



# Circulaire d'information

**Sujet : Identification et marques d'aéronefs**

|                                       |                         |                            |            |
|---------------------------------------|-------------------------|----------------------------|------------|
| Bureau émetteur :                     | Aviation civile, Normes | Numéro de document :       | CI 201-002 |
| Numéro de classification du dossier : | Z 5000-32               | Numéro d'édition :         | 01         |
| SGDDI n° :                            | 18551728-V15            | Date d'entrée en vigueur : | 2025-03-20 |

---

## Table des matières

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>1.0</b> | <b>Introduction .....</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1        | Objet.....   | 3         |
| 1.2        | Applicabilité .....  | 3         |
| 1.3        | Description des changements.....   | 3         |
| <b>2.0</b> | <b>Références et exigences .....</b>   | <b>3</b>  |
| 2.1        | Documents de référence .....   | 3         |
| 2.2        | Documents annulés .....  | 4         |
| 2.3        | Définitions et abréviations .....  | 4         |
| <b>3.0</b> | <b>Contexte .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>4.0</b> | <b>Identification d'un aéronef .....</b>   | <b>6</b>  |
| 4.1        | Plaque d'identification d'aéronef .....  | 6         |
| 4.2        | Renseignements indiqués sur la plaque d'identification d'aéronef .....   | 6         |
| 4.3        | Emplacement de la plaque d'identification d'aéronef .....  | 7         |
| 4.4        | Fixation de plaque d'identification d'aéronef.....   | 7         |
| 4.5        | Plaques d'identification d'aéronef supplémentaires (changement de désignation du modèle).....                      | 8         |
| 4.6        | Enlèvement d'une plaque d'identification d'aéronef.....  | 9         |
| 4.7        | Remplacement d'une plaque d'identification d'aéronef .....   | 9         |
| 4.8        | Modification d'une plaque d'identification d'aéronef .....   | 10        |
| 4.9        | Exigences relatives à la plaque d'identification d'aéronef dans la catégorie maintenance par le propriétaire ..... | 10        |
| 4.10       | Transfert de plaques d'identification entre aéronefs .....   | 10        |
| 4.11       | Anciens aéronefs militaires ou aéronefs étrangers sans plaque d'identification d'aéronef conforme au RAC.....      | 10        |
| 4.12       | Plaques trompeuses .....   | 11        |
| 4.13       | Preuves établissant l'identité de l'aéronef.....   | 11        |
| 4.14       | Fausse plaques d'identification d'aéronefs .....   | 13        |
| 4.15       | Aéronefs mis au rebut ou détruits .....  | 13        |
| <b>5.0</b> | <b>Marques d'aéronefs .....</b>  | <b>13</b> |
| 5.1        | Général.....   | 13        |
| 5.2        | Marques de nationalité et d'immatriculation.....   | 14        |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| 5.3        | Marques à usage restreint .....   | 14        |
| 5.4        | Réservation de marques .....  | 14        |
| 5.5        | Choix d'une marque à réserver.....  | 15        |
| 5.6        | Demande de réservation d'une marque.....  | 16        |
| 5.7        | Renouvellement d'une réservation de marques .....   | 16        |
| 5.8        | Changement ou échange de marques.....   | 17        |
| 5.9        | Marques de nationalité d'aéronefs d'époque .....  | 17        |
| <b>6.0</b> | <b>Affichage des marques.....</b>   | <b>18</b> |
| 6.1        | Général.....  | 18        |
| 6.2        | Style des marques .....   | 18        |
| 6.3        | Espacement et épaisseur des marques.....  | 19        |
| 6.4        | Largeur des marques .....   | 19        |
| 6.5        | Exigences relatives aux marges des marques .....  | 19        |
| 6.6        | Options d'emplacement des marques .....   | 20        |
| 6.7        | Variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement des marques d'aéronefs .....                          | 21        |
| 6.8        | Variantes quant aux dimensions et à l'emplacement des marques des parachutes entraînés par moteur ..... | 22        |
| 6.9        | Enlèvement de marques .....   | 22        |
| 6.10       | Affichage des marques d'aéronefs de musée.....  | 23        |
| 6.11       | Affichage des marques des aéronefs d'écoles .....   | 23        |
| 6.12       | Code d'identification de 24 bits .....  | 23        |
| <b>7.0</b> | <b>Gestion des renseignements .....</b>   | <b>24</b> |
| 7.1        | Publication du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens.....                            | 24        |
| 7.2        | Suppression des renseignements du Registre des aéronefs civils canadiens .....                          | 25        |
| 7.3        | Envoi de renseignements à TCAC.....   | 25        |
| <b>8.0</b> | <b>Historique du document.....</b>  | <b>26</b> |
| <b>9.0</b> | <b>Contactez-nous .....</b>   | <b>26</b> |

