



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

### SOMMAIRE

La radiobalise de repérage d'urgence (ELT) est une balise de détresse utilisée pour déclencher les opérations de recherche et sauvetage (SAR) afin de trouver un aéronef en détresse. À l'heure actuelle, les articles 605.38, 605.39 et 605.40 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) obligent la présence à bord de la plupart des aéronefs d'une ELT capable d'émettre un signal sur la fréquence 121,5 MHz. Pour que les ELT soient vraiment efficaces, elles doivent pouvoir se brancher à un système satellitaire mondial. Le Canada utilise le système satellitaire mondial Cospas-Sarsat depuis 1979. Toutefois, depuis 2009, le système Cospas-Sarsat assure seulement le soutien des ELT fonctionnant sur la fréquence 406 MHz. On ne peut garantir une bonne intervention SAR pour un aéronef disparu équipé de l'ELT présentement obligatoire. En 2000, le Conseil Cospas-Sarsat a décidé de mettre fin au traitement par satellite des ELT émettant sur 121,5 et 243,0 MHz pour ne traiter que les signaux des ELT numériques émettant sur 406 MHz, cette décision reposant sur les directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ces deux organismes des Nations Unies reconnaissaient à l'époque les limites de l'ELT émettant sur 121,5 MHz et les capacités supérieures de l'ELT émettant sur 406 MHz.

En 2009, le Cospas-Sarsat a cessé la surveillance des ELT émettant sur 121,5 MHz pour se concentrer uniquement sur les ELT émettant sur 406 MHz. Bien qu'il y ait encore une surveillance locale aléatoire, le Canada n'offre plus de surveillance ou de détection à grande échelle sur cette fréquence, ce qui diminue grandement la capacité des opérations SAR de trouver tout aéronef en détresse qui utiliserait encore uniquement la fréquence 121,5 MHz.

Les partenaires internationaux, la communauté SAR et les constructeurs d'aéronefs ont graduellement remplacé les ELT qui émettent seulement sur la fréquence 121,5 MHz par des ELT numériques pouvant émettre sur la fréquence 406 MHz.

L'absence d'un consensus des intervenants a empêché les tentatives de modifications des exigences antérieures relatives aux ELT dans le RAC.

Transports Canada propose de modifier les articles 605.38 et 605.40 et les normes connexes pour obliger la présence à bord d'une ELT à double fréquence 121,5 et 406 MHz. Ces modifications incluraient une période de mise en œuvre d'un an à partir de l'entrée en vigueur de la modification réglementaire pour les aéronefs commerciaux et les exploitants privés de la sous-partie 604, et de cinq ans pour les aéronefs privés utilisés pour des vols récréatifs non commerciaux. Transports Canada propose également de modifier l'article 571.04 du RAC pour pouvoir classer l'installation d'ELT autonomes émettant sur la fréquence 406 MHz comme étant non spécialisée et à la sous-section 605.40(1) soit désignée afin d'y inclure une sanction administrative monétaire pour les signaux de détresse déclenchés intentionnellement alors qu'il n'y a aucune situation d'urgence ou pour ceux déclenchés par pure négligence.

### CONTEXTE

#### Fonctionnement des ELT

Quand les ELT sont devenues obligatoires, la plupart des aéronefs étaient équipés d'une ELT émettant sur 121,5 MHz, la fréquence de détresse internationale désignée à l'époque. Les ELT initiales étaient fabriquées selon les critères de la « Technical Standard Order » (TSO-C91) de la Federal Aviation Administration (FAA); toutefois, elles présentaient un



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC)

### AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

taux de déclenchement de moins de 25 % lors de vrais écrasements et un taux de fausse alarme de 93 %. En 1985, une nouvelle ELT fut développée conforme à la norme TSO-C91A réduisant ainsi un grand nombre de problèmes propres au modèle antérieur. L'ELT conforme à la TSO-C91A offrait un meilleur rendement, une plus grande fiabilité et un prix raisonnable pour les utilisateurs.

