



Circulaire d'information

Sujet: **Instructions relatives à la demande pour un accord de conversion des certificats de la FAA à TCAC pour Avion**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 401-001
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	02
Numéro du SGDDI :	10206440-V2	Date d'entrée en vigueur :	2015-03-10

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	2
1.1	But	2
1.2	Applicabilité	2
1.3	Description des changements.....	2
2.0	DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE ET EXGENCES	2
2.1	Documents de référence	2
2.2	Documents annulés	3
2.3	Définitions et abréviations	3
3.0	CONTEXTE	4
4.0	RESPONSABILITÉS DU DEMANDEUR	5
5.0	EXIGENCES PRÉALABLES	5
6.0	CONDITIONS DE CONVERSION DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS	6
6.1	Conditions de conversion – Pilote privé – Avion.....	6
6.2	Conditions de conversion – Pilote professionnel – Avion	6
6.3	Conditions de conversion – Pilote de ligne – Avion	7
6.4	Conditions de conversion – Qualification de vol aux instruments – Avion	7
6.5	Conditions de conversion – Qualification de type – Avion	8
6.6	Conditions de conversion – Qualification vol de nuit – PPL – Avion	8
6.7	Conditions de conversion – Qualification de classe – Avion	9
7.0	PROCESSUS DE DEMANDE	9
8.0	PIÈCES JUSTIFICATIVES	11
9.0	REFUS DE DÉLIVRE	11
10.0	GESTION DE L'INFORMATION	12
11.0	HISTORIQUE DU DOCUMENT	12
12.0	BUREAU RESPONSABLE	12

1.0 INTRODUCTION

- 1) La présente circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle peut décrire un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur.
- 2) Elle ne peut en elle-même modifier ni créer une exigence réglementaire, ni autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir des normes minimales.

1.1 But

- 1) Le présent document fournit des indications aux demandeurs qui souhaitent convertir leur certificat d'aviateur – catégorie avions de la Federal Aviation Administration (FAA) en licence de pilote – catégorie avions de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), conformément à l'Accord sur la promotion de la sécurité aérienne conclu entre le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Canada (révision 1).

1.2 Applicabilité

- 1) La CI s'applique aux titulaires d'un certificat d'aviateur – catégorie avions de la FAA aux niveaux de pilote privé, de pilote professionnel ou de pilote de ligne.
- 2) Les certificats d'aviateur de la FAA délivrés sur la foi d'une licence étrangère ne peuvent pas être convertis en licences de pilote de TCAC en vertu de l'Accord.

Remarque : La CI ne s'applique pas aux titulaires d'une licence de pilote – catégorie avions de TCAC qui souhaitent convertir leur licence en certificat équivalent de la FAA. Les demandeurs américains sont tenus de se conformer aux exigences visant la vérification de l'authenticité et l'admissibilité à la conversion énoncées dans la CI de la FAA – Procédures et procédés de conversion pour les certificats de pilote de la FAA

(http://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document/information/documentID/74437).

1.3 Description des changements

- 1) Comme la présente édition contient de nombreuses modifications, il est recommandé d'examiner le contenu en entier.
- 2) Les modifications majeures suivantes ont été apportées à la version précédente de la CI :
 - a) révision des exigences relatives à la conversion des certificats d'aviateur de la FAA en licences de pilote – catégorie avions de TCAC;
 - b) ajout de classes d'avions;
 - c) indications concernant le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments de TCAC convertie.

2.0 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE ET EXGENCES

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :

- a) Accord sur la promotion de la sécurité aérienne conclu entre le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Canada – Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences (révision 1);
- b) *Loi sur l'aéronautique* (L.R., 1985, ch. A-2);
- c) Sous-partie 401 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite;
- d) Norme 421 du RAC – Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite;
- e) *Federal Aviation Regulations* (FAR) Title 14, Code of Federal Regulations, Partie 61 (14 CFR);
- f) Formulaire n° 26-0702 de Transports Canada – *Demande relative à la conversion d'un certificat de pilote de la FAA en utilisant les procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences*;
- g) Formulaire n° 26-0726 de Transports Canada – *Demande de carnet de documents d'aviation*;
- h) Publication TP 12880 de Transports Canada – *Licence de pilote privé Avion*;
- i) Publication TP 12881 de Transports Canada – *Licence de pilote professionnel Avion*;
- j) Publication TP 690 de Transports Canada – *Licence de pilote de ligne Avion*;
- k) Publication TP 691 de Transports Canada – *Qualification de vol aux instruments – Avion*;
- l) Publication TP 14371 de Transports Canada – *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada*.

2.2 Documents annulés

- 1) À l'entrée en vigueur du présent document, le document suivant sera annulé :
 - a) CI n° 401-001, édition n° 1, datée du 1^{er} décembre 2006 – *Conversion des licences/certificats des équipages de conduite entre le Canada et les États-Unis*.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Demandeur** : Titulaire d'un certificat d'aviateur de la FAA qui présente une demande en vue d'obtenir la licence de pilote équivalente de TCAC conformément aux Procédures de mise en œuvre pour la délivrance des licences.
 - b) **Connaissance de la langue anglaise** : Compétence linguistique minimale de « niveau 4 », conformément à la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – *Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques*.
 - c) **Heures de vol** : Aux fins de l'Accord, cette expression désigne les heures de vol effectuées dans les catégories avions ou hélicoptères, sauf indication contraire.
 - d) **Exigences de mise à jour des connaissances** : Exigences de mise à jour des connaissances et exigences opérationnelles en conformité avec la partie IV du RAC ou la partie 61 du 14 CFR, s'il y a lieu, pour les opérations de vol effectuées.

- e) **Certificat de pilote valide** : Certificat qui n'est pas assujéti à une mesure de révocation, d'annulation ou de suspension.
- 2) Les **sigles** suivants sont utilisés dans le présent document :
- a) **14 CFR** : *Federal Aviation Regulations*, Title 14, Code of Federal Regulations
 - b) **CDA** : Carnet de documents d'aviation
 - c) **ATPL** : Licence de pilote de ligne
 - d) **ABSA** : Accord bilatéral relatif à la sécurité aéronautique
 - e) **CPL** : Licence de pilote professionnel
 - f) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
 - g) **FAA** : Federal Aviation Administration
 - h) **FSTD** : Dispositif de formation simulant le vol
 - i) **IPL** : Procédures de mise en œuvre pour la délivrance des licences
 - j) **PPL** : Licence de pilote privé
 - k) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile

3.0 CONTEXTE

- 1) Le 12 juin 2000, les États-Unis et le Canada ont signé un accord international appelé Accord bilatéral relatif à la sécurité aéronautique (ABSA) afin de faciliter l'acceptation de divers paramètres de leurs systèmes respectifs de surveillance de la sécurité aérienne au profit des utilisateurs de ces systèmes. Dans l'ABSA, les deux pays ont élaboré des accords justificatifs sous forme d'annexes techniques appelées « Procédures de mise en œuvre » qui portent sur des domaines particuliers des activités de sécurité aérienne.
- 2) L'annexe technique sur la délivrance de licences aux pilotes s'intitule *Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences*. Ces procédures permettent aux pilotes titulaires de certaines licences ou de certains certificats d'un pays ou de l'autre d'obtenir une licence ou un certificat de l'autre pays s'ils satisfont à certaines exigences.
- 3) Pour faciliter la conversion des certificats ou des licences, la FAA et TCAC ont convenu d'assurer l'un pour l'autre une vérification de l'authenticité de la licence ou du certificat de pilote et du certificat médical qui va de pair **avant** d'entreprendre la conversion d'une licence ou d'un certificat.
- 4) En convertissant un certificat d'aviateur de la FAA, TCAC n'exige aucunement la restitution de ce certificat de la FAA.
- 5) Le 31 août 2006, la FAA et TCAC ont signé les Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences concernant les titulaires d'une licence ou d'un certificat – catégorie avions. Une version modifiée à été signée le 10 décembre 2014.
- 6) Les normes juridiques relatives à la réglementation en matière de délivrance de licences de pilote se trouvent dans la partie IV du RAC et sont expliquées dans des documents d'orientation et des procédures complémentaires.
- 7) Les normes juridiques relatives à la réglementation en matière de certification des aviateurs de la FAA se trouvent dans la partie 61 du *Federal Aviation Regulations*, Title 14, Code of Federal Regulations (14 CFR) et sont expliquées dans des documents et des procédures connexes.

4.0 RESPONSABILITÉS DU DEMANDEUR

- 1) Pour présenter une demande, il faut s'acquitter des responsabilités suivantes :
 - a) répondre aux exigences préalables et aux conditions de conversion énoncées dans la CI et la section applicable des Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences avant de déposer une demande;
 - b) remplir, signer et transmettre les formulaires de demande applicables;
 - c) fournir les pièces justificatives requises;
 - d) payer les redevances de délivrance de licence associées à la demande.
- 2) Avant de se prévaloir des avantages d'une licence de pilote de TCAC convertie, le pilote doit satisfaire aux exigences de mise à jour des connaissances, conformément aux articles 401.05 et 421.05 du RAC.

5.0 EXIGENCES PRÉALABLES

Remarque : *Le certificat d'aviateur de la FAA peut seulement être converti en une licence équivalente de TCAC. Par exemple, le certificat d'aviateur privé de la FAA ne peut qu'être converti en une licence de pilote privé de TCAC.*

- 1) TCAC convient que le titulaire d'un certificat d'aviateur de la FAA qui se conforme aux conditions de conversion de TCAC énoncées dans les Procédures de mise en œuvre est admissible à une licence de TCAC.
- 2) Les qualifications et les certificats de la FAA qui ne sont pas indiqués dans la CI sont exclus des dispositions des Procédures de mise en œuvre. Exemple : certificat de pilote d'aéronefs de catégorie sport.
- 3) Les certificats d'aviateur de la FAA délivrés sur la foi d'une licence étrangère ne peuvent pas être convertis conformément aux Procédures de mise en œuvre.
- 4) Une personne qui est titulaire d'un certificat provisoire de la FAA ne peut pas faire la demande, jusqu'à ce qu'il reçoive le certificat non-expirant de la FAA.
- 5) Les certificats d'aviateur de la FAA suspendus ou assujettis à une mesure de révocation ne peuvent pas être convertis selon les Procédures de mise en œuvre.
- 6) Le demandeur doit obtenir le certificat médical approprié de TCAC, lequel est délivré au titre de la sous-partie 4 – *Exigences médicales* de la partie IV du RAC, avant d'amorcer le processus.
- 7) Le certificat d'aviateur du demandeur doit porter la mention « Connaissance de la langue anglaise », **ou** le demandeur doit fournir la preuve d'une compétence linguistique de « niveau 4 » conformément à la norme de l'OACI – *Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques*.
- 8) Le demandeur doit fournir une pièce d'identité en conformité avec l'article 401.06 du RAC.
 - a) Exemples de pièces d'identité acceptées : passeport, carte-passeport, certificat d'aviateur.
- 9) Les certificats d'aviateur de la FAA suivants peuvent être convertis selon les Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences :
 - a) certificat de pilote privé – Avion;
 - b) certificat de pilote professionnel – Avion;
 - c) certificat de pilote de ligne – Avion.

- 10) Les qualifications suivantes peuvent être converties selon les Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences :
- a) qualification de vol aux instruments;
 - b) qualifications de classe ou de type applicables (y compris la qualification sur hydravions);
 - c) qualification de vol de nuit.

Remarque : *Il est impossible de demander les qualifications susmentionnées au moment de la conversion d'un certificat. Toutefois, une demande de qualification distincte peut être présentée ultérieurement.*

6.0 CONDITIONS DE CONVERSION DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS

- 1) La section 6 présente un résumé des conditions de conversion pour tous les types de licences de pilote d'avion et les qualifications qui leur sont associées.
- a) Les demandeurs doivent s'assurer qu'ils remplissent les conditions de conversion stipulées dans les Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences avant d'entamer le processus de demande.
 - b) Les heures de vol indiquées ci-dessous peuvent être accumulées soit dans les avions ou d'hélicoptères à moins d'indication au contraire.

6.1 Conditions de conversion – Pilote privé – Avion

- 1) Détenir un certificat d'aviateur privé de la FAA avec qualification(s) de catégorie et de classe avions.
- a) **Âge :** Être âgé d'au moins 17 ans.
 - b) **État de santé :** Être titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 ou 3 de TCAC.
 - c) **Connaissances :** Réussir l'examen écrit Conversion – licence de pilote privé – avion (FAAPA) sur des questions de droit aéronautique et de communications. Savoir lire, écrire et parler l'anglais ou le français. Des guides d'étude et de référence se trouvent dans le site Web suivant : [Licence de pilote privé.](#)
 - d) **Expérience :** Fournir une preuve d'un minimum de 45 heures de vol en qualité de pilote.
 - e) **Aptitude :** Aucun test en vol additionnel n'est requis.

Remarques :

- i) *TCAC ne décernera aucune qualification de vol de nuit à un demandeur américain s'il n'est pas titulaire d'un certificat d'aviateur de la FAA avec les qualifications de catégorie et de classe avions qui comprennent les avantages liés aux instruments de bord ou s'il ne remplit pas les conditions de conversion – Qualification vol de nuit – PPL – Avion (voir section 6.6).*
- ii) *Tous les demandeurs qui cherchent à obtenir une qualification de vol aux instruments doivent aussi remplir les conditions énoncées à la section 6.4.*

6.2 Conditions de conversion – Pilote professionnel – Avion

- 1) Détenir un certificat d'aviateur professionnel de la FAA avec qualification(s) de catégorie et de classe avions.

ou

- 2) Détenir un certificat d'aviateur ATP de la FAA pour la classe avion terrestre monomoteur (ASEL) ou la classe hydravion monomoteur (ASES) seulement.
- a) **Âge** : Être âgé d'au moins 18 ans.
 - b) **État de santé** : Être titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 de TCAC.
 - c) **Connaissances** : Réussir l'examen écrit Conversion – licence de pilote professionnel – avion (FAACA) sur des questions de droit aéronautique et de communications. Savoir lire, écrire et parler l'anglais ou le français. Des guides d'étude et de référence se trouvent dans le site Web suivant : [Licence de pilote professionnel](#)
 - d) **Expérience** : Fournir une preuve d'un minimum de 200 heures de vol en qualité de pilote.
 - e) **Aptitude** : Aucun test en vol additionnel n'est requis.

Remarque : Tous les demandeurs qui cherchent à obtenir une qualification de vol aux instruments doivent aussi remplir les conditions énoncées à la section 6.4.

6.3 Conditions de conversion – Pilote de ligne – Avion

- 1) Détenir un certificat de pilote de ligne de la FAA avec qualification de catégorie avions et de classe avion terrestre multimoteur (AMEL) ou hydravion multimoteur (AMES).

Remarque : Les titulaires d'un certificat d'aviateur ATP de la FAA avec la qualification de classe avion terrestre monomoteur (ASEL) ou de classe hydravion monomoteur (ASES) ne sont pas admissibles à une licence de pilote de ligne (ATPL) de TCAC. Les conditions ne sont pas applicables pour la présente section. Ces titulaires peuvent cependant se voir délivrer une licence de pilote professionnel dans la catégorie avions avec les qualifications appropriées de classe et de type s'ils remplissent les conditions stipulées à la section 6.2.

- a) **Âge** : Être âgé d'au moins 21 ans.
- b) **État de santé** : Être titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 de TCAC.
- c) **Connaissances** : Réussir l'examen écrit Conversion – licence de pilote de ligne – avion (FAAAA) sur des questions de droit aéronautique et de communications. Savoir lire, écrire et parler l'anglais ou le français. Des guides d'étude et de référence se trouvent dans le site Web suivant : [Licence de pilote de ligne](#)
- d) **Expérience** : Détenir un minimum de 900 heures de vol sur avion.

Remarque : Le temps de mécanicien navigant ne peut pas être crédité.

- e) **Aptitude** : Avoir réussi dans les 24 mois précédents un contrôle de compétences de vol aux instruments de la FAA, conformément aux paragraphes 61.57(d)(1) et (2) du 14 CFR, à bord d'un avion ou au moyen d'un FSTD.

6.4 Conditions de conversion – Qualification de vol aux instruments – Avion

- 1) Détenir au moins un certificat d'aviateur privé de la FAA avec qualification(s) de catégorie et de classe avions comprenant les avantages liés aux instruments de bord.
- a) **Âge** : Sans objet.
 - b) **État de santé** : Être titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 ou 3 de TCAC.
 - c) **Connaissances** : Réussir l'examen écrit Conversion – qualification de vol aux instruments – avion (FAAAA) sur des questions de droit aéronautique et de

communications. Savoir lire, écrire et parler l'anglais ou le français. Des guides d'étude et de référence se trouvent dans le site Web suivant : [Qualification de vol aux instruments](#)

- d) **Expérience** : Aucune expérience supplémentaire n'est requise.
- e) **Aptitude** : Avoir réussi dans les 24 mois précédents un contrôle de compétences de vol aux instruments de la FAA, conformément aux paragraphes 61.57(d)(1) et (2) du 14 CFR, à bord d'un avion ou au moyen d'un FSTD.

6.5 Conditions de conversion – Qualification de type – Avion

Remarques :

1-- Une qualification de type appropriée s'entend d'une qualification de type qui permet au pilote de se prévaloir des avantages conférés au commandant de bord. Une qualification de type de pilotage qui permet uniquement d'exercer les avantages de copilote (à savoir, paragraphe 61.5(b)(7)(iv)) n'est pas une qualification de type de pilotage appropriée et ne respecte pas les conditions de conversion pour ces procédures.

2-- Le type d'avion doit être certifié pour l'usage au Canada et l'indicatif de type canadien correspondant doit être énuméré dans les tableaux d'indicatifs de types d'aéronefs. [CAR 421.40 Annexe A – Tableau des indicatifs de types d'aéronefs.](#)

3-- Pour tout aéronef qui n'est pas mentionné sur le certificat, mais qui exige une qualification de type canadien, une preuve de l'expérience de vol à titre de commandant de bord sur le type doit être fournie.

- 1) Détenir au moins un certificat d'aviateur privé de la FAA avec qualification(s) de catégorie et de classe avions.
 - a) **Âge** : Sans objet.
 - b) **État de santé** : Être titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 ou 3 de TCAC.
 - c) **Connaissances** : Aucun examen écrit n'est exigé.
 - d) **Expérience** : Aucune expérience supplémentaire n'est requise.
 - e) **Aptitude** : Aucun test en vol n'est requis.

6.6 Conditions de conversion – Qualification vol de nuit – PPL – Avion

- 1) Détenir un certificat d'aviateur privé de la FAA avec qualification(s) de catégorie et de classe avions.
 - a) **Âge** : Sans objet.
 - b) **État de santé** : Être titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 ou 3 de TCAC.
 - c) **Connaissances** : Aucun examen écrit n'est exigé.
 - d) **Expérience** : Le demandeur doit :
 - i) Détenir 10 heures d'expérience de vol de nuit (en double commande, en solo ou à titre de commandant de bord) sur avion.
- et**
- ii) Détenir 10 heures d'expérience de vol aux instruments (en double commande ou à titre de commandant de bord) sur avion.

A) Un maximum de 5 heures de vol aux instruments effectuées sur un FSTD approuvé peut être crédité.

e) **Aptitude** : Aucun test en vol n'est requis.

6.7 Conditions de conversion – Qualification de classe – Avion

1) Détenir au moins un certificat d'aviateur privé de la FAA avec qualification de catégorie avions et au moins l'une des qualifications de classe suivantes :

- avion terrestre monomoteur (ASEL);
- hydravion monomoteur (ASES);
- avion terrestre multimoteur (AMEL);
- *hydravion multimoteur (AMES).*

a) **Âge** : Sans objet.

b) **État de santé** : Être titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 ou 3 de TCAC.

c) **Connaissances** : Aucun examen écrit n'est exigé.

d) **Expérience** : Aucune expérience supplémentaire n'est requise.

e) **Aptitude** : Aucun test en vol n'est requis.

7.0 PROCESSUS DE DEMANDE

1) Les titulaires d'un certificat d'aviateur de la FAA doivent suivre les étapes décrites ci-dessous.

2) Vous devez faire parvenir votre formulaire rempli ainsi que vos pièces justificatives au bureau régional de TCAC de votre choix et effectuer le paiement des redevances de délivrance de licence.

3) Les coordonnées des bureaux régionaux de TCAC se trouvent à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/fra/civilaviation/opssvs/general-personnel-licensing-1804.htm>

4) **Étape 1** : Répondre aux exigences préalables de la CI.

5) **Étape 2** : Respecter les conditions de conversion des licences et des qualifications établies par la FAA et TCAC.

6) **Étape 3** : Obtenir un certificat médical de TCAC.

a) Le demandeur doit détenir un certificat médical de TCAC avant d'amorcer le processus de demande et de transmettre le formulaire *Demande relative à la vérification et à la conversion d'un certificat de pilote de la FAA* à un bureau de TCAC. Le délai de délivrance du certificat médical est de 30 à 90 jours.

Remarque : Tous les frais associés au certificat médical de TCAC s'ajoutent aux redevances exigibles au titre de l'accord de conversion et sont assumés par le demandeur.

b) Le demandeur peut obtenir un certificat médical de TCAC comme suit:

i) Le demandeur peut envoyer directement le rapport original d'examen médical de la FAA ou un exemplaire de celui-ci à la [Direction de la médecine aéronautique civile](#) de Transports Canada, dont l'administration centrale est établie à Ottawa, à des fins de traitement et d'étude.

ou

- ii) Le demandeur peut se faire examiner par un médecin-examineur habilité à effectuer des examens médicaux aéronautiques en vertu de l'article [404.16 du RAC](#) – Autorisation d'effectuer un examen médical. Il est possible de trouver des médecins-examineurs au Canada et à l'étranger à l'adresse suivante : <http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/come-meac/l.aspx?lang=fra>

7) **Étape 4** : Présenter le formulaire intitulé *Demande relative à la vérification et à la conversion du certificat de pilote de la FAA* et payer les redevances applicables.

- a) Le demandeur doit présenter le formulaire [Demande relative à la conversion d'un certificat de pilote de la FAA en utilisant les procédures de mise en oeuvre pour la délivrance de licences](#) au bureau régional le plus proche de sa destination canadienne proposée.
 - i) Le demandeur doit présenter un formulaire distinct pour la catégorie avions et la catégorie giravions lorsqu'il détient un certificat d'aviateur dans ces deux catégories.
- b) Les demandeurs peuvent envoyer leur formulaire de demande de vérification dûment rempli par la poste, par télécopieur ou par courriel. Les pièces justificatives peuvent être fournies ultérieurement.
- c) Les frais requis peuvent être payés par chèque ou mandat payable au « Receveur général du Canada » ou par carte de crédit (Visa, MasterCard ou American Express), en monnaie canadienne, au bureau régional de TCAC qui a fourni le service ou en utilisant le service téléphonique du Centre de communications de TCAC au numéro 1-800-305-2059.

Remarque : Les qualifications IFR et la qualification surmultimoteurs sont inhérentes à la licence de pilote de ligne – avion de TCAC. Par conséquent, aucuns frais ne sont exigés pour ces qualifications.

Par contre, des frais sont exigés pour chaque qualification de classe ou de type qui s'ajoute à la licence de TCAC, s'il y a lieu.

- d) Une fois la demande recue, le processus se déroule comme suit:
 - i) Le TCAC envoie la demande de vérification à l'Airmen Certification Branch de la FAA pour confirmer la validité et l'actualité du certificat d'aviateur de la FAA du demandeur, y compris toutes les annotations et les restrictions médicales.
 - ii) Une fois l'authenticité du certificat d'aviateur de la FAA confirmée, le processus de conversion se poursuit.

Remarque : La vérification de l'authenticité du certificat de la FAA n'est valide que six mois.

8) **Dernière étape** : Le demandeur communique avec le bureau régional de TCAC pour passer l'examen applicable et terminer le processus.

- a) Les examens doivent être passés au Canada.
 - i) Des frais de 35 \$ CA par examen sont exigibles le jour de l'examen.
 - A) Le paiement en monnaie canadienne peut être effectué par chèque libellé à l'ordre du « Receveur général du Canada » ou par carte de crédit (Visa, MasterCard ou American Express).
 - ii) Les demandeurs doivent respecter les exigences préalables aux examens écrits en matière d'aptitude physique et d'identification.

- iii) Les demandeurs doivent se conformer aux règles relatives aux examens énoncées à l'article [400.02 du RAC](#).

8.0 PIÈCES JUSTIFICATIVES

- 1) Les demandeurs doivent fournir toutes les pièces suivantes au personnel de la délivrance des licences de TCAC pour qu'il soit en mesure de leur délivrer une licence :
 - a) le certificat d'aviateur de la FAA applicable;
 - b) une preuve de citoyenneté;
 - c) des pièces démontrant qu'ils remplissent les conditions de conversion relatives à :
 - i) l'âge;
 - ii) l'état de santé;
 - iii) les connaissances :
 - A) la lettre de rétroaction de TCAC sur l'examen écrit prouvant que ce dernier a été réussi,
 - iv) expérience :
 - A) un carnet de vol démontrant l'expérience de vol, comme le précise le formulaire *Demande relative à la vérification et à la conversion du certificat de pilote de la FAA*,
 - v) l'aptitude (pour la qualification de vol aux instruments ou l'ATPL seulement) :
 - A) une preuve de la réussite, dans les 24 mois précédents, d'un contrôle de compétences de vol aux instruments de la FAA, conformément aux paragraphes 61.57(d)(1) et (2) du 14 CFR, à bord d'un avion ou au moyen d'un FSTD;
 - d) la réception du paiement des redevances de délivrance de licence;
 - e) le formulaire *Demande de carnet de documents d'aviation* dûment rempli. Le carnet de documents d'aviation représente le format dans lequel la licence de TCAC est délivrée.
 - i) Le formulaire peut être téléchargé à l'adresse http://tcapps/wwwdocs/Forms/26-0726F_1502-06_F_X.pdf
 - ii) Il est possible d'obtenir de plus amples renseignements sur le carnet de documents d'aviation à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/generale-personnel-changements-3419.htm>.

9.0 REFUS DE DÉLIVRE

- 1) Le pouvoir du ministre de refuser de délivrer ou de modifier un permis, une licence, une qualification ou un certificat médical est prévu dans la *Loi sur l'aéronautique* et s'applique aux *Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences* (révision 1), signées en le 10 décembre 2014.
- 2) Les motifs de refus de délivrer sont les suivants :
 - a) le demandeur est inapte à l'exercice des fonctions liées au document ou à la modification de celui-ci, conformément à l'article 6.71 de la Loi;

- b) le demandeur n'a pas les qualifications ou ne répond pas aux conditions nécessaires à la délivrance ou à la modification du document, conformément à l'article 6.71 de la Loi;
 - c) des motifs liés à l'intérêt public, conformément à l'article 6.71 de la Loi;
 - d) le défaut de régler des sanctions administratives pécuniaires, conformément à l'article 7.21 de la Loi;
 - e) le demandeur fait une fausse déclaration pour obtenir un document d'aviation canadien ou tout avantage qu'il octroie, conformément au paragraphe 7.3(1) de la Loi.
- 3) Si le ministre décide de refuser de délivrer ou de modifier un permis, une licence, une qualification ou un certificat médical conformément à la *Loi sur l'aéronautique*, il adresse alors un « Avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien » au demandeur.

10.0 GESTION DE L'INFORMATION

- 1) Sans objet.

11.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT

- 1) Circulaire d'information (CI) 401-001 **Édition 01**, SGDDI numéros 12035053 (F), 768051 (E), en date du 2006-12-01 – Conversion des licences / certificats des équipages de conduite entre le Canada et les États-Unis.

12.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec :
Chef des Normes de l'aviation commerciale - AARTF

Télec. : 613-990-6215

Courriel : fcl@tc.gc.ca

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à la Direction des normes «Service de documentation AART», à l'adresse de courriel suivante :
AARTinfodoc@tc.gc.ca

[original signé par]

Aaron McCrorie
Directeur, Normes
Aviation civile
Transports Canada