## 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. Elle ne peut en elle-même ni modifier ni créer une exigence réglementaire, ni autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.
- 2) La présente CI utilise des termes d'obligation tels que « doit » et « devra » afin d'indiquer la nature des exigences réglementaires. Les termes « pourrait » et « devrait » signifient que la méthode de conformité décrite est fortement recommandée, mais ne constitue pas une obligation.

### 1.1 Objet

- 1) La présente CI a pour objet de donner des conseils en ce qui concerne le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) relatif à l'identification et aux marques d'aéronefs.
- 2) Un document d'accompagnement, CI 202-002 — Immatriculation d'aéronefs, fournit des conseils sur le processus d'immatriculation d'un aéronef et d'obtention d'un certificat d'immatriculation canadien, avec des informations connexes concernant l'importation et l'exportation d'aéronefs.

### 1.2 Applicabilité

- 1) La présente CI s'applique à tout Canadien ou à tout organisme canadien propriétaire d'un aéronef et est également accessible à toute personne du milieu aéronautique, à titre d'information.
- 2) La présente CI s'applique à tout le personnel de Transports Canada, Aviation civile (TCAC).
- 3) La présente CI ne s'applique pas aux systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP).

### 1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

## 2.0 Références et exigences

### 2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le document présent :
  - a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C., 1985, ch. A-2);
  - b) *Loi sur l'accès à l'information* (L.R.C., 1985, ch. A-1);
  - c) *Loi sur les transports au Canada* (L.C., 1996, ch. 10);
  - d) *Loi sur la protection des renseignements personnels* (L.R.C., 1985, ch. P-21);
  - e) Partie I, sous-partie 101 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) — Interprétation;
  - f) Partie II, sous-partie 1 du RAC — Identification des aéronefs et autres produits aéronautiques;
  - g) Partie II, sous-partie 2 du RAC — Marquage et immatriculation des aéronefs;
  - h) Norme 222 du RAC;

- i) CI 202-002 – Immatriculation des aéronefs;
- j) Annexe 7 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs;

## 2.2 Documents annulés

- 1) À la date d'entrée en vigueur du présent document, le document suivant est annulé :
  - a) TP11957, Édition 02, 2016-05-25 — Manuel de procédures d'immatriculation des aéronefs; et
  - b) CI 571-005 Réparations majeures à la suite de dommages importants.

## 2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **À l'épreuve du feu** : fabriqué dans un matériau capable de résister à la chaleur aussi bien ou mieux que l'acier.
  - b) **Aéronef canadien** : désigne un aéronef immatriculé au Canada.
  - c) **Aéronef de construction amateur** : désigne un aéronef dont la majeure partie est construite ou assemblée individuellement en tant que projet unique, soit à partir de matières premières, soit à partir d'un ensemble préfabriqué.
  - d) **Aéronef** : désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air, y compris une fusée.
  - e) **Aile libre** : désigne un planeur conçu pour transporter au plus deux personnes et ayant un poids au départ de 45 kg (99,2 livres) ou moins.
  - f) **Autorité de vol** : désigne un certificat de navigabilité, un certificat spécial de navigabilité spécial ou un permis de vol délivré en vertu de la sous-partie 7 de la partie V. En ce qui concerne l'immatriculation des aéronefs, cela ne comprend pas la validation d'une autorité de vol étrangère.
  - g) **Avion ultra-léger** : signifie un avion ultra-léger de type évolué (AULE) ou un avion ultra-léger de base.
  - h) **Constructeur** : le titulaire d'un certificat de type pour un produit aéronautique au moment de sa construction ou, si aucun certificat de type n'a été délivré par le ministre, le fabricant du produit aéronautique.
  - i) **Convention, Convention de l'OACI** : la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944, également connue sous le nom de Convention de Chicago, a créé l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
  - j) **Délivré, relativement à un document** : signifie officiellement fourni sous une forme physique ou électronique.
  - k) **Garde et responsabilité légales** : désigne la possession physique d'un aéronef, ainsi que l'autorité, de le gérer, de l'entretenir et de l'exploiter, comme établis par un document.
  - l) **Giravion** : s'entend d'un autogire ou d'un hélicoptère.
  - m) **Immatriculé** : à l'égard d'un aéronef canadien, signifie:

- i) que les détails relatifs à l'identification et aux marques de l'aéronef et au propriétaire, ont été inscrits au Registre canadien des aéronefs civils canadiens; et
  - ii) qu'un certificat d'immatriculation a été délivré.
- n) **Modèle** : modèle d'aéronef : un sous-ensemble distinct ou une variante d'un type d'avion. (p. ex., Cessna 172M, type - Cessna 172, modèle = 172M).
  - o) **Organisme** : désigne toute entreprise, toute personne, tout partenariat, toute coentreprise, toute agence, toute subdivision gouvernementale, toute association, entreprise, société ou une autre personne autre qu'une personne physique.
  - p) **Par écrit** : désigne toute communication textuelle, y compris les documents papier traditionnels et tout format électronique, telle que le courrier électronique, qui provient d'un auteur identifiable et qui pourrait être conservé et récupéré pour une lecture ultérieure.
  - q) **Particulier** : désigne une personne physique.
  - r) **Personne** : comprends une société. Chaque fois que le RAC fait référence à une personne, le sens s'applique à la fois aux particuliers et aux organismes.
  - s) **Propriétaire enregistré** : Le titulaire au titre de la partie I d'une marque d'immatriculation d'aéronef délivrée par le ministre ou la personne au nom de laquelle l'aéronef a été immatriculé par le ministre au titre de la même partie.
  - t) **Propriétaire** : personne qui a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef, comme le prouve un document. Cette personne peut être ou non le **détenteur des titres de propriété** de l'aéronef (la personne qui possède l'aéronef en tant que bien). Cette personne peut être ou non le **propriétaire enregistré** de l'aéronef.
  - u) **Règlement de l'aviation canadien (RAC)** : désigne le règlement concernant l'aviation et les activités liées à l'aéronautique ; une compilation des exigences réglementaires en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **ADS-B** : surveillance dépendante automatique en mode diffusion
  - b) **AIRIE** : Autorisation irrévocable de demande de radiation de l'immatriculation et de permis d'exportation selon la Convention et le Protocole du Cap
  - c) **AULE** : avion ultra-léger de type évolué
  - d) **CI** : circulaire d'information
  - e) **CTS** : certificat de type supplémentaire
  - f) **ELT** : radiobalise de repérage d'urgence
  - g) **ISAC-N** : inspecteur de la sécurité de l'aviation civile — navigabilité
  - h) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale
  - i) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
  - j) **RIACC** : Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens
  - k) **SATP** : systèmes d'aéronefs télépilotés
  - l) **SIRIACC-E** : système informatique du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens – Évolution
  - m) **TC** : Transports Canada

- n) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile.

### 3.0 Contexte

- 1) Un aéronef doit être immatriculé avant de pouvoir être utilisé au Canada. L'immatriculation peut être considérée comme le processus qui relie un aéronef, les marques de l'aéronef et le propriétaire. Se référer à la CI 202-002 pour plus de détails sur le processus d'immatriculation.
- 2) Avant d'être immatriculé au Canada, un aéronef doit être identifié; son identité unique doit être établie.
- 3) Chaque aéronef doit se voir attribuer une marque d'immatriculation unique et cette marque doit être correctement affichée.
- 4) Les aéronefs suivants ne sont pas tenus d'être identifiés ou d'afficher les marques :
  - a) aéronefs militaires canadiens (se référer à l'article 102.01 du RAC);
  - b) fusées;
  - c) véhicules à coussins d'air;
  - d) appareils munis d'ailes en effet de sol;
  - e) ailes libres;
  - f) parachutes (sauf les parachutes motorisés);
  - g) petits ballons inoccupés.
- 5) Le marquage et l'immatriculation des systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) ne sont pas réglementés par la Partie II du RAC et ne sont pas abordés dans cette CI.
  - a) Les SATP dont la masse maximale au décollage est comprise entre 250 g et 25 kg (petits SATP) doivent, en vertu de la Partie IX du RAC, être enregistrés sur le Portail de gestion des drones de Transports Canada.