En 1992, la première ELT pouvant émettre sur la fréquence 406 MHz a reçu la certification TSO-C126. Ce modèle présentait un taux de déclenchement de 81 à 83 % et était la première ELT pouvant transmettre un signal d'urgence précis et presque instantané au moyen de la technologie numérique. Plusieurs améliorations ont été spécifiées dans la TSO-C126a ELT de la FAA qui a été développée en 2008, laquelle a été suivie par la TSO-126b ELT en 2012.

#### **ELT émettant sur 406 MHz**

Les fréquences comprises dans la bande de 406,0 à 406,1 MHz servent exclusivement aux ELT de détresse reliées à des systèmes satellitaires. Depuis 2009, le système satellitaire mondial Cospas-Sarsat a subi une mise à niveau pour offrir un meilleur rendement des ELT numérique émettant sur 406 MHz et ainsi remplacer les ELT émettant sur 121,5 MHz maintenant désuètes. Deux améliorations font en sorte que l'ELT émettant sur 406 MHz est mieux adaptée aux opérations SAR, soit la stabilité de la fréquence d'émission et l'inclusion d'un message numérique. Le message numérique fournit au coordonnateur de sauvetage l'information nécessaire pour identifier l'aéronef et communiquer avec son propriétaire rapidement. L'identification de l'aéronef et les coordonnées du propriétaire sont extrêmement précieuses pour les organismes de sauvetage, car elles leur permettent d'examiner et de détecter rapidement les fausses alarmes.

L'ELT émettant sur 406 MHz de deuxième génération utilise des récepteurs de radionavigation internes ou externes pour transmettre un message qui contient les données codées de positionnement fournies à l'ELT par les systèmes mondiaux de navigation par satellite tels que le GPS. Cette fonctionnalité est particulièrement intéressante pour les alertes du système GEOSAR qui ne pourraient fournir les données de positionnement autrement.

#### **Surveillance mondiale des ELT au moyen du Cospas-Sarsat**

Le **Programme international Cospas-Sarsat** est un système de détection et de distribution d'information d'alerte de détresse SAR par satellite établis par le Canada, la France, les États-Unis et l'ancienne Union Soviétique en 1979. Il est mieux connu comme étant le système de détection et de localisation des ELT activées par les aéronefs, les navires et les randonneurs hors piste. Quarante et un États américains, l'OACI et l'OMI ont participé à l'élaboration du programme international Cospas-Sarsat. À l'heure actuelle, le volet spatial du système Cospas-Sarsat comprend deux types de satellites, le premier équipé d'instruments répéteur SAR (SARR) à bord de sept satellites géostationnaires appelés GEOSAR et le second équipé d'instruments SARR et d'un processeur SAR (SARP) à bord de cinq satellites à orbite basse traversant les pôles appelés LEOSAR. Avant la venue de Cospas-Sarsat, la communauté de l'aviation civile utilisait déjà la fréquence 121,5 MHz pour la transmission de signaux de détresse, tandis que la communauté de l'aviation militaire utilisait la fréquence 243,0 MHz pour la transmission principale de signaux de détresse ainsi que la fréquence 121,5 MHz



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

comme fréquence auxiliaire. Les ELT pour l'aviation générale étaient conçues pour émettre sur la fréquence 121,5 MHz, soit celle surveillée par les avions de ligne et les autres aéronefs. Les ELT d'aéronefs militaires étaient conçues pour émettre sur la fréquence 243,0 MHz, cette bande était normalement utilisée par l'aviation militaire. Dès ses débuts, le système Cospas-Sarsat fut développé afin de détecter les signaux de détresse transmis par les ELT sur les fréquences 406, 121,5 et 243,0 MHz. Depuis 2009, le système Cospas-Sarsat détecte les alertes transmises sur la fréquence 406 MHz. Ceci permet au système d'être compatible avec l'ELT émettant sur 406 MHz de plus en plus perfectionnée et d'éviter les problèmes tels que les fausses alertes normalement associées aux anciennes ELT moins sophistiquées émettant sur 121,5 et 243,0 MHz.

