



Transport
Canada

Transports
Canada



TP 15363 F

CHARTRE DE GESTION DU CONSEIL CONSULTATIF SUR LA RÉGLEMENTATION AÉRIENNE CANADIENNE

6^e ÉDITION
DÉCEMBRE 2016

Table des matières

AVANT-PROPOS	ii
1. INTRODUCTION	1
2. MISSION DE TRANSPORTS CANADA.....	1
3. PRINCIPES DIRECTEURS.....	2
4. OBJECTIF	2
5. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE – RESPONSABILITÉS ET RELATIONS.....	3
5.1 Mandat de la plénière du CCRAC	3
5.2 Mandat du Conseil national de la direction de la gestion de l'Aviation civile (CNDGAC)	3
5.3 Mandat du directeur	4
5.4 Mandat du groupe de discussion	4
5.5 Mandat des comités techniques spéciaux.....	4
5.6 Mandat du personnel de Transports Canada.....	4
5.7 Mandat du Secrétariat	5
6. PARTICIPATION AU CCRAC.....	5
6.1 Évaluation préliminaire de la question et de la consultation (EPQC)	5
6.2 Avis de proposition de modification (APM)	6
6.3 Périodes de commentaires.....	7
7. PROCESSUS DE RÉGLEMENTATION	7
8. PROCESSUS DE PRISE DE NORMES.....	7
8.1 Modification ou mise en place d'une norme.....	7
8.2 Modification ou mise en place d'une norme associée à une modification réglementaire	7
8.3 Processus simplifié de modification de normes de conception de navigabilité en incorporant par renvoi une modification étrangère	8
9. MODIFICATION DE LA CHARTE DE GESTION DU ccrac.....	9
10. COMMUNICATIONS ET RELATIONS EXTERNES	9
10.1 Calendrier du CCRAC et Système de rapport des activités du CCRAC ...	9
10.2 Rapport final du groupe de discussion.....	10
10.3 Compte rendu des décisions	10
10.4 Présence des médias et Enregistrements.....	10
ANNEXE A Aperçu du processus d'élaboration des règlements de l'aviation civile à Transports Canada.....	11

AVANT-PROPOS

Le présent document établit la structure de gouvernance du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) et confirme l'engagement de Transports Canada à l'égard de la mobilisation des intervenants du milieu de l'aviation pour les activités liées au processus de réglementation qui mèneront à l'amélioration constante du niveau élevé de sécurité aérienne au Canada.

Le présent document est un complément au Manuel des procédures du CCRAC SGDDI n°10726887.

1. INTRODUCTION

Le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a été établi en 1993 pour :

- rendre le processus de réglementation de l'Aviation civile plus accessible au public afin qu'il puisse y participer;
- obtenir des points de vue variés sur les questions débattues;
- aviser la haute direction dès le début du processus des projets d'élaboration de la réglementation;
- faciliter l'harmonisation des règlements avec d'autres autorités nationales compétentes en aviation.

Le CCRAC est constitué d'environ 570 membres représentant le milieu de l'aviation, d'autres parties intéressées et Transports Canada. Le Conseil tient lieu de forum de consultation pour le programme de réglementation de l'Aviation civile et est parrainé par le directeur général de l'Aviation civile.

La structure organisationnelle du CCRAC est constituée comme suit :

- La plénière du CCRAC, une assemblée générale de tous les membres du Conseil;
- Le Conseil national de la direction de la gestion de l'Aviation civile (CNDGAC), *autrefois appelé le Comité de réglementation de l'Aviation civile ou CRAC*, est composé des cadres supérieurs représentant toutes les autorités fonctionnelles de l'Aviation civile de Transports Canada et présidé par le directeur général de l'Aviation civile.
- Des directeurs, soit celui de la Direction des normes ou de la Direction des politiques et des services de réglementation.
- Des groupes de discussion (GD) établis selon les circonstances, composés de représentants désignés du milieu de l'aviation et de Transports Canada.
- Des comités techniques spéciaux établis selon les circonstances et composés de représentants du milieu de l'aviation, d'autres parties intéressées et de Transports Canada.
- Un Secrétariat chargé d'apporter son appui et de gérer le CCRAC au nom du CNDGAC.

2. MISSION DE TRANSPORTS CANADA

La [mission](#) de Transports Canada consiste à servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

3. PRINCIPES DIRECTEURS

Le principe directeur du CCRAC est de maintenir, voire d'améliorer le niveau élevé de sécurité de l'aviation canadienne.