### 4.0 Identification d'un aéronef

#### 4.1 Plaque d'identification d'aéronef

- 1) L'identité d'un aéronef autre qu'un ballon est établie par son fuselage. L'identité d'un ballon est établie par son enveloppe.
- 2) Un aéronef doit être muni d'une plaque d'identification d'aéronef à l'épreuve du feu, apposée de façon permanente, qui indique le constructeur, le modèle et le numéro de série exacts de l'aéronef. Si l'aéronef possède un certificat de type, la plaque d'identification doit également indiquer le numéro du certificat de type.
- 3) Le but d'une plaque d'identification est d'afficher l'identité de l'aéronef. La plaque d'identification, en soi, ne prouve pas et n'établit pas l'identité de l'aéronef.

#### 4.2 Renseignements indiqués sur la plaque d'identification d'aéronef

- 1) La plaque d'identification d'aéronef doit indiquer les renseignements suivants, gravés ou estampés de façon permanente sur la surface :
  - a) le nom légal du constructeur au moment de la construction,

- b) la désignation du modèle du constructeur telle qu'elle figure sur le certificat de type au moment de la construction,
  - c) le numéro de série de l'aéronef,
  - d) le numéro du certificat de type ou son équivalent, le cas échéant.
- 2) Les dommages esthétiques tels que les bosses, les rayures ou la décoloration ne rendent pas une plaque d'identification invalide, à moins que les dommages ne la rendent si illisible qu'elle ne remplit plus sa fonction d'indication des renseignements requis.
  - 3) Certaines plaques d'identification d'aéronefs pourraient indiquer des renseignements supplémentaires, tels que la date ou le lieu de construction, ou la masse maximale au décollage. Ces renseignements supplémentaires n'ont aucune incidence sur la validité d'une plaque d'identification.
  - 4) **Les renseignements opérationnels indiqués, tels que la masse maximale au décollage, ne font pas autorité et ne permettent pas de s'écarter des limites opérationnelles approuvées.**
  - 5) Pour les aéronefs de construction amateur canadiens, le nom du constructeur est celui de la ou des personnes qui construisent ou assemblent un aéronef de construction amateur. Ces personnes devraient utiliser leur prénom et leur nom de famille tels qu'ils figurent sur leurs documents d'identité. Si l'aéronef a été construit à partir d'un ensemble préfabriqué (kit), la désignation du modèle attribuée par le constructeur du kit devrait être utilisée. Si un kit n'a pas été utilisé, la désignation du modèle est le choix de la ou des personnes qui ont construit l'aéronef.
  - 6) Pour un avion ultra-léger assemblé à partir d'un ensemble préfabriqué, le nom du constructeur est celui du constructeur de l'ensemble.

#### 4.3 Emplacement de la plaque d'identification d'aéronef

- 1) Dans le cas des aéronefs nouvellement construits, les plaques d'identification doivent être posées à des emplacements ordinaires:
  - a) les plaques d'identification sont apposées à la structure de l'aéronef, à un endroit où elles sont bien en vue pour une personne située au sol, à la porte d'entrée principale ou celle située le plus en arrière;
  - b) dans le cas des avions ultra-légers, la plaque d'identification d'aéronef doit se trouver près du siège du pilote et être bien en vue;
  - c) dans le cas d'un ballon, la plaque d'identification d'aéronef doit se trouver sur la gaine inférieure ou supérieure de l'enveloppe à un endroit bien en vue avant le gonflage du ballon.
- 2) Lorsque la conception d'un aéronef empêche la fixation de la plaque à l'un des emplacements ci-dessus, TCAC peut autoriser un autre emplacement. Une demande écrite proposant un autre emplacement de fixation doit être présentée au bureau régional approprié de TCAC.
- 3) Les plaques d'identification de certains aéronefs plus anciens se trouvent à un autre endroit, par exemple sur un cadre de porte, dans le poste de pilotage ou dans la zone des bagages, et elles peuvent être dissimulées par le capitonnage. Ces plaques d'identification n'ont pas besoin d'être déplacées.

#### 4.4 Fixation de plaque d'identification d'aéronef

- 1) Une plaque d'identification d'aéronef ne peut être apposée que par :
  - a) le constructeur de l'aéronef;

- b) une personne qui a modifié l'aéronef conformément à des données approuvées qui ont changé la désignation du modèle;
  - c) le propriétaire de l'aéronef, conformément à une autