaine de l’aviation figurent aux Annexes correspondantes.*

*Note 5 : Les principes de base de la gestion de la sécurité qui s’appliquent au processus d’évaluation médicale des titulaires de licences figurent à l’Annexe 1 de l’OACI. Le matériel servant de guide à cet effet figure au Doc 8984 de l’OACI,* Manuel de médecine aéronautique civile.

OACI, Annexe 19, Chapitres 2, 3, 4

#### Système de gestion de la sécurité – Prestataires de service

1. Les fournisseurs de services suivants établissent un SMS :
2. Les ATO, approuvés conformément à la partie 3 de la présente réglementation, qui sont exposés aux risques pour la sécurité associés à l’exploitation d’aéronefs dans le cadre de la prestation de leurs services ;
3. Les titulaires d’AOC pour aéronefs, approuvés conformément à la partie 9 de la présente réglementation ;
4. Les AMO, approuvés conformément à la partie 6 de la présente réglementation, qui fournissent des services aux exploitants d’aéronefs se livrant au transport commercial aérien international ;
5. Les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d’aéronefs, de moteurs d’aéronefs ou d’hélices ;
6. Prestataires d’ATS ; et
7. Exploitants d’aérodromes certifiés.
8. Les prestataires de service figurant au paragraphe 1.6.1.2(a) de la présente sous-section mettent en place un SMS acceptable pour la Régie, qui, au minimum :
9. Contient les composants et éléments prescrits dans la NMO 1.6.1.2 ; et
10. Correspond à l’importance du prestataire de service et à la complexité de ses produits ou services d’aviation.
11. Le SMS définit clairement qui est responsable de la sécurité dans tout l’organisme, y compris la responsabilité directe de la haute direction.

Note 1 : Les directives relatives à la mise en œuvre d’un système de gestion de la sécurité (SMS) figurent dans le Doc 9859 de l'OACI, Manuel de gestion de la sécurité (SMM).

Note 2 : Un SMS est aussi requis par les organisations prenant part à la conception de type ou la construction d’aéronefs, conformément à l’Annexe 8 de l’OACI, et les exploitants d’aérodromes, conformément à l’Annexe 14 de l’OACI, si un État dispose de tels prestataires de service.

Note 3 : Les directives relatives aux SSP et à la délégation des fonctions et activités relatives à la gestion de la sécurité figurent au Doc 9859 de l’OACI.

OACI, Annexe 19 : 3.3.2.1 ; 4.1.1 ; 4.1.2 ; 4.1.3 ; 4.1.4 ; 4.1.5 ; 4.1.6 ; 4.1.7 ; 4.1.8 ; 4.1.9

#### Système de gestion de la sécurité ─ Exploitants internationaux de l’aviation générale

1. Les exploitants internationaux de l’aviation générale mettent en place un SMS correspondant aux critères établis par l’État d'immatriculation pour la conduite d’opérations impliquant :
2. Un avion dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg ;
3. Un avion doté d’un turboréacteur ou plus ; ou
4. Un avion avec une configuration de sièges pour plus de neuf passagers.
5. Le SMS est acceptable pour la Régie et :
6. Correspond aux critères établis par l’État d'immatriculation ;
7. Tient compte du cadre et des éléments du SMS prescrits dans la NMO 1.6.1.2 ; et
8. Correspond à l’importance et à la complexité de l’opération.

Note 1 : Les directives relatives à la mise en œuvre d’un SMS pour l’aviation générale internationale figurent dans le Doc 9859 de l'OACI, Manuel de gestion de la sécurité (SMM), et dans les codes de pratique de l'industrie.

Note 2 : Les directives relatives aux responsabilités de l’État d'immatriculation concernant l’exploitation de locations, d’affrètements ou d’échanges figurent dans le Doc 8335, Manuel des procédures d'inspection, d’autorisation et de surveillance continue de l’exploitation. Les directives concernant le transfert des responsabilités de l’État d'immatriculation vers l’État où l’exploitant de l’aéronef a son bureau principal, ou, à défaut, son adresse permanente conformément à l’article 83 bis de la Convention de Chicago, figure dans le Doc 10059 de l’OACI, Manuel sur la mise en œuvre de l’article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

OACI, Annexe 19, 3.3.2.3 ; 3.3.2.4 ; 4.2

OACI, Annexe 6, Partie II, Section III : 3.1.1, 3.1.2R

MODÈLE DE RÉGLEMENTATON DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 1 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.10

Novembre 2020

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 1.2.1.8 reflète une norme requise par le paragraphe 1.2.1.8 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 1 ─ Normes de mise en œuvre

#### NMO 1.2.1.8 Contrôle et rapport relatifs aux substances psychoactives

1. Les substances suivantes sont considérées comme étant psychoactives :
2. Alcool ;
3. Opiacés ;
4. Cannabinoïdes ;
5. Sédatifs et hypnotiques ;
6. Cocaïne et autres stimulants (à l’exception de la caféine) ;
7. Hallucinogènes ; et
8. Solvants volatils.

N. B. : Voir le Doc 9654 de l'OACI, Manuel sur la prévention de l’usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation.

OACI, Doc. 9654

#### NMO 1.3.3 Mesures de répression juridique

1. Ces tableaux-guides d'exemples de sanctions donnent une façon recommandée pour l'imposition de sanctions pour les violations de la présente réglementation.
2. Ils décrivent les sanctions civiles comme étant minimales, modérées ou maximales pour une seule violation d'une réglementation particulière conformément à la Section 701 de la loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée. Ces termes sont définis dans les tableaux suivants.
3. Ils décrivent les sanctions pénales comme étant minimales, modérées ou maximales pour une seule violation d'une réglementation particulière conformément à la Section 702 de la loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée. Ces termes sont définis dans les tableaux suivants.

Tableau 1. Fourchette des sanctions civiles

|  |  |
| --- | --- |
| Partie contrevenante | Montant de la sanction civile (en dollars des États-Unis) |
| Transporteurs aériens | Maximum : 18 750–25 000 dollars É.-U.Modéré : 10 000–18 749 dollars É.-U.Minimum : 2 000–9 999 dollars É.-U. |
| Exploitants d’aérodrome | Maximum : 18 750–25 000 dollars É.-U.Modéré : 10 000–18 749 dollars É.-U.Minimum : 2 000–9 999 dollars É.-U. |
| Personnel d'un transporteur aérien | Maximum : 850–1 100 dollars É.-U.Modéré : 650–849 dollars É.-U.Minimum : 500–649 dollars É.-U. |
| Propriétaires, exploitants, mécaniciens et personnes non titulaires d'une licence de l'aviation civile | Maximum : 850–1 100 dollars É.-U.Modéré : 650–849 dollars É.-U.Minimum : 500–649 dollars É.-U. |
| Organismes de maintenance agréés | Maximum : 16 250–25 000 dollars É.-U.Modéré : 8 750–16 249 dollars É.-U.Minimum : 1 850-8 749 dollars É.-U. |
| Organismes de formation agréés | Maximum : 16 250–25 000 dollars É.-U.Modéré : 8 750–16 249 dollars É.-U.Minimum : 1 850-8 749 dollars É.-U. |

N. B. : Les montants figurant au Tableau 1 sont extraits de l’Ordre 2150.3C de la FAA, Programme de conformité et d’application, et sont donnés ici à titre d’illustration.