Le système d'alerte Cospas-Sarsat est offert sans frais à l'utilisateur en détresse. On évalue que six personnes sont sauvées dans le monde chaque jour grâce à l'utilisation des données du système Cospas-Sarsat (source: Cospas-Sarsat).

### **SAR au Canada**

Au Canada, le Secrétariat National Recherche et Sauvetage, une organisation autonome au sein du ministère de la défense nationale, gère les activités SAR. Les alertes Canadienne SAR sont traités dans l'un des deux centres de contrôle de mission situés à Trenton et à Belleville. Les Forces armées canadiennes interviennent en cas d'incidents aéronautiques au moyen de ses cinq escadrons SAR situés à Gander (T.-N.-L.), à Greenwood (N.-É.), à Trenton (ON), à Winnipeg (MB) et à Comox (C.-B.). Le délai d'intervention est de 30 minutes en période de pointe et de deux heures à tout autre moment.

### **Coûts des fausses alertes**

On a signalé qu'entre 2007 et 2013 les fausses alertes évitables produites par les ELT ont coûté 47 millions de dollars au gouvernement du Canada. On estime que 93 % des déclenchements des ELT émettant sur 121,5 MHz sont en fait des fausses alertes. Chaque signal émis par une ELT entraîne obligatoirement des opérations SAR au Canada. On nous a rapporté que les opérations SAR qui nécessite l'utilisation d'un avion Buffalo coutent en moyenne 13 206 \$ de l'heure et de 22 196 \$ de l'heure pour celles qui nécessite l'utilisation d'hélicoptère Cormorant.

### **Recommandations du vérificateur général**

Dans la recommandation 7.91 du Rapport du vérificateur général du Canada ([printemps 2013](#)), le vérificateur général recommande à Transports Canada d'étudier la présence d'ELT numériques.

### **Communauté internationale**

Aux États-Unis, la Federal Communications Commission a proposé un avis de projet de réglementation pour interdire la certification, la fabrication, l'importation, la vente et l'utilisation des ELT qui ne fonctionnent que sur la fréquence 121,5 MHz. Les normes de l'OACI soulignent la nécessité des ELT émettant sur 406 MHz et respectent les délais de mise



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

en œuvre des ELT émettant sur 406 MHz dans le système Cospas-Sarsat.

### **Cheminement du dossier des ELT émettant sur 406 MHz au sein de Transports Canada**

En 2009, une proposition de modification au RAC a été apporté, celle-ci aurait rendu obligatoire la présence à bord d'une ELT émettant sur 406 MHz. De nombreux facteurs ont empêché la mise en vigueur de cette modification proposée. Un des principaux facteurs était l'opposition des intervenants quant à la présence obligatoire d'une ELT pour diverses raisons telles que :

- le taux de défaillance perçu des ELT émettant sur 121,5 et 243 MHz ainsi que le taux de défaillance anticipé des ELT émettant sur 406 MHz;
- les coûts d'achat et d'installation des ELT émettant sur 406 MHz;
- les avantages de différents moyens de conformité possible;
- l'incidence économique prévue d'une baisse des vols au Canada de la part des propriétaires étrangers qui refusent d'équiper leurs aéronefs d'une ELT émettant sur 406 MHz.

À l'époque, certains intervenants ont proposé un « moyen de conformité de rechange », soit la combinaison d'une radiobalise individuelle de repérage et d'une ELT émettant sur 121,5 et 243 MHz.

La proposition d'inclure un moyen de conformité de rechange a suscité de la résistance chez d'autres intervenants inquiets qu'il n'y ait aucun autre moyen de conformité de rechange exploitable qui pourrait fournir à la fois une activation automatique et une connectivité par satellite afin d'assurer une communication adéquate avec les organismes SAR au Canada. On mena de multiples rondes de consultations auprès de divers intervenants; toutefois, on ne trouva aucune solution satisfaisante à l'époque.

