

## Liste récapitulative des commentaires de l'industrie

Projet de circulaire consultative-contrôle des contrôles sur les pilotes de chèques approuvés et les évaluateurs du programme de qualification avancée

**Note: les commentaires de l'ATAC et de Nata ont été fusionnés avec les commentaires de CNAC.**

<b>Comment</b>	<b>TCCA Response</b>
<p>Point 1/CNAC 1.3 (2) Description des modifications:</p> <p>Besoin d'éclaircissements sur la façon dont le M ACP, ou l'opérateur, est mis au courant si les ACP ont besoin d'un casi? Nos membres ne veulent pas programmer leur ACPM, puis découvrir plus tard qu'un casi est nécessaire.</p>	<p>Le paragraphe 4.8 (1) de la circulaire consultative (AC) a été révisé pour indiquer que les exploitants doivent soumettre une liste de moniteurs prévus à TCAC au moins 90 jours avant le mois du moniteur prévu (par rapport à la date exacte). Cette section stipule également que TCAC fournira au moins 60 jours de préavis si un casi dirigera le moniteur.</p> <p>Par exemple, si un exploitant envisage de procéder à un contrôle de surveillance au cours du mois de mai, l'exploitant doit soumettre la liste des moniteurs «prévus» à TCAC à la fin de janvier (indiquant que les moniteurs seront exécutés à une date «à déterminer» au mois de mai).</p> <p>À son tour, TCAC avisera l'exploitant aérien d'ici la fin de février (60 jours à l'avance du mois) si l'un des contrôles du moniteur sera effectué par un casi (pour des raisons liées au risque, à la performance ou à l'échantillonnage).</p>
<p>Point 2/CNAC 4.2 type M exigences d'admissibilité:</p> <p>Nous privilégions le fait que le pilote de contrôle qui est admissible à l'autorisation M soit fondé sur son rendement historique au lieu de fixer un nombre minimum d'années d'expérience et un nombre minimum de vols de chèques effectués. Ce serait plus aligné avec une philosophie basée sur la performance.</p> <p>Par exemple, une performance négative pourrait être définie comme suit:-défaut de se requalifier dans le passé-répétitif 2S sur ses moniteurs récurrents précédente.</p>	<p>Le rendement historique est un facteur qui sera inclus dans l'évaluation par TCAC de l'admissibilité d'un demandeur à l'autorisation de type M. Toutefois, il est nécessaire d'inclure des critères d'admissibilité supplémentaires (années d'expérience et nombre de vérifications de vol) pour s'assurer que les délégués choisis pour le rôle de type M possèdent la profondeur d'expérience, les connaissances et la crédibilité suffisantes pour effectuer adéquatement un rôle de normalisation.</p>

<p>Point 3/CNAC 4.2 type M conditions d'admissibilité:</p> <p>Un minimum de cinq ans d'expérience en tant qu'ACP peut être un peu restrictif afin de s'assurer qu'il y a assez de ACP (M) pour couvrir tous les moniteurs.</p> <p>Proposer de préciser que les cinq années ne sont pas liées au type d'aéronef actuel. Même si ce n'est pas le cas, les flottes Junior peuvent ne pas avoir assez de pilotes répondant à ces critères?</p> <p>Dans ce cas, trois ans d'expérience seraient considérés, car cela améliorerait non seulement la souplesse dans la planification, mais aussi le processus de nomination, car l'expérience de 5 ans peut limiter les transporteurs à utiliser le «plus haut» et pas nécessairement «le plus approprié».</p>	<p>L'exigence de cinq ans d'expérience n'est pas liée à un type d'aéronef spécifique.</p> <p>La section 4,2 (conditions d'admissibilité) a été restructurée pour répondre à diverses préoccupations, y compris la préoccupation de CNAC selon laquelle l'exigence de cinq années d'expérience pourrait limiter la viabilité de cette initiative. Parallèlement à d'autres changements, l'exigence de l'expérience a été réduite à quatre années d'expérience. Si un exploitant aérien a des ACP/AQPEs qui sont de bons candidats pour le rôle de type m, mais ne sont pas en deçà des exigences d'expérience, les cas restent disponibles pour effectuer des contrôles de contrôle et de remplir tout vide jusqu'à ce que le ACP/ACPEs ont l'expérience requise pour demander de type m de l'autre ration.</p>
<p>Point 4/CNAC 4.2 type M exigences d'admissibilité:</p> <p>nous avons besoin d'une interprétation de «l'expérience opérationnelle de vol». Cela signifie-t-il tenir un PPC, ou un nombre minimum d'heures de vol?</p> <p>Certains des ACP's de notre membre ne voler ligne complète sur une base régulière, mais certains volent seulement pour la monnaie, serait-ce considéré comme suffisant?</p>	<p>Comme il est indiqué dans la réponse au point 3, les exigences d'admissibilité ont été restructurées. Les révisions apportées à la section 4,2 du projet ci-joint de l'AC traitent de la préoccupation de CNAC et fournissent la clarté demandée.</p>
<p>Point 5/CNAC 4.3 conditions d'admissibilité des exploitants aériens:</p> <p>L'élément proposé précisant le niveau de conformité «C» n'est pas aligné sur la philosophie du SGS. Encore une fois, le rendement de l'exploitant doit être assuré par les PVI et les pis, qui peuvent révéler des constatations ou des non-conformités, mais un opérateur qui se conforme à un plan d'action corrective (PAC) en temps opportun devrait être considéré: conforme.</p> <p>Les constatations répétitives ou le non-respect des mêmes éléments peuvent être évalués comme non conformes et, à leur tour, cela empêcherait un exploitant aérien d'être admissible.</p> <p>S'il vous plaît clarifier; Quelles sont les cotes autres que la conformité?</p>	<p>Ce point a suscité une confusion considérable et il est convenu qu'il n'est pas entièrement compatible avec la philosophie de SMS. L'article a été reformulé comme suit:</p> <p><i>«aucune constatation non corrigée ou répétitive liée à la formation des pilotes dans les résultats de la surveillance que l'autorité émettrice estime assez importante pour empêcher le parrainage d'un délégué pour l'autorité de type M».</i></p>

<p>Point 6/CNAC 4.7 qualification/récence exigences:</p> <p>Demander la confirmation que seule la qualification de type est exigée, et il n'y a aucune attente de TCAC qu'il y ait des besoins en devises... signifiant, un courant de ACP sur le CRJ, détient une notation de type sur le DH8, peut être accordé l'autorité de M pour le CRJ et aussi pour le DH8?</p>	<p>Correct, il n'y a pas d'exigences en devises autres que l'exigence de posséder la connaissance de toutes les autorisations spéciales qui sont applicables à la vérification de vol et la connaissance du manuel d'exploitation de la compagnie, SOP, etc. L'article 4,7 a été révisé afin d'incorporer cette exigence de «connaissances».</p>
<p>Point 7/CNAC Annexe A – Guide de vérification des moniteurs, section 1.0 (3):</p> <p>À l'instar de la ACPM, il devrait y avoir un point précis indiquant que le M ACP travaille pour le ministre lorsqu'il effectue ces vérifications.</p> <p>Proposer de prendre en considération l'ajout d'un autre point de la puce exposant ce que le M ACP peut conduire par rapport à un CASI.</p>	<p>Les deux suggestions ont été incorporées aux paragraphes 4.1 (1) et 4.1 (2).</p>
<p>Point 8/CNAC Annexe A – Guide de vérification des moniteurs, section 6.3 (1) (e):</p> <p>Besoin de conseils pour les opérateurs aériens nationaux qui ont des processus internes en place pour aviser TCAC d'autres échecs ainsi.</p>	<p>Une suggestion d'orientation a été ajoutée à l'alinéa 6.3 1 e.</p>
<p>Point 9/CNAC Annexe C – matrice de classement des moniteurs:</p> <p>Besoin d'éclaircissements sur le cas où un transporteur AQP serait en mesure de continuer à utiliser les lignes directrices de classement des e/s existantes ou serait-il tenu de le classer à l'aide de la matrice de classement des vérifications de l'écran à l'annexe C.</p>	<p>Oui, pour AQP les lignes directrices de classement I/E existantes peuvent être utilisées. Il n'est pas nécessaire d'utiliser la matrice de classement du contrôle du moniteur à l'annexe C pour les AQP.</p>
<p>Point 10/CNAC 4.2 exigences d'admissibilité (type M):</p> <p>Les sous-alinéas (b) et (e) signifient qu'un ACP hautement expérimenté sans une autorité médicale valide (donc une administration SIM seulement) n'est pas éligible pour devenir un ACP (M). Est-ce délibéré?</p>	<p>Oui, les délégués avec l'autorité «SIM-Only» ont été intentionnellement considérés inéligibles pour l'autorité de type M. Le but de TCAC est de s'assurer que les candidats de type M possèdent tous les attributs désirés pour le rôle, ce qui inclut l'expérience actuelle de l'industrie sur la ligne/dans l'aéronef. L'article 4,2 a été légèrement modifié pour tenir compte d'une perte temporaire de soins médicaux (90 jours ou moins).</p>

<p>Point 11/CNAC 4.4 (1) (a) (i) (B) plan de mise en oeuvre:</p> <p>Il s'agit d'une très petite portée pour une phase d'essai. Au groupe de travail 705, deux compagnies aériennes non nationales ont participé à l'opération. Étant donné qu'il n'y aurait que deux opérateurs à voilure fixe, serait-on exclus? Si ce n'est pas le cas, cela signifierait que les opérateurs no 702, 703 ou 704 seraient autorisés, ni d'autres transporteurs d'opérations non nationaux. Bien que je puisse apprécier le désir de garder le groupe un peu petit, l'ouvrant à toutes les opérations nationales et seulement deux autres, les transporteurs à voilure fixe des opérations non nationales semble trop restrictive, d'autant plus que l'intention est d'échantillonner un «large éventail de opérations». L'échantillon des opérations non nationales est une très petite taille d'échantillon.</p>	<p>Convenu. Un rajustement a été apporté à la portée/au nombre d'exploitants qui seront admissibles à participer à la phase 1 (phase d'essai). La portée a été révisée pour inclure tous les exploitants aériens de la sous-partie 705 et un total de quatre exploitants des sous-parties restantes. Pour les sous-parties 702, 703 et 704, TCAC n'est pas disposé à étendre la portée au-delà de quatre exploitants pour la phase d'essai.</p>
<p>Point 12/HAC 4.7 qualification/exigences récentes en matière d'expérience:</p> <p>les défis associés à la planification d'un trajet de surveillance avec Transports Canada sont importants et l'exigence de tenir un PPC sur un seul moteur, lorsque l'ACP détient un PPC sur un type multi-moteur va présenter une épreuve. Pour des raisons qui sont discutées plus en détail, le HAC suggère que si l'ACP détient un PPC multi-moteur, alors seulement un PCC devrait être exigé sur un type de moteur unique.</p>	<p>L'idée maîtresse de ce commentaire est plus applicable aux exigences récentes en matière d'expérience qu'un ACP exige pour mener des PPC plutôt que pour s'appliquer à l'initiative de la circulaire consultative/type M. Les points suivants applicables à l'initiative de type M sont proposés pour plus de clarté:</p> <p>(1) en ce qui concerne le lien entre les manèges de moniteurs et l'obligation de détenir un PPC sur un type à moteur unique et sur un type multimoteur, il convient de noter que le type ACP M ne nécessite pas de PPC valide sur un hélicoptère monomoteur et multi-moteurs pour effectuer une vérification du moniteur. Comme il est indiqué dans l'AC de l'alinéa 4.7 1 a III, les ACP ne requièrent qu'un «PPC valide sur l'un des types d'aéronef sur la lettre d'accréditation ACP/AQPE», afin de procéder à une vérification du contrôle.</p> <p>(2) en ce qui concerne la «surveillance» d'un type ACP M qui a des hélicoptères monomoteurs et multimoteurs énumérés sur leur lettre d'accréditation, un seul contrôle de surveillance est requis, soit sur un seul type ou sur plusieurs moteurs. [AC-section 4.7 (1) (a) (VII)]</p>

<p>Point 13/HAC 4.2 (1) (d) exigences d'admissibilité (type M):</p> <p>L'exigence actuelle d'avoir un minimum de 40 PPC peut contraindre le pool admissible de ACP. La plupart des exploitants d'hélicoptères n'ont que 5-10 pilotes, et cela pourrait prendre quatre ou cinq ans pour satisfaire à la norme minimale pour être admissible à la désignation «M». Face à une pénurie importante de pilotes expérimentés dans les années à venir, il peut être opportun de revoir cette exigence en vue de la réduire, d'autant plus qu'il existe d'autres outils pour évaluer la pertinence de l'individu à partir d'une sécurité, l'expérience et la perspective d'admissibilité continue.</p>	<p>La délégation de type M est destinée aux pilotes de vérification de l'industrie qui ont un minimum de quatre ans d'expérience en vérification (révisé à partir de cinq ans). Les délégués de type M superviseront et encadreront d'autres délégués et doivent avoir la crédibilité, les connaissances et l'expérience nécessaires pour s'acquitter efficacement de cette tâche.</p> <p>Étant donné que l'obligation de vérifier l'expérience a été réduite à quatre ans, une diminution correspondante a été appliquée au nombre de PPC qu'un délégué doit avoir effectué en tant qu'ACP (ramené à 32 de 40).</p> <p>En ce qui concerne la référence de HAC aux exploitants d'hélicoptères de 5 à 10 pilotes, ces exploitants ne seront pas admissibles à participer à cette initiative, étant donné qu'un exploitant aérien exige un minimum de cinq ACP/AQPEs au sein de la compagnie pour être admissible.</p>
<p>Point 14/HAC 4.4 1 (a) (i) (B) plan de mise en oeuvre:</p> <p>Un de nos membres a fait remarquer qu'ils ont été amenés à croire que seulement quatre, car 702, 703, et 704 opérateurs de partout au pays seront invités à participer au programme «M»-seulement deux d'entre eux, nous sommes amenés à croire, seront des exploitants d'hélicoptères. HAC croit que pour que le programme réussisse, il doit y avoir une plus grande disponibilité des ACP qualifiés de «M». Nos membres-exploitants sont dispersés à travers le pays dans certaines des régions les plus isolées du Canada, et nous croyons que le programme ne réussira que si les services «M» sont disponibles plus localement. Nous avons également été amenés à croire, malgré la date d'entrée en vigueur de novembre 1 2018 dans le projet, que la période d'essai à l'étude est de 18 mois. Si cela est vrai, nous croyons que la période d'essai pour le programme devrait être complètement éliminée. Nous considérons qu'il y a suffisamment de garanties intégrées dans le système pour réduire le risque à des niveaux très bas. Notre secteur industriel a besoin de signei.</p>	<p>Cette initiative est un écart important par les pratiques antérieures de surveillance et de contrôle ACP et la mise en œuvre de ce changement de programme de façon prudente et mesurée accroît l'innocuité et l'efficacité du déploiement. TCAC est persuadé qu'il y a peu de risques associés à l'offre de l'initiative de type M aux grands exploitants aériens qui ont des systèmes robustes d'assurance de la qualité et des programmes de formation très élaborés. La phase d'essai de 18 mois qui limite la participation aux sous-parties 702, 703 et 704 est nécessaire pour mieux évaluer les risques, la prudence et la praticité associés à l'extension de cette initiative aux petits exploitants aériens.</p> <p>En ce qui a trait à la nécessité d'accroître la capacité de TCAC de procéder à des contrôles de surveillance des ACP qui soutiennent l'industrie des hélicoptères, ce changement de programme appuiera cet effort en réduisant le volume global des contrôles du moniteur que le TCAC mène. À son tour, cela créera la capacité de rechange (casi) pour effectuer des contrôles de contrôle sur ACP que le service sous-parties 702, 703 et 704.</p>

<p>Point 15/HAC 4.7 (1) (b) exigences relatives à l'expérience récente:</p> <p>Nous estimons que l'obligation pour [le type M ACP] d'effectuer deux contrôles de contrôle sur un ACP au cours d'une période de douze mois peut être excessive.</p>	<p>Tel que discuté dans la réponse aux points 14 et 15, cette initiative n'est pas destinée aux petits exploitants aériens qui n'ont pas au moins cinq ACP/AQPs au sein de l'entreprise. Comme il est indiqué à l'alinéa 4.3 1 c, le transporteur aérien doit... «employer suffisamment de ACP (type A) ou de AQPEs (type E), de telle sorte que chaque personne détenant une autorité ACP/AQPE (type M) au sein de l'exploitant aérien effectuera des contrôles de contrôle sur pas moins de quatre ACP ou AQPEs».</p> <p>Sur la base du critère ci-dessus, l'obligation pour un ACP de type M d'effectuer un minimum de deux contrôles de contrôle au cours d'une période de 12 mois est réalisable et nécessaire pour la compétence.</p>
--	---