Tableau 2. Sanctions recommandées

| Infraction | Sanction recommandée par infraction | Mesures portant sur les licences et les certificats |
| --- | --- | --- |
| I. Exploitants aériens et d'aérodrome  |  |  |
| 1. AMM |  |  |
| (a) Manuel non tenu à jour | Sanction civile minimale | Jusqu'à 7 jours de suspension |
| (b) Manuel ne donnant pas des instructions et procédures adéquates | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (c) Non distribution du manuel au personnel approprié  | Sanction civile minimale à modérée  |  |
| (d) Mise en service d'un aéronef sans l'équipement requis | Sanction civile modérée à maximale  | Jusqu'à 7 jours de suspension |
| 2. Non-respect des CN | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 3. Spécification relatives aux opérations |  |  |
| (a) Non-respect des limites de temps pour se conformer aux inspections et révisions | Sanction civile modérée  | Jusqu'à 7 jours de suspension |
| (b) Opérations contraires aux spécifications ─ non-conformité technique | Sanction civile minimale |  |
| (c) Opérations contraires aux spécifications ─ effet négatif potentiel ou réel sur la sécurité des opérations | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 4. Non fourniture adéquate de service, maintenance, réparation et inspection des installations et de l'équipement. | Sanction civile maximale  | Suspension indéfinie jusqu'à ce que la fourniture de service, maintenance, réparation et inspection des installations et de l'équipement en permette la révocation. |
| 5. Non-fourniture ou maintien d'un organisme de maintenance et d'inspection | Sanction civile maximale  | Suspension indéfinie jusqu'à ce que la fourniture de l'organisme approprié de maintenance et d'inspection en permette la révocation. |
| 6. Programme de formation |  |  |
| (a) Absence ou non maintien d'un programme de formation efficace | Sanction civile maximale  | Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité permettant la révocation. |
| (b) Non-maintien d'un programme de formation | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (c) Non formation adéquate du personnel | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 7. Écritures relatives à la maintenance ou aux aéronefs |  |  |
| (a) Mise en service incomplète ou non signée | Sanction civile minimale à maximale |  |
| (b) Non révision des données relatives à l'aéronef après réparation | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 8. Exécution de la maintenance |  |  |
| (a) Par une personne non autorisée | Sanction civile maximale |  |
| (b) Maintenance non effectuée ou incorrecte | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 9. Non révision des données relatives à l'aéronef après réparation | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 10. Dossiers et rapports |  |  |
| (a) Pas d'état récapitulatif précis d'interruption mécanique | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (b) Rapports relatifs aux modifications ou réparations majeures non mis à disposition | Sanction civile modérée à maximale | Suspension indéfinie à révocation |
| (c) Pas de rapports précis sur la fiabilité mécanique | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (d) Dossiers de maintenance pas tenus à jour | Sanction civile maximale jusqu’à la mise en œuvre de la mesure recommandée portant sur le certificat | 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que l'état de navigabilité de l'aéronef soit rétabli |
| (e) Écritures requises ne figurant pas dans le carnet de bord | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (f) Dossiers sur le pilote pas mis à disposition | Sanction civile modérée à maximale | Suspension indéfinie à révocation |
| (f) Manifestes de chargement pas mis à disposition | Sanction civile modérée à maximale | Suspension indéfinie à révocation |
| (h) Communications radio en route pas surveillées ou enregistrées | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (i) Violation délibérée ─ écriture, reproduction ou altération de dossier ou de rapport frauduleuse ou intentionnellement fausse |  | Révocation |
| (j) Violation délibérée ─ autre |  | Suspension de 180 jours à révocation |
| 11. Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité |  |  |
| (a) Non-conformité au certificat de type, mais probablement sans effet (potentiel ou réel) sur la sécurité de l'exploitation | Sanction civile minimale |  |
| (b) Non-conformité pouvant avoir ou ayant un effet négatif sur la sécurité de l'exploitation | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (c) Mise en service d'un aéronef sans l'équipement requis | Sanction civile modérée à maximale | Jusqu'à 7 jours de suspension |
| 12. Dispositions spécifiques au transport de passagers |  |  |
| (a) Embarquer ou servir des boissons alcooliques à une personne qui semble être en état d'ébriété | Sanction civile maximale |  |
| (b) Non information des passagers | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (c) Non vérification que chaque passager a un siège et une ceinture de sécurité | Sanction civile maximale |  |
| (d) Exploitation sans un système d'annonce passagers | Sanction civile maximale |  |
| (e) Stockage incorrect des bagages embarqués | Sanction civile modérée |  |
| 13. Pas de siège disponible dans le poste de pilotage pour les inspecteurs de la Régie se livrant à des inspections en route | Sanction civile maximale |  |
| 14. Dispositions spécifiques à l'équipage de conduite |  |  |
| (a) Emploi d’un membre d’équipage non qualifié | Sanction civile maximale |  |
| (b) Emploi d'un membre d'équipage dont le certificat médical est arrivé à expiration | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (c) Violation des heures de vol et de service | Sanction civile modérée |  |
| 15. Violation de la régulation et de l'autorisation de vol | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 16. Autres dispositions |  |  |
| (a) Remise en service inappropriée d'un aéronef | Sanction civile maximale |  |
| (b) Transport illégal de substance réglementée dont le transporteur a connaissance, c'est-à-dire dont le personnel de direction a connaissance |  | Révocation |
| (c) Emploi de personnel non qualifié autre qu'un membre de l'équipage de conduite | Sanction civile maximale |  |
| 17. Violation des règles de sécurité |  |  |
| (a) Manquement à l'obligation d'examiner les bagages ou chaque passager | Sanction civile maximale |  |
| (b) Accès non autorisé à une aire d'exploitation de l'aérodrome | Sanction civile maximale |  |
| (c) Non-respect du programme de sécurité du transporteur, dont la non-détection d'armes, d'engins incendiaires ou autres engins dangereux | Sanction civile maximale |  |
| (d) Coercition, approbation tacite ou encouragement de la falsification de dossiers/rapports par le personnel de direction |  | Révocation |
| (e) Non tenue à jour délibérée des dossiers du personnel | Sanction civile maximale |  |
| (f) Non remise en question | Sanction civile modérée |  |
| (g) Agents de sûreté ou équipement d'essai pas testés | Sanction civile modérée |  |
| (h) Pas de formation appropriée | Sanction civile modérée |  |
| (i) Dossiers des tests des agents de sûreté non conservés involontairement | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (j) Utilisation incorrecte des dosimètres | Sanction civile minimale |  |
| (k) Identification non portée | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (l) Système de gestion/contrôle de l'identification pas géré | Sanction civile maximale |  |
| (m) Pas de vérification des antécédents | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (n) Objets testés non détectés | Sanction civile maximale |  |
| (o) Non-respect du programme de sécurité approuvé ou en vigueur | Sanction civile maximale |  |
| (p) Non intervention en temps opportun de l' agent des forces de l'ordre | Sanction civile maximale |  |
| II. Personnel des transporteurs aériens |  |  |
| 1. Maintenance, y compris les inspections |  |  |
| (a) Maintenance effectuée sans une licence, une qualification ou une autorisation | Sanction civile maximale |  |
| (b) Maintenance effectuée excédant les limitations |  | De 30 à 45 jours de suspension |
| (c) Maintenance effectuée incorrectement |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| 2. Personnel d'inspection |  |  |
| (a) Inspection requise non effectuée |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (b) Inspection incorrecte effectuée |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| (c) Remise inappropriée d'un aéronef en service |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (d) Remise en service d'un aéronef sans l'équipement requis |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| 3. Dossiers et rapports |  |  |
| (e) Écritures ne figurant pas dans le carnet de bord |  | De 15 à 60 jours de suspension |
| (b) Écritures non saisies sur les feuilles de travail |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (c) Écritures non saisies sur d'autres dossiers de maintenance |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (d) Pas d'approbation signée d'un travail ou d'une inspection effectué |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (e) Absence d’approbation de remise en service remplie et signée |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (f) Falsification intentionnelle de dossiers ou de rapports |  | Révocation |
| 4. Avant le vol |  |  |
| (a) Non-utilisation de la liste de contrôle du poste de pilotage avant le vol |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (b) Non vérification des carnets de bord, manifestes de vol, conditions météorologiques, etc. |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (c) Inspection requise non effectuée |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (d) Inspection de l'aéronef non effectuée ou effectuée incorrectement |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (e) Non-vérification que chaque passager a un siège et une ceinture de sécurité |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| 5. Évolution au sol |  |  |
| (a) Non-respect de l'autorisation ou des instructions d'évolution au sol |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (b) Collision lors de l'évolution au sol |  | De 30 à 180 jours de suspension |
| (c) Souffle de réacteur |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| (d) Évolution au sol alors qu'un passager est debout |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (e) Évolution au sol hors de la piste, de la voie de circulation ou d'une rampe |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| 6. Décollage |  |  |
| (a) Décollage contre une instruction ou une autorisation |  | De 60 à 120 jours de suspension |
| (b) Décollage en-dessous des minima météorologiques |  | De 60 à 120 jours de suspension |
| (c) Décollage en aéronef surchargé (excédant la masse maximale certifiée au décollage) |  | De 60 à 120 jours de suspension |
| 7. En route |  |  |
| (h) Se départir d'une autorisation ou d'une instruction |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (b) Opérant en VFR dans des nuages |  | Suspension de 90 jours à révocation |
| (s) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de naviguer |  | De 30 à 180 jours de suspension |
| (d) Sortie non autorisée du poste de pilotage |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (e) Exploitation dans une zone interdite ou restreinte ou une région de contrôle intégral |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (f) Exploitation sans l'équipement requis |  | De 15 à 120 jours de suspension |
| i. Mauvaise gestion/épuisement du carburant |  | De 30 à 150 jours de suspension |
| (h) Exploitation contraire au NOTAM |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (i) Manipulation non autorisée des commandes |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| 8. Approche de l'atterrissage |  |  |
| (a) Déviation de l'autorisation ou de l'instruction dans la région terminale |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (b) Approche en-dessous des minima météorologiques |  | De 60 à 120 jours de suspension |
| (c) Limitations de vitesse dépassées dans la zone de circulation de l'aérodrome |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| 9. Atterrissage |  |  |
| (a) Atterrissage sur le mauvais aérodrome |  | De 90 à 180 jours de suspension |
| (b) Déviation de la procédure d'approche aux instruments |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (c) Atterrissage en surcharge |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (d) Atterrissage brutal |  | De 15 à 60 jours de suspension |
| (e) Atterrissage court ou long |  | De 30 à 180 jours de suspension |
| (f) Atterrissage sur le ventre |  | De 15 à 90 jours de suspension |
| (g) Non-respect du système de piste préférentielle |  | 15 jours de suspension |
| (h) Non-respect d'une autorisation ou d'une instruction |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| 10. Admission non autorisée dans le poste de pilotage |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| 11. Porte du poste de pilotage non fermée et verrouillée | Sanction civile maximale | 30 jours de suspension |
| 12. Exercer ou tenter d’exercer les fonctions de membre de l'équipage de conduite en étant sous l'influence d'alcool ou autres substances psychoactives ou consommation de boisson alcoolisée dans les 8 heures |  | Révocation d'urgence |
| 13. Refus d’entrée autorisée dans le poste de pilotage à un inspecteur autorisé |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| 14. Limitation des heures de vol et de service |  | De 15 à 90 jours de suspension |
| 15. Exploitation sans licence, certificat ou qualification requis |  |  |
| (a) Certificat médical |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (b) Absence de qualification de type |  | Suspension de 180 jours à révocation |
| (c) Vérification de l'aptitude professionnelle ou vérification des compétences en route non réussie |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (d) Manque d’expérience actuelle, de formation initiale ou continue |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (e) Non-possession d’un certificat médical ou d’une licence ou autorisation valide | Sanction civile minimale à modérée |   |
| (f) Exploitation en ayant une déficience physique disqualifiante connue |  | Révocation |
| (g) Exploitation sans certificat médical valide alors que non qualifié médicalement ou demande de certificat médical différée |  | Révocation |
| 16. Manuel non tenu à jour | Sanction civile minimale | De 30 à 90 jours de suspension |
| III. Personnes individuelles et aviation générale ─ Propriétaires, pilotes, personnel de maintenance, organismes de maintenance agréés, organismes de formation agréés |  |
| 1. Propriétaires et exploitants autres que les membres d'équipage requis |  |  |
| (a) Non-respect des CN | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (b) Maintenance, y compris la maintenance requise, non effectuée ou effectuée incorrectement | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (c) Écritures correctes non faites dans les carnets de bord | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (d) Exploitation de l'aéronef au-delà de l'inspection annuelle, progressive ou des 100 heures | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (e) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (f) Falsification intentionnelle de toute écriture, reproduction ou altération de tout dossier ou rapport | Sanction civile maximale | Révocation |
| 2. Organismes de maintenance de l'aviation |  |  |
| (a) Non-fourniture adéquate de service, maintenance, réparation et inspection | Sanction civile modérée à maximale | Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité en permettant la révocation |
| (b) Non-fourniture d'un personnel adéquat pouvant effectuer, superviser et inspecter le travail pour lequel l’organisme de maintenance est qualifié | Sanction civile maximale  | 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que du personnel adéquat soit fourniSuspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité en permettant la révocation |
| (c) ne pas avoir suffisamment de personnel qualifié pour le volume de travail | Sanction civile maximale  | Jusqu'à 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que le titulaire du certificat ait suffisamment de personnel qualifié |
| (d) Dossiers du personnel de supervision et d'inspection non tenus à jour | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (e) Dossiers et rapports de maintenance non tenus à jour | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (f) Calibrage correct de tout l'équipement d'inspection et de test non effectué aux intervalles prescrits | Sanction civile minimale à maximale |  |
| (g) Description adéquate du travail effectué non indiquée | Sanction civile minimale à maximale |  |
| (h) Mécanicien n'ayant pas annoté le carnet, ouvert de dossiers ou rédigé de rapports | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (e) Absence d’approbation de remise en service remplie et signée | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (j) Inspection du travail effectué et approuvé pour la remise en service effectuée par une personne autre qu'un inspecteur qualifié | Sanction civile maximale à 30 jours de suspension | Jusqu'à 30 jours de suspension |
| (k) Système adéquat d'inspection donnant un contrôle de qualité satisfaisant non existant | Sanction civile modérée à 30 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce qu'il y ait un système adéquat d'inspection | Jusqu'à 30 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce qu'il y ait un système adéquat d'inspection |
| (l) Conservation ou modification d’un produit aéronautique qualifié, sans utilisation des données, de l'équipement ou des installations techniques requis | Sanction civile maximale  | Jusqu'à 30 jours de suspension |
| (m) Maintenance, réparations, modifications ou inspections requises non effectuées ou effectuées incorrectement | Sanction civile modérée à maximale | Jusqu'à 30 jours de suspension |
| (n) Conservation ou modification d'une cellule, d'un groupe motopropulseur, d'une hélice, d'un instrument, d'une radio ou d'un accessoire pour lequel il n'est pas qualifié | Sanction civile maximale à révocation | Suspension ou révocation |
| (o) Défauts ou conditions de non-navigabilité pas signalés à la Régie en temps opportun | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (p) Impératifs relatifs aux hangars et aux installations non satisfaits | Sanction civile modérée  | Suspension jusqu'à ce que les impératifs relatifs aux hangars et installations soient satisfaits |
| (q) Changement d'emplacement de hangars ou d'installations sans approbation préalable par écrit | Sanction civile modérée  | Suspension jusqu’à approbation |
| (r) Fonctionnement en tant qu’organisme de maintenance agréé sans certificat d’AMO | Sanction civile maximale |  |
| (s) Refus d'autorisation d'inspection par la Régie | Sanction civile maximale  | Suspension indéfinie jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à inspecter |
| 3. Personnel de maintenance de l'aviation générale |  |  |
| (a) Données relatives à l'aéronef pas passées en revue après des réparations ou modifications majeures |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (b) Maintenance non effectuée ou effectuée incorrectement |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| (c) Inspection non effectuée correctement par un mécanicien |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (d) Inspection non enregistrée par un mécanicien |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (e) Inspection non correctement effectuée par le titulaire de l'autorisation d'inspection |  | Suspension de 60 jours à révocation |