Transports Canada souhaite établir les exigences fondamentales en matière de sécurité. En raison des prix à la baisse des ELT émettant sur 406 MHz et de l'utilisation de plus en plus grande et fiable à l'échelle mondiale des ELT émettant sur 406 MHz, Transports Canada est d'avis que l'obligation d'avoir à bord une ELT émettant sur 406 MHz respecte l'intention originale quant à la présence obligatoire d'une ELT qui exploite un système satellitaire mondial pour assurer la détection du signal de détresse par les organismes SAR. Une évaluation préliminaire de la question et de la consultation distincte est en cours d'élaboration afin d'aborder les normes d'entretien, de conception et d'installation des ELT.

### **ÉNONCÉ DU PROBLÈME ET CONSIDÉRATIONS STRATÉGIQUES**

#### Les Enjeux

**Problème n° 1 : Transports Canada devrait-il mandater de moderniser les ELT émettant sur 121,5 MHz afin que l'ELT émette sur 406 MHz et ainsi obliger la présence à bord d'une ELT émettant sur 406 MHz?**



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC)

### AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

Étant donné le passage vers les ELT 406 MHz par la communauté internationale, le manque de surveillance fondée sur les données spatiales disponibles pour les systèmes émettant sur 121,5 MHz, les coûts liés aux fausses alarmes des opérations SAR et que les ELT émettant sur 406 MHz ont prouvé qu'elles peuvent réduire celles-ci, Transports Canada propose que l'instauration de normes pour l'ELT émettant sur 406 MHz est fort souhaitable.

#### **Problème n° 2 : Transports Canada est-il en mesure de réduire les coûts pour les intervenants liés à toute norme obligatoire relative aux ELT émettant sur 406 MHz?**

Étant donné l'opposition antérieure à la norme obligatoire relative à l'ELT émettant sur 406 MHz en raison des frais d'installation de ces appareils, Transports Canada propose que toute solution apportée à l'obligation d'avoir à bord une ELT émettant sur 406 MHz doit mettre en place un plan qui soit peu coûteux pour les propriétaires d'aéronefs. Transports Canada propose qu'en prolongeant la période de mise en œuvre de cinq ans pour les exploitants non commerciaux, les coûts pour se conformer aux exigences peuvent être réduits et répartis sur une période plus longue. La technologie liée à l'ELT émettant sur 406 MHz n'est plus une nouveauté et l'installation volontaire se fait depuis des années.

#### **Problème n° 3 : Transports Canada devrait-il proposer un moyen de conformité de rechange, de sorte qu'un ELT émettant sur 406 MHz ne soit pas nécessaire, lorsqu'un autre appareil offrant des fonctions équivalentes à l'ELT émettant sur 406 MHz est installé?**

Au cours de consultations antérieures, les intervenants ont demandé à Transports Canada d'autoriser un moyen de conformité de rechange qui pourrait être utilisé au lieu de rendre l'ELT émettant sur 406 MHz obligatoire. À l'heure actuelle, il n'existe aucun appareil offrant des fonctions équivalentes à celles de l'ELT émettant sur 406 MHz qui est approuvé et certifié par une norme internationale reconnue par Transports Canada, telle que la TSO.

Bien que l'efficacité de l'ELT ait été contestée dans le passé, l'intention derrière les modifications proposées est d'établir une norme minimale acceptable. Tout moyen supplémentaire de localiser un aéronef en détresse n'est pas interdit et est même encouragé.

#### **Problème n° 4 : Quels sont les délais appropriés de mise en application?**

Étant donné que des coûts supplémentaires sont prévus pour l'achat et l'installation de l'ELT émettant sur 406 MHz pour les propriétaires et exploitants d'aéronefs, Transports Canada propose

- a) pour les exploitants aériens commerciaux et les exploitants privés de la sous-partie 604, que les coûts soient répartis sur une période d'un an;
- b) pour les exploitants aériens privés, que les coûts soient répartis sur une période de cinq ans;

#### **Problème n° 5 : Est-il nécessaire que des Organismes de maintenance agréés (OMA) spécialisés en avionique installent l'ELT émettant sur 406 MHz?**

Transports Canada propose de classer l'installation d'une ELT autonome dont la fréquence primaire est réglée sur 406 MHz comme maintenance non spécialisée, codifiant ainsi l'[exemption](#) existante permettant aux OMA non spécialisées et les techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) qualifiés d'installer et de certifier les ELT émettant sur



**CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE  
CANADIENNE (CCRAC)  
AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)**

406 MHz.

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE**

**Normes et règlements actuels à l'échelle nationale et internationale**

Normes et règlements à l'échelle internationale

La Federal Communications Commission (États-Unis) a publié un avis de projet de réglementation (WT Docket No. 01-289) le 8 janvier 2013 qui proposait d'éliminer l'utilisation de l'ELT émettant sur 121,5 MHz aux États-Unis. Bien qu'il n'existe encore aucune exigence aux États-Unis pour remplacer la première et la deuxième génération d'ELT émettant sur 121,5 MHz, et sur 121,5 et 243 MHz, les signaux de détresse des ELT émettant sur 121,5 MHz seront détectés uniquement par des récepteurs au sol, comme les installations dans un aéroport local et les installations de contrôle du trafic aérien, ou par un aéronef qui survole le site. Il est important de noter que depuis 2009, les ELT émettant sur 121,5 MHz existants, bien qu'encore permis, fourniront une assistance extrêmement limitée si un aéronef s'écrase, surtout dans des régions éloignées.

- L'annexe 10, référence 5.1.5 de la Convention de l'OACI exige que tous les ELT émettent sur les fréquences 406 MHz et 121,5 MHz après le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Dans l'annexe 6, partie IIA on recommande que tous les avions qui effectuent des vols prolongés au-dessus de l'eau et qui effectuent des vols au-dessus des zones terrestres désignées soient équipés d'une ELT automatique. Il existe une recommandation identique en ce qui concerne certaines classes d'hélicoptères lorsqu'ils effectuent des vols au-dessus de l'eau.

*Loi sur l'aéronautique, Règlement de l'aviation canadien et Manuel de navigabilité*

En vertu de l'article 4.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'aéronautique. En vertu de l'alinéa 4.9b), le gouverneur en conseil peut également prendre un règlement en ce qui concerne la conception, la construction ou fabrication, le contrôle, l'homologation, l'immatriculation, l'agrément, l'identification et le marquage, la distribution, l'entretien, l'installation et la certification des produits aéronautiques; en vertu de l'alinéa 4.9h) il peut prendre des règlements concernant les conditions d'utilisation ou d'exploitation des aéronefs. D'autres pouvoirs existent en ce qui a trait à la prise de règlements concernant l'application des lois jugées nécessaires à la sécurité des aéronefs et à leur bonne utilisation (4.9n)); l'utilisation et l'exploitation de tout objet susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique; et la mise en œuvre de la Convention relative à l'aviation civile (4.9w)).

Le RAC 605.38 interdit l'utilisation d'un aéronef à moins qu'il ne soit muni d'une ou de plusieurs ELT et qu'il précise le type d'ELT requis selon le type d'aéronef et si l'appareil est exploité au-dessus du sol ou de l'eau.

Le RAC 605.39 permet l'exploitation temporaire d'un aéronef sans ELT pour des raisons de maintenance et de réparations, dans certaines circonstances et pour une période limitée.

Le RAC 605.40 interdit le déclenchement d'une ELT, sauf en cas d'urgence, et fournit des directives pour vérifier une ELT



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

et quoi faire en cas de déclenchement par inadvertance d'une ELT.

Le RAC 571.04 exige que de la maintenance spécialisée soit effectuée conformément au manuel de politiques de maintenance approprié et par le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé et fournit quelques exceptions à cette règle. Une exception est actuellement en vigueur qui permet aux ELT émettant sur 406 MHz d'être traités de la même façon que l'ELT émettant sur 121,5 MHz, conformément à cette règle, en raison de la simplicité avec laquelle la plupart des ELT émettant sur 406 MHz peuvent être installées. Le chapitre 551.104 du Manuel de navigabilité fournit les normes de navigabilité pour les ELT, conformément à l'article 605.38 du RAC.

### Énoncé de triage

Une grande partie des coûts prévus liés à cette proposition seront les coûts pour l'équipement et son installation pour les aéronefs qui ne sont pas encore passés à l'ELT émettant sur 406 MHz. Transports Canada prévoit que le coût moyen pour l'équipement ELT sera environ 1,500\$ CDN et le coût moyen pour l'installation sera environ 1,000\$ CDN. Les coûts peuvent être amortis sur la période de mise en œuvre. Les coûts de maintenance ne devraient pas augmenter par rapport aux coûts de maintenance actuels de l'ELT émettant sur 121,5 MHz.

L'incidence de la modification proposée au règlement devrait être de faible à moyenne.

Transport Canada sollicite des commentaires au sujet des coûts de ce plan.

### Historique de la consultation

- Une série complète de consultations du CCRAC a été menée sur l'APM précédent proposant d'instaurer l'obligation d'avoir à bord une ELT émettant sur 406 MHz; la modification proposée a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La modification n'est pas allée plus loin.
- Les consultations précédentes ont porté sur les préoccupations des intervenants au sujet des coûts liés à l'achat et à l'installation d'une ELT émettant sur 406 MHz, étant donné que le coût d'une telle ELT était de 4 000 \$ à 5 000 \$ à ce moment. Les intervenants impliqués dans les opérations SAR ont exprimé leurs préoccupations au sujet de la viabilité et de l'efficacité de permettre le recours à un autre moyen de conformité.

### Flux de consultation recommandé

- Étant donné le nombre considérable de consultations déjà menées en 2009 et plus tôt au sujet des ELT émettant sur 406 MHz, une évaluation préliminaire des questions et des consultations n'a pas été effectuée avant cet APM.
- On propose que cet APM fasse l'objet d'une consultation au moyen du processus normal du CCRAC et que la publication du projet de règlement paraisse dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, où les intervenants et les autres Canadiens auront l'occasion de fournir des commentaires.



## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC) AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

### SOLUTION RECOMMANDÉE

#### La solution recommandée

Transports Canada propose de rendre obligatoire l'ELT émettant sur 406 MHz pour les aéronefs qui sont actuellement tenus d'avoir à bord une ou des ELT. Une période de mise en œuvre d'un an sera autorisée pour les propriétaires d'aéronefs commerciaux et les exploitants privés de la sous-partie 604 et de cinq ans pour les propriétaires d'aéronefs privés.

En outre, TC propose de modifier le RAC pour y ajouter l'exemption actuelle qui prévoit un allègement pour les installateurs canadiens des ELT émettant sur 406 MHz qui doivent se conformer aux exigences relatives à la maintenance spécialisée de l'avionique de l'article 571.04 du RAC.

#### Justification stratégique pour recommander cette solution

Transports Canada ne conteste pas l'efficacité de l'ELT émettant sur 406 MHz reconnue à l'échelle internationale et reconnaît qu'il doit définir les exigences de sécurité minimales tout en s'efforçant d'équilibrer les besoins du milieu de l'aviation avec l'augmentation des coûts aux fournisseurs de services SAR.

- La solution proposée vise à assurer un équilibre entre la nécessité d'exiger une technologie acceptée à l'échelle internationale et d'autoriser les personnes à compenser la hausse des coûts en répartissant le remboursement du coût lié à la mise à niveau de l'équipement sur une période déterminée et en accordant une période supplémentaire au secteur de l'aviation le plus touché par les modifications proposées. Les coûts des ELT émettant sur 406 MHz ont diminué depuis que cette mise à niveau a été proposée.

### OBJECTIFS

Voici les objectifs de la modification réglementaire proposée :

- Promouvoir la sécurité dans le domaine de l'aviation au Canada en s'assurant que les ELT installées sur les aéronefs canadiens émettent sur la fréquence 406 MHz qui est surveillée;
- Fournir une solution économique liée aux délais d'exécution qui respectent les besoins des petites entreprises;
- Fournir une règle de base simple relativement aux ELT à l'aviation canadienne en vue de réduire le fardeau de la conformité;
- S'assurer que le système d'aviation civile du Canada respecte ses obligations à l'échelle internationale et que les règles de l'aviation civile s'harmonisent avec celles de nos partenaires internationaux dans la mesure du possible, afin de faciliter le commerce transfrontalier;
- Permettre de simplifier les règles pour l'installation d'une ELT conforme.





## CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE (CCRAC)

### AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)

#### CHANGEMENTS PROPOSÉS

Transports Canada propose de modifier le RAC et le manuel de navigabilité de la manière suivante :

#### ELT émettant sur 406 MHz

Instaurer l'obligation que tous les aéronefs soient équipés d'une ELT pouvant émettre sur 406 Hz ou d'une ELT émettant sur 406 MHz d'ici cinq ans. La liste existante des aéronefs dans le RAC 605.38 qui n'ont pas à avoir une ou des ELT à bord ne sera pas modifiée. Les aéronefs étrangers exploités au Canada devront être équipés de la même façon.

- (a) Le ou les ELT émettant sur 406 MHz devront respecter les normes de conception décrites à l'article 551.104 du manuel de navigabilité.
- (b) L'ELT émettant sur 406 MHz devra être enregistré au Registre canadien des balises de détresse, ou auprès de l'autorité compétente du pays indiquée dans le message codé transmis par l'ELT.
- (c) La disposition sur la vérification du paragraphe 605.40(2) sera modifiée pour inclure la capacité de vérifier les ELT émettant sur 406 MHz.
- (d) Afin de réduire les répercussions financières pour les propriétaires ou les exploitants d'aéronefs privés, les aéronefs privés qui pratiquent des activités récréatives non commerciales auront jusqu'à cinq ans pour procéder à la mise à niveau vers un ELT émettant sur 406 MHz.

#### Dissuasion des fausses alertes

- (e) À l'heure actuelle, les opérations SAR engagent des frais considérables pour utiliser des ressources SAR afin de répondre à de fausses alertes. Afin de dissuader les demandes non pertinentes de ressources SAR, la sous-section 605.40(1) sera désignée comme provision dans laquelle une amende sera imposée aux personnes qui déclenchent un signal de détresse d'urgence ou qui demandent l'intervention des services de recherche et sauvetage, autre que pour une urgence. L'amende maximale sera de 5 000 \$ pour les personnes physiques et de 25 000 \$ pour les personnes morales.

#### Installation et maintenance de l'ELT

- (f) L'annexe II, paragraphe 4 de la partie V du RAC, visant l'article 571.04, sera modifiée afin que l'installation d'un système ELT autonome conforme aux normes qui s'appliquent à l'équipement indiquées dans le manuel de navigabilité, sans aucune interface avec d'autres systèmes de l'aéronef, puisse être classée comme maintenance non spécialisée.

#### Délai de mise en œuvre

- (g) Transports Canada propose un délai de mise en œuvre d'un an pour effectuer les mises à niveau nécessaires aux aéronefs commerciaux, incluant les exploitants privés de la sous-partie 604, et un délai de cinq ans pour les aéronefs privés qui pratiquent des activités récréatives non commerciales. On recommande aux intervenants de se conformer à cette exigence avant les délais indiqués.



**CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE  
CANADIENNE (CCRAC)**

**AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (APM)**

**JUSQU'AU 11 SEPTEMBRE 2015, LES COMMENTAIRES SUR CET AVIS PEUVENT ÊTRE ENVOYÉS PAR ÉCRIT À :**

[CARRAC@tc.gc.ca](mailto:CARRAC@tc.gc.ca)

\*Les commentaires reçus après cette date butoir ne seront pas considérés lors de mises à jour ultérieures du présent document.