Les nouvelles propositions, notamment les questions d'intérêt public, sont jugées en fonction de la sécurité et de l'efficacité qui résulteraient de leur mise en œuvre et sont évaluées dès le début afin de déterminer là où il est possible de rationaliser les processus d'élaboration et d'approbation et là où il serait bon de concentrer les ressources. Voici les facteurs pris en compte lors de cette évaluation :

- l'incidence possible de la réglementation sur la santé et la sécurité, la sûreté, l'environnement et le bien-être socio-économique des Canadiens;
- les coûts ou les économies pour les entreprises, les Canadiens ou le gouvernement ainsi que l'incidence potentielle sur l'économie du Canada, sa compétitivité tant à l'interne que sur le plan international;
- l'incidence potentielle sur les autres ministères et organismes fédéraux, sur les autres niveaux de gouvernement au Canada ou sur les affaires étrangères du Canada; et
- le niveau d'intérêt, l'opinion et l'appui des parties concernées et des Canadiens.

4. OBJECTIF

L'objectif premier du CCRAC est d'évaluer et de recommander tout changement réglementaire au moyen d'activités coopératives de réglementation. Pour s'acquitter de cette tâche, il appuie Transports Canada et la Direction générale de l'aviation civile en procédant comme suit :

- communiquer les priorités de Transports Canada, Aviation civile, concernant ses stratégies et ses activités de réglementation et demander la rétroaction de l'industrie;
- identifier les questions critiques ou litigieuses révélant la nécessité d'examiner et, si nécessaire, de réviser les règlements, les politiques, les normes ou les procédures en vigueur dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité aérienne au Canada;
- solliciter et définir les besoins de l'industrie aéronautique afin qu'ils soient pleinement pris en compte, et ce, grâce à la participation et à la consultation directe;
- élaborer et maintenir des outils administratifs afin de mobiliser l'industrie aéronautique à diverses étapes du processus d'établissement des règles;
- éliminer, autant que possible, les entraves à la sécurité et favoriser l'efficacité au moyen de règlements et de normes visant à réduire la complexité et à accroître la productivité du système de la sécurité aérienne dans son ensemble;
- minimiser le fardeau réglementaire lorsqu'il est possible de le faire sans compromettre la sécurité;

- maximiser, autant que possible, la compatibilité du système réglementaire canadien avec celui d'autres autorités réglementaires [c.-à-d. les normes et pratiques recommandées (SARPS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Federal Aviation Administration (FAA), l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)] lorsque cela est susceptible d'avoir une incidence positive sur la sécurité ou d'améliorer l'efficacité; et
- transmettre des informations complètes et exactes à l'industrie aéronautique, et ce, en temps opportun.

5. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE – RESPONSABILITÉS ET RELATIONS

Le CCRAC est un partenariat regroupant des représentants du gouvernement, du milieu de l'aviation et du public intéressé. Il recherche activement la participation d'un grand nombre d'organismes et de personnes capables de représenter les points de vue de l'ensemble du milieu de l'aviation et du public intéressé. On y trouve des associations patronales et syndicales représentants des exploitants, des fabricants et associations professionnelles.

5.1 Mandat de la plénière du CCRAC

Le mandat de la plénière du CCRAC est d'offrir une tribune ouverte où les représentants de l'industrie aéronautique et de Transports Canada peuvent discuter des priorités stratégiques de Transports Canada, Aviation civile, en matière d'établissement des règles et en tenant compte des besoins opérationnels et des besoins technologiques émergents de l'industrie de l'aéronautique.

La date de la réunion plénière du CCRAC est déterminée selon les instructions du CNDGAC. Les réunions ne doivent pas être espacées de plus de deux ans.

5.2 Mandat du Conseil national de la direction de la gestion de l'Aviation civile (CNDGAC)

Dans le cadre de son mandat, le CNDGAC a la responsabilité d'identifier les questions de réglementation, d'en établir l'ordre de priorité, d'étudier, d'approuver et, au besoin, de diriger la mise en œuvre des recommandations formulées par les groupes de discussion et les comités techniques spéciaux du CCRAC.

Les membres du CCRAC n'ont pas le droit de faire des représentations directes auprès du CNDGAC.

5.3 Mandat du directeur

Le directeur est le directeur de la Direction des normes de Transports Canada ou le directeur de la Direction des politiques et Services de réglementation, selon le cas. C'est au nom du CNDGAC que le directeur évalue les propositions et la documentation à l'appui avant qu'elles ne soient remises à un groupe de discussion ou à un comité technique spécial. C'est aussi le directeur qui désigne le chef du groupe de discussion et qui préside les réunions des comités techniques spéciaux. C'est au directeur qu'il incombe d'informer le CNDGAC des résultats du groupe de discussion ou de la réunion du comité technique spécial.

Le directeur de la Direction des politiques et des services de réglementation est chargé de gérer le processus du CCRAC et de veiller à ce qu'il y ait une diversité suffisante parmi les représentants de l'industrie aéronautique afin d'avoir une gamme diversifiée de points de vue et d'expertise.

5.4 Mandat du groupe de discussion

Le mandat d'un groupe de discussion est d'examiner les questions techniques ou de politique en matière de sécurité, de fournir une expertise technique sur une question donnée, d'effectuer des évaluations des risques, d'élaborer des solutions et des recommandations dans la portée d'un mandat clairement défini. Les groupes de discussion sont composés d'experts de l'industrie et de Transports Canada désignés par le directeur responsable qui est aussi celui qui nomme le chef des groupes de discussion.

Le directeur déterminera la pertinence d'un groupe de discussion en fonction des résultats de l'Évaluation préliminaire de la question et de la consultation (EPQC) .

5.5 Mandat des comités techniques spéciaux

Le mandat des comités techniques spéciaux est prodiguer des conseils et de formuler des recommandations au CNDGAC visant les questions réglementaires et les propositions réglementaires officielles. Un comité technique spécial discute des objectifs de la politique et des documents à l'appui. Il est constitué d'un directeur qui représente Transports Canada et assume les fonctions de président, de représentants du milieu de l'aviation et d'autres parties intéressées.

Le directeur déterminera la pertinence d'un comité technique spécial en fonction des résultats de l'EPQC.

5.6 Mandat du personnel de Transports Canada

Voici les responsabilités des directions fonctionnelles de Transports Canada :

- assurer une représentation au sein des groupes de discussion et des comités techniques spéciaux, à la discrétion du directeur;
- participer en tant que membres d'un groupe de discussion ou d'un comité technique spécial;

- voir à ce que les membres des comités techniques spéciaux et groupes de discussion obtiennent les renseignements pertinents et dûment étayés qui les aideront dans leurs délibérations et les recommandations à formuler;
- examiner et commenter en temps opportun les options et les propositions recommandées par les groupes de discussion et les comités techniques spéciaux;
- examiner et évaluer tous les commentaires reçus des intervenants à diverses étapes du processus de réglementation;
- mettre en œuvre les propositions et les initiatives approuvées, selon les directives du CNDGAC; et
- présenter au Secrétariat des rapports d'étape sur la mise en œuvre.

5.7 Mandat du Secrétariat

Le Secrétariat est chargé, au nom du CNDGAC, de concevoir, de mettre en place et d'entretenir tous les systèmes nécessaires au bon fonctionnement du CCRAC. La Direction des politiques et des services de réglementation gère le Secrétariat qui sert de point de contact pour les consultations au sujet des questions d'élaboration de la réglementation de l'Aviation civile au sein de Transports Canada.

6. PARTICIPATION AU CCRAC

La participation des membres du CCRAC dès le début du processus par l'entremise d'activités de coopération est cruciale pour l'évaluation et la recommandation d'éventuelles modifications réglementaires. Pour cela, il est important que l'information pertinente et exacte soit communiquée aux intervenants et que leur participation aux différentes étapes du processus du CCRAC soit encouragée. Un aperçu du processus d'élaboration des règlements de la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada se trouve à l'[Annexe A](#).

6.1 Évaluation préliminaire de la question et de la consultation (EPOC)

Dès que le CNDGAC a établi l'ordre de priorité, une question est portée à l'attention du CCRAC en présentant une [EPOC](#). Dans le cadre de ce processus, il est demandé aux membres du CCRAC de formuler des commentaires sur la question et sur la nécessité d'une analyse technique et de sécurité précise, et donc de la mise sur pied d'un groupe de discussion.

L'évaluation préliminaire de la question et de la consultation :

- précise la question;
- avise les intervenants de l'intention de Transports Canada d'évaluer les solutions pour régler la question;
- établit si oui ou non un groupe de discussion doit être constitué; et
- aide à déterminer le flux approprié de consultation (faible, moyen, élevé) auprès des intervenants.

Remarque : Une EPOC n'est pas toujours nécessaire, par exemple si une mesure réglementaire est indiquée pour atténuer un risque immédiat pour la sécurité, ou lorsque des intervenants ont participé à un processus antérieur.

6.2 Avis de proposition de modification (APM)

Lorsqu'il est établi qu'une modification au règlement est la solution appropriée, la proposition réglementaire sera présentée comme un APM et communiquée en ligne aux membres du CCRAC. Le tableau ci-après illustre les différences entre les flux de consultation pour les APM.

CCRAC – FLUX DE CONSULTATION POUR L'APM	
FLUX DE CONSULTATION À FAIBLE INCIDENCE	
Règlement	Normes
Consultation en ligne de l'APM	Consultation en ligne de l'APM pendant 30 jours
Une publication directe dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> est envisagée.	La modification est considérée comme étant en vigueur 30 jours après la fin de la période de consultation sur l'APM.
FLUX DE CONSULTATION À INCIDENCE MOYENNE	
Règlement	Normes
Considération concernant un groupe de discussion	Considération concernant un groupe de discussion
Consultation en ligne de l'APM	Consultation en ligne de l'APM pendant 30 jours
Publication dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i>	La modification est considérée comme étant en vigueur 30 jours après la fin de la période de consultation sur l'APM.
FLUX DE CONSULTATION À INCIDENCE ÉLEVÉE	
Règlement	Normes
Considération concernant un groupe de discussion	Considération concernant un groupe de discussion
Consultation en ligne de l'APM	Consultation en ligne de l'APM pendant 30 jours
Réunion du comité technique spécial	Réunion du comité technique spécial
Publication dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i>	La modification est considérée comme étant en vigueur 30 jours après la fin de la période de consultation sur l'APM.

Remarque : Si une mesure réglementaire vise à atténuer un risque immédiat pour la sécurité, les projets de normes ou de règlements peuvent être rédigés sans APM. Les intervenants du milieu de l'aviation seraient consultés à travers le processus de la *Gazette du Canada* et informés par le Secrétariat du CCRAC.

6.3 Périodes de commentaires

Généralités

Tous les commentaires formulés par les membres du CCRAC à diverses étapes du processus du CCRAC sont pris en considération par Transports Canada au fur et à mesure que la question progresse dans le processus. Le résumé et la disposition des commentaires reçus concernant une question sont publiés dans le [Système de rapport des activités du CCRAC](#).

De plus, la présentation de la disposition des commentaires au CNDGAC fait partie des processus d'élaboration de la réglementation.

7. PROCESSUS DE RÉGLEMENTATION

Les modifications réglementaires proposées élaborées dans le cadre du processus du CCRAC doivent ensuite suivre le même processus de réglementation du gouvernement du Canada et être publiées dans la [Gazette du Canada](#).

8. PROCESSUS DE PRISE DE NORMES

Les changements proposés aux normes et élaborés dans le cadre du processus du CCRAC passent ensuite au processus de prise des normes. La nouvelle norme est mise en ligne dans le [Système de rapport des activités du CCRAC](#) avant d'être consolidée dans les normes du *Règlement de l'aviation canadien* et publiée sur le site <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html>.

8.1 Modification ou mise en place d'une norme

Une nouvelle norme ou la modification d'une norme en vigueur (y compris l'annulation d'une norme) doit être approuvée par un représentant autorisé de Transports Canada et les membres du CCRAC doivent être avisés dès que possible qu'une nouvelle norme a été élaborée ou qu'une modification a été apportée à une norme. La nouvelle norme entre en vigueur 30 jours après la publication de l'avis.

8.2 Modification ou mise en place d'une norme associée à une modification réglementaire

Nonobstant ce qui précède, si la nouvelle norme ou la modification d'une norme existante est directement associée à la publication d'une modification réglementaire publiée dans la *Gazette du Canada*, la date d'entrée en vigueur de cette norme sera la même que celle indiquée dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

8.3 Processus simplifié de modification de normes de conception de navigabilité en incorporant par renvoi une modification étrangère

Afin de réduire au minimum le délai entre la date d'entrée en vigueur des modifications apportées aux normes de navigabilité au Canada et celle de la FAA, de l'AESA ou de l'OACI, les modifications des normes de conception de navigabilité sont adoptées par Transports Canada en utilisant un processus simplifié.

Après avoir procédé à un examen à l'interne, Transports Canada fait une proposition d'incorporation par renvoi d'une modification provenant d'une autorité responsable en se conformant aux critères suivants :

L'incorporation par renvoi d'une modification étrangère est effectuée au moyen d'un APM. Dans de tels cas, aucune EPQC n'est effectuée. Le Secrétariat publiera l'APM et instaurera une période de consultation de 30 jours.

Les membres du CCRAC doivent soumettre tout avis de dissidence au Secrétariat avant la fin de la période de consultation de 30 jours.

Les changements entreront en vigueur 30 jours après la date limite de l'APM, à moins qu'un avis de dissidence n'ait été soumis.

Soumission d'un avis de dissidence :

La date d'entrée en vigueur de la modification proposée cesse d'être valide lorsqu'un avis de dissidence est reçu et le Secrétariat en informe tous les membres.

Tout avis de dissidence fait automatiquement l'objet d'un examen par le CNDGAC. Lorsque l'ampleur des changements proposés dans l'avis de dissidence :

- est suffisamment importante pour justifier une différence avec la FAA, l'AESA ou l'OACI, le CNDGAC peut recommander :
 1. qu'une évaluation plus poussée de la question soit effectuée;
ou
 2. qu'un nouvel APM remplace, en tout ou en partie, l'avis d'adoption par renvoi entraînant ainsi un nouvel avis d'adoption par renvoi, lequel doit être soumis et accompagné d'une nouvelle date d'entrée en vigueur.
- n'est pas suffisamment importante pour justifier une différence avec la FAA, l'AESA ou l'OACI, ou si le changement proposé est rejeté, le Secrétariat en avisera le promoteur de la dissidence et informera les membres du CCRAC de la nouvelle date d'entrée en vigueur de la modification proposée.

Le processus simplifié ne s'applique qu'aux normes suivantes :

Manuel de navigabilité (MN)	Réf. de base pour le MN	Autorité responsable
500.02 et 500.03	FAR 1, secs. 1.1 et 1.2	FAA
516	Annexe 16 de l'OACI	OACI
522 & 523-VLA	CS-22 & CS-VLA	AESA
527-VLR	CS-VLR	AESA
523 à 535	FAR 23 à 35	FAA
537	TSO et ETSO CAN-TSO	FAA et AESA

9. MODIFICATION DE LA CHARTE DE GESTION DU CCRAC

La *Charte de gestion du CCRAC* et le *Manuel des procédures du CCRAC* sont des documents administratifs que le CNDGAC peut modifier à l'occasion. Les recommandations de changements peuvent être soumises au Secrétariat et seront examinées par le CNDGAC. Le Secrétariat avisera les membres de tout changement apporté à la Charte.

10. COMMUNICATIONS ET RELATIONS EXTERNES

La plus grande priorité sera accordée aux communications complètes et faites en temps opportun. Une participation pertinente et en temps opportun des représentants du milieu de l'aviation et du personnel de Transports Canada au processus du CCRAC est un élément clé de l'efficacité du processus de consultation.

Si le Secrétariat est le point névralgique des communications, les porte-paroles désignés du CCRAC sont le directeur général, Aviation civile, le directeur, Politiques et services de réglementation, le gestionnaire du CCRAC, ainsi que le directeur, Normes, pour les comités techniques spéciaux.

10.1 Calendrier du CCRAC et Système de rapport des activités du CCRAC

Le Secrétariat tient un [calendrier du CCRAC](#) et un [Système de rapport des activités du CCRAC](#) afin d'assurer que les membres du CCRAC et les représentants du milieu de l'aviation ont un accès total et égalitaire à l'information du CCRAC. Sur les conseils de l'industrie et afin d'éviter les conflits d'horaire, le Secrétariat s'efforce d'intégrer au calendrier les événements importants pour le milieu de l'aviation. Ainsi, le calendrier sert à consigner les réunions prévues du CCRAC, alors que le Système de rapport des activités du CCRAC permet de fournir la documentation à l'appui d'une question donnée faisant l'objet d'une consultation.

10.2 Rapport final du groupe de discussion

Après avoir été approuvé par Transports Canada, le rapport final du groupe de discussion est publié en ligne dans le [Système de rapport des activités du CCRAC](#).

10.3 Compte rendu des décisions

Le compte rendu de décisions du CCRAC présente en résumé les décisions prises et les recommandations formulées lors des réunions des comités techniques spéciaux ou d'une rencontre plénière; il ne s'agit pas d'un compte rendu textuel des débats qui ont eu lieu. Une fois approuvés, ces comptes rendus sont mis à la disposition du public par l'entremise du [Système de rapport des activités du CCRAC](#).

10.4 Présence des médias et Enregistrements

Les médias qui désirent assister aux réunions du CCRAC doivent avant tout en faire la demande auprès du Bureau des relations avec les médias de Transports Canada en appelant le 613-993-0055 ou en adressant un courriel à media@tc.gc.ca.

En dehors des enregistrements effectués dans le seul but de rédiger les comptes rendus de décisions, tout enregistrement audio ou vidéo est strictement interdit pendant les réunions du CCRAC.

Il est aussi important de noter que les réunions du groupe de discussion du CCRAC sont fermées aux médias afin de permettre aux membres d'exprimer librement leur point de vue pendant les discussions.

ANNEXE A

APERÇU DU PROCESSUS D'ÉLABORATION DES RÈGLEMENTS DE L'AVIATION CIVILE À TRANSPORTS CANADA