| (f) Inspection non enregistrée par le titulaire de l'autorisation d'inspection |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (g) Maintenance effectuée par une personne ne détenant pas de certificat | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (h) Maintenance effectuée par une personne excédant les limitations du certificat |  | De 15 à 60 jours de suspension |
| (i) Approbation inappropriée de remise en service |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| (j) Écritures de maintenance non effectuées |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (k) Description adéquate du travail effectué non indiquée |  | De 15 à 30 jours de suspension |
| (l) Falsification des dossiers de maintenance |  | Révocation |
| 4. Exploitation par des élèves |  |  |
| (a) Transport de passagers |  | Révocation |
| (b) Vol en solo sans approbation |  | De 45 à 90 jours de suspension |
| (c) Exploitation d'un vol international |  | De 60 à 90 jours de suspension |
| (d) Utilisation d'un aéronef pour des affaires |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| (e) Exploitation contre compensation ou en location |  | Révocation |
| 5. Instructeurs pour l'obtention de licences, qualifications, autorisations et approbations |  |  |
| (a) Fausse approbation d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un dossier d'élève |  | Révocation |
| (b) Dépassements des limitations de temps de vol ou autres limitations du temps de formation |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (c) Instruction à bord d'un aéronef et/ou cours pour lequel il ou elle n'est pas qualifié(e) |  | De 60 à 180 jours de suspension |
| 6. Violations d'exploitation |  |  |
| (a) Exploitation sans un certificat valide de navigabilité ou d'immatriculation | De 30 à 90 jours de suspension |  |
| (b) Plan de vol non finalisé ou notification d'arrivée non soumise | Mesure administrative jusqu'à sanction civile minimale |  |
| (c) Exploitation sans un brevet de pilote valide (pas de certificat) | Sanction civile maximale |  |
| (d) Exploitation alors que le brevet de pilote est suspendu |  | Révocation d'urgence |
| (e) Exploitation sans licence de pilote ou certificat médical en possession de la personne | Sanction civile minimale |  |
| (c) Exploitation sans un certificat médical valide (pas de certificat médical délivré) |  | Révocation |
| (g) Exploitation contre compensation ou en location sans CPL |  | Suspension de 90 jours à révocation |
| (h) Exploitation sans qualification de type ou de classe |  | De 60 à 120 jours de suspension |
| (i) Non-respect des conditions spéciales imposées par le certificat médical |  | Suspension de 90 jours à révocation |
| (j) Exploitation avec déficience physique connue |  | Suspension de 90 jours à révocation |
| (k) Informations avant le vol pas obtenues |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (l) Déviation des instructions ou autorisation de l'ATC |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (m) Manœuvre au sol, décollage ou atterrissage sans autorisation lorsque la tour de l'ATC est ouverte |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (n) Communications radio non maintenues dans la zone de circulation de l'aérodrome |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (o) Non-respect de l'acheminement de la circulation à l'aérodrome |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (p) Exploitation dans la région de contrôle terminale sans, ou contrairement à, une autorisation |  | De 60 à 90 jours de suspension |
| (n) Altitude non maintenue dans la zone de circulation de l'aérodrome |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (r) Limitations de vitesse dépassées dans la zone de trafic |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (s) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de naviguer |  | De 30 à 180 jours de suspension |
| (t) Non-respect des directives de navigabilité |  | De 30 à 180 jours de suspension |
| (u) Exploitation sans les instruments et/ou l'équipement requis |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (v) Dépassement des limitations d'exploitation |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (w) Exploitation dans une zone interdite ou restreinte ou une région de contrôle intégral |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (x) Non-respect des règles de priorité |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (y) Non-conformité aux altitudes de croisière VFR |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (z) Altitudes minimales requises au-dessus de structures, personnes ou véhicules non maintenues |  |  |
| i. Zone congestionnée |  | De 60 à 180 jours de suspension |
| ii. Zones peu peuplées |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| (aa) Veille radio non maintenue en vol IFR  |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (bb) Compte-rendu non soumis aux points de compte-rendu obligatoire aux termes des IFR |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (cc) Feux de navigation pas allumés |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (dd) Réglages corrects d'altimètre non maintenus |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| (ee) Exploitation et conditions météorologiques : |  |  |
| i. Non-respect des minima de visibilité dans l'espace aérien contrôlé |  | De 60 à 180 jours de suspension |
| ii. Non-respect des minima de visibilité hors de l'espace aérien contrôlé |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| iii. Non-respect de l'écart requis de la couverture nuageuse dans l'espace aérien contrôlé |  | De 60 à 180 jours de suspension |
| iv. Non-respect de l'écart requis de la couverture nuageuse hors de l'espace aérien contrôlé |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| (ff) Non-respect des minima d'atterrissage IFR |  | De 45 à 180 jours de suspension |
| (gg) Non-respect des procédures d'approche aux instruments |  | De 45 à 180 jours de suspension |
| (hh) Exploitation imprudente ou négligente |  |  |
| i. Mauvaise gestion/épuisement du carburant |  | De 30 à 150 jours de suspension |
| ii. Atterrissage sur le ventre |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| iii. Atterrissage court ou long |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| iv. Atterrissage sur ou décollage d'une piste fermée |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| v. Atterrissage sur ou décollage de rampes ou autres aires inappropriées |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| vi. Collision lors de la circulation au sol |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| vii. Laisser un aéronef sans surveillance pendant que le moteur est en marche |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| viii. Étayage d'un aéronef sans une personne qualifiée aux commandes |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| ix. Laisser tomber un objet de l’aéronef sans y être autorisé |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| x. Remorquage non autorisé |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| xi. Vol acrobatique sur la voie aérienne, au-dessus d’une zone congestionnée, en-dessous de l’altitude minimale |  | De 90 à 180 jours de suspension |
| xii. Décollage avec carburant insuffisant |  | De 30 à 150 jours de suspension |
| xiii. Opération de façon à causer un risque de collision |  | De 60 à 180 jours de suspension |
| xiv. Évolution au sol d’aéronef hors de la piste, de la voie de circulation ou d'une rampe |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| (ii) Exploitation passagers |  |  |
| i. Exploitation sans siège ou couchette approuvé et ceinture de sécurité approuvée pour chaque personne se trouvant à bord de l’aéronef devant en avoir une pour le décollage, en route et l’atterrissage |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| ii. Transport de passagers sous l'influence de stupéfiants ou d'alcool |  | De 60 à 120 jours de suspension |
| iii. Acrobaties lorsque les passagers ne sont pas tous dotés de parachutes approuvés |  | De 60 à 90 jours de suspension |
| iv. Utilisation d’un parachute non approuvé |  | De 30 à 60 jours de suspension |
| v. Permettre un saut en parachute non autorisé |  | De 30 à 90 jours de suspension |
| vi. Transport de passager(s) sans l’expérience récente de vol requise |  | De 30 à 120 jours de suspension |
| 7. Violations relatives aux plaques d'identification |  |  |
| (a) Retrait, changement ou pose incorrect d'informations d'identification sur un produit |  |  |
| i. Par inadvertance | Sanction civile minimale |  |
| ii. Identification trompeuse intentionnelle d'un produit | Sanction civile maximale  | Révocation |
| (b) Retrait ou installation inapproprié d'une plaque d'identification |  |  |
| i. Par inadvertance | Sanction civile minimale |  |
| ii. Identification trompeuse intentionnelle d'un produit | Sanction civile maximale  | Révocation |
| 8. Organismes de formation agréés |  |  |
| (a) Permettre, en connaissance de cause, l'utilisation d'un aéronef de l'école pour le transport illégal de substances contrôlées ou autres activités illégales |  | Révocation |
| (b) Refus d’autoriser l’inspection par la Régie d’installations, d’équipement, du personnel, de dossiers ou de certificats | Sanction civile maximale  | Suspension indéfinie jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à inspecter, jusqu'à révocation |
| (c) Publicité mensongère | Sanction civile maximale |  |
| (d) Octroi inapproprié de crédit d'études ou de diplôme à un élève |  |  |
| i. Par inadvertance | Sanction civile modérée à maximale |  |
| ii. Intentionnel  |  | Révocation |
| (e) Refus d'autoriser la Régie à tester, vérifier ou faire passer un examen à un élève | Sanction civile maximale  | Suspension indéfinie jusqu’à ce que la Régie soit autorisée à tester, vérifier ou faire passer un examen, jusqu'à révocation |
| (f) Instruction sans qualification ou autorisation | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (g) Dossier de formation non établi ou tenu à jour | Sanction civile modérée à maximale |  |
| 1. Manque de liste de pointage ou de manuel de l’exploitant
 | Sanction civile minimale |  |
| IV. Violations en matière de sûreté ET DE SÉCURITÉ par des personnes individuelles |  |  |
| 1. Bagages enregistrés |  |  |
| (a) Non déclaration d'une arme à feu non chargée | Sanction civile minimale |  |
| (b) Arme à feu chargée | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (c) Engin incendiaire/explosif | Jusqu'à sanction civile maximale et/ou transfert au pénal |  |
| 2. Non-passagers : Sans intention d'embarquer |  |  |
| (a) Possession d'une arme à feu (déchargée, déchargée avec munitions accessibles ou chargée) ou d'autres armes dangereuses ou létales (y compris les matraques électroniques) :  |  |  |
| i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes | Sanction civile minimale |  |
| ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes | Sanction civile modérée à maximale |  |
| iii. Dans une zone stérile sans circonstances aggravantes | Sanction civile minimale à modérée |  |
| iv. Dans une zone stérile avec circonstances aggravantes | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (b) Possession d'un engin incendiaire/explosif au point de filtrage ou dans la zone stérile, sans intention d'embarquer. | Sanction civile modérée à maximale et/ou transfert au pénal |  |
| (c) Dissimulation ingénieuse d'une arme à feu (chargée ou non), d'une autre arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques) ou d'un engin incendiaire/explosif à un point de filtrage ou dans une zone stérile. | Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal |  |
| 3. Passagers : Ayant l'intention d'embarquer |  |  |
| (a) Possession d'une arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques, mace, etc., mais à l'exclusion des armes à feu et engins incendiaires/explosifs) pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien : |  |  |
| i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes | Sanction civile minimale  |  |
| ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes | Sanction civile modérée à maximale |  |
| iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes | Sanction civile minimale à modérée |  |
| iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (b) Possession d'une arme à feu non chargée pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien mais sans accès aux munitions : |  |  |
| i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes | Sanction civile minimale à modérée |  |
| ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes | Sanction civile maximale |  |
| iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes | Sanction civile modérée |  |
| iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes | Sanction civile maximale |  |
| (b) Possession d'une arme à feu chargée pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien, ou avec munitions accessibles : |  |  |
| i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes | Sanction civile modérée à maximale |  |
| ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes | Sanction civile maximale |  |
| iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes | Sanction civile modérée à maximale |  |
| iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes | Sanction civile maximale |  |
| (d) Dissimulation ingénieuse d'une arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques, mais à l'exclusion des armes à feu et des engins incendiaires/explosifs) au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef. | Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal |  |
| (e) Possession, au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef, d'un engin incendiaire/explosif pouvant être accessible en vol pendant le transport aérien. | Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal |  |
| (f) Dissimulation ingénieuse d'une arme à feu ou d'un engin incendiaire/explosif au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef | Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal |  |
| 4. Autres actes |  |  |
| (a) Entrée dans une zone stérile sans être passé par le filtrage ─ sans circonstances aggravantes | Sanction civile minimale |  |
| (b) Entrée dans une zone stérile sans être passé par le filtrage ─ avec circonstances aggravantes | Sanction civile modérée à maximale |  |
| (c) Communiquer ou faire passer des informations fausses concernant une tentative d’acte qui serait un crime interdit aux termes de la section 702 de la loi relative à la sécurité de l’aviation civile | Sanction civile maximale |  |
| (d) Menacer de commettre un acte manifeste ou autre tentative d'utiliser ou de montrer dangereusement une arme à feu, un engin incendiaire/explosif ou autre arme létale ou dangereuse (y compris les matraques électroniques) | Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal |  |
| (e) Violation de la section 702 de la loi relative à la sécurité de l’aviation civile | Transfert du dossier à la justice pénale |  |
| 5. Passagers indisciplinés |  |  |
| (a) Interférence avec un membre de l’équipage | Sanction civile maximale |  |
| (b) Voies de fait ou menace de voies de fait contre un membre de l'équipage de conduite ou de cabine | 1 100–8 000 dollars É.-U. |  |
| (c) Voies de fait ou menace de voies de fait contre une personne autre qu'un membre de l'équipage | 500–5 000 dollars É.-U. |  |
| (d) Agir d'une façon qui constitue une menace immédiate à la sécurité de l'aéronef ou d'autres personnes qui se trouvent à bord | 5 000–27 500 dollars É.-U. |  |
| (e) Fumer lorsque la consigne lumineuse d'interdiction de fumer est allumée | Sanction civile maximale |  |
| (f) Fumer dans les toilettes d'un aéronef | Sanction civile maximale |  |
| (g) Altérer le détecteur de fumée | 1 800–2 200 dollars É.-U. |  |
| (h) Ne pas boucler la ceinture de sécurité lorsque la consigne lumineuse « boucler les ceintures » est allumée | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (i) Ne pas occuper un siège ou une couchette approuvé avec ceinture de sécurité et, si elles sont installées, des bretelles de sécurité correctement portées lors du mouvement en surface, du décollage ou de l'atterrissage | Sanction civile minimale à modérée |  |
| (j) Faire fonctionner un appareil électronique portatif | Sanction civile maximale |  |
| (k) Consommer des boissons alcoolisées non servies par l'exploitant | Sanction civile maximale |  |
| 6. Exécution spéciale ─ personnes pointant un faisceau laser sur un aéronef |  |  |
| 1. Violation unique, pour la première fois, par inadvertance ou non délibérée par la personne
 | Sanction civile modérée (2 200 à 4 399 dollars É.-U.) ; plus élevée si la personne détient un certificat de personnel navigant et est censée réaliser le danger potentiel associé à cet acte |  |
| 1. Violation délibéré par une personne ne détenant pas un certificat de personnel navigant
 | Sanction civile allant au maximum prévu par la loi (11 000 dollars É.-U. par violation) |  |
| 1. Violation délibérée par un détenteur de certificat de personnel navigant, qu’il ait ou non exercé les privilèges de son certificat au moment de la violation
 | Sanction civile maximale | Révocation (outre la sanction civile) |
| 7. Falsification |  |  |
| 1. Écriture, reproduction ou altération intentionnellement fausse ou frauduleuse sur une demande de licence, certificat, qualification ou approbation
 |  | Révocation des certificats autorisés |
| 8. Divers |  |  |
| 1. Transport de substances illégales à bord d’un aéronef
 |  | Révocation |
| 1. Effectuer une exploitation sans le certificat d’exploitation requis
 |  | De 60 à 120 jours de suspension |
| 1. Mésusage d’un moyen d’identification approuvé par l’aérodrome
 | Sanction civile minimale à modérée |  |
| 1. Établissement d'une déclaration incorrecte sur une demande de licence ou de certificat médical de personnel
 |  | Suspension indéfinie (en attendant la correction de la demande et la détermination des qualifications) ou révocation de la licence ou du certificat médical de personnel |
| 1. Refus de produire la licence du personnel et/ou le certificat médical associé
 |  | De 30 jours de suspension à révocation jusqu’à la production |
| V. VIOLATIONS DE L’IMMATRICULATION PAR LE PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT DE L’AÉRONEF |  |  |
| 1. Exploitation d’un aéronef qui n’est pas immatriculé
 |  | De 30 à 90 jours de suspension de brevet de pilote |
| 1. Exploitation d’un aéronef sans un certificat d’immatriculation d’aéronef en vigueur et valide à bord
 | Sanction civile minimale à maximale seulement si l’exploitant est différent du pilote | De 30 à 90 jours de suspension du brevet de pilote |
| 1. Non-retour d’un certificat d’immatriculation d’aéronef qui n’est plus en vigueur ou qui n'est pas valide
 |  | Révocation du certificat d’immatriculation de l’aéronef |
| 1. Utilisation d’un aéronef immatriculé pour se livrer à ou faciliter des activités illégales
 |  | Révocation obligatoire du certificat d’immatriculation d’aéronef et de tous les autres certificats d’immatriculation d’aéronef délivrés à leur propriétaire et révocation de toutes les licences et du certificat médical |
| VI. TOUTES LES PERSONNES ET ENTITÉS |  |  |
| 1. Non-retour d'une licence, d'une autorisation ou d'une autre approbation ou d'un certificat médical suspendu ou révoqué
 | Personne : Sanction civile modérée par jour, la sanction civile totale étant généralement5 000-11 000 dollars É.-U.Entité : Sanction civile modérée par jour |  |

FAA Ordre 2150.3C

#### NMO 1.6.1.2 Système de gestion de la sécurité – Prestataires de service

Note 1 : Le Doc 9859 de l’OACI, Manuel de gestion de la sécurité (SMM), contient des directives relatives à la mise en œuvre du cadre d'un SMS.

Note 2 : Les interfaces entre le prestataire et d’autres organisations peuvent apporter une contribution importante à la sécurité de ses produits et de ses services. Le Doc 9859 de l’OACI contient également des directives pour la gestion de ces interfaces dans le domaine des SMS.

Note 3 : Concernant les prestataires de services dans ce contexte, le terme « responsabilité directe » désigne une obligation qui ne peut être déléguée, et le terme « responsabilité » désigne des fonctions et des activités qui peuvent être déléguées.

1. Ce qui suit spécifie le cadre de mise en œuvre ou de maintien d'un SMS par un prestataire de services.
2. Politique et objectifs en matière de sécurité :
	* + 1. Engagement de la direction
				1. Le prestataire définit sa politique de sécurité conformément aux impératifs nationaux et internationaux. La politique relative à la sécurité :
3. Reflète l’engagement de l’organisme envers la sécurité, y compris la promotion d'une culture positive de la sécurité ;
4. Comprend une déclaration claire sur la mise à disposition des ressources nécessaires pour la mise en œuvre de la politique relative à la sécurité ;
5. Comprend des procédures de comptes-rendus relatifs à la sécurité ;
6. Indique clairement quels types de comportements sont inacceptables pour les activités du prestataire dans le domaine de l’aviation, et définit les circonstances dans lesquelles une mesure disciplinaire ne s’appliquerait pas ;
7. Est signée par le gestionnaire responsable de l'organisme ;
8. Est communiquée avec une mention visible dans tout l'organisme ; et
9. Est passée périodiquement en revue pour s’assurer qu'elle demeure pertinente et appropriée pour le prestataire.
	* + - 1. Tenant dûment compte de sa politique relative à la sécurité, le prestataire définit des objectifs en matière de sécurité. Les objectifs en matière de sécurité :
10. Constituent la base du suivi et de la mesure du rendement en matière de sécurité, comme prévu par le paragraphe (a)(3)(i)(B) de la présente NMO ;
11. Reflètent l’engagement du prestataire pour le maintien ou l’amélioration continue de l’efficacité globale du SMS ;
12. Sont communiqués dans l’ensemble de l'organisme ; et
13. Sont passés périodiquement en revue pour s’assurer qu'ils demeurent pertinents et appropriés pour le prestataire.

*N. B. : Des directives pour la définition des objectifs en matière de sécurité figurent dans le Doc 9859 de l’OACI.*

* + - 1. Responsabilités en matière de sécurité
				1. Le prestataire de services :
1. Identifie le gestionnaire responsable qui, quelles que soient ses autres fonctions, est responsable, au nom de l’organisme, de la mise en œuvre et du maintien d'un SMS efficace ;
2. Définit clairement qui est responsable de la sécurité dans tout l’organisme, y compris la responsabilité directe de la haute direction ;
3. Identifie les responsabilités de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que des employés, envers le rendement de l’organisme en matière de sécurité ;
4. Documente et communique les responsabilités et pouvoirs en matière de sécurité dans l’ensemble de l’organisme ;
5. Définit les niveaux de pouvoir ayant l’autorité de prendre des décisions relatives à la tolérance vis-à-vis des risques en matière de sécurité.
	* + 1. Nomination du personnel clé pour la sécurité
				1. Le prestataire de services désigne un responsable de la sécurité, qui est responsable de la mise en œuvre et du maintien du SMS.

N. B. : Selon la taille du prestataire et la complexité de ses produits ou services aéronautiques, les responsabilités de la mise en œuvre et du maintien du SMS peuvent être attribuées à une ou à plusieurs personnes exerçant le rôle de responsable de la sécurité, qu'il s’agisse de leur fonction unique ou qu'ils la cumulent avec d’autres fonctions, dans la mesure où ledit cumul n’engendre aucun conflit d'intérêt.

* + - 1. Coordination de la planification des interventions d'urgence
				1. Le prestataire ayant l’obligation d’établir et de maintenir un plan d'intervention d’urgence en cas d’accident et d’incident d’exploitation d'un aéronef et d’autres urgences relatives à l’aviation s’assure que son plan d'intervention d'urgence est coordonné comme il se doit avec ceux des autres organismes avec lesquels il doit interagir dans le cadre de la prestation de ses produits ou services.
			2. Documentation SMS
				1. Le prestataire de services rédige et maintient un manuel relatif au SMS, qui décrit les éléments suivants relatifs au SMS dudit prestataire :
1. Politique et objectifs en matière de sécurité ;
2. Impératifs du SMS ;
3. Processus et procédures du SMS ;
4. Responsabilités et pouvoirs des processus et procédures du SMS ;
	* + - 1. Le prestataire rédige et maintient des comptes-rendus opérationnels SMS dans le cadre de ses activités de documentation SMS.

N. B. : Selon la taille du prestataire et la complexité de ses produits ou services aéronautiques, le SMM et les comptes-rendus opérationnels SMS peuvent être des documents séparés ou être intégrés à d’autres documents (ou documentation) maintenus par ledit prestataire.

1. Gestion des risques en matière de sécurité :
	* + 1. Identification des dangers
				1. Le prestataire élabore et maintient un processus pour identifier les dangers associés à ses produits ou services aéronautiques.
				2. Le prestataire identifie les dangers en fonction d’un ensemble de méthodes à la fois réactives et proactives.
			2. Évaluation et atténuation des risques en matière de sécurité
				1. Le prestataire élabore et maintient un processus formel assurant l'analyse, l'évaluation et le contrôle des risques en matière de sécurité associés aux dangers identifiés.

N. B. : Ce processus peut mettre en œuvre des méthodes prédictives d’analyse des données de sécurité.

1. Assurance en matière de sécurité :
	* + 1. Suivi et mesure du rendement en matière de sécurité
				1. Le prestataire élabore et maintient des moyens destinés à vérifier le rendement de l'organisme en matière de sécurité et à valider l’efficacité des contrôles des risques en matière de sécurité.

N. B. : Un processus d’audit interne est un moyen de vérifier la conformité avec les réglementations en matière de sécurité, qui sont le soubassement de tout SMS, et d’évaluer l’efficacité de ces contrôles des risques en matière de sécurité ainsi que du SMS. Des directives relatives à la portée du processus d'audit interne figurent au Doc 9859 de l’OACI.

* + - * 1. Le prestataire de services vérifie le rendement de l'organisme en matière de sécurité par rapport aux indicateurs et objectifs de rendement de la sécurité du SMS, à l’appui des objectifs de sécurité dudit organisme.
			1. La gestion du changement
				1. Le prestataire élabore et maintient un processus destiné à identifier les changements susceptibles d’affecter le niveau de risque en matière de sécurité associé à ses produits ou services aéronautiques, et à identifier et gérer les risques en matière de sécurité qui peuvent découler desdits changements.
			2. Amélioration continue du SMS
				1. Le prestataire suit et évalue ses processus SMS afin de maintenir ou d’améliorer continuellement l’efficacité du SMS.
1. Promotion de la sécurité :
	* + 1. Formation et éducation
				1. Le prestataire élabore et maintient un programme de formation à la sécurité, qui assure que tout le personnel est formé et compétent pour les tâches SMS.
				2. La portée du programme de formation à la sécurité est appropriée pour la participation de chaque personne au SMS.
			2. Communications relatives à la sécurité
				1. Le prestataire élabore et maintient un moyen formel de communication relative à la sécurité qui :
2. Veille à ce que tous les membres du personnel soient au courant du SMS dans une mesure adéquate pour leur poste ;
3. Transmet les informations cruciales pour la sécurité ;
4. Explique pourquoi certaines mesures de sécurité particulières sont prises ; et
5. Explique pourquoi des procédures en matière de sécurité sont introduites ou modifiées.

*OACI, Annexe 19 : Appendice 2*

FAA AC 12092B

1. En vigueur à partir du 4 novembre 2021 [↑](#footnote-ref-2)
2. En vigueur à partir du 3 novembre 2022 [↑](#footnote-ref-3)
3. En vigueur jusqu’au 2 novembre 2022 [↑](#footnote-ref-4)
4. En vigueur à partir du 3 novembre 2022 [↑](#footnote-ref-5)
5. En vigueur jusqu’au 2 novembre 2022 [↑](#footnote-ref-6)
6. En vigueur à partir du 3 novembre 2022 [↑](#footnote-ref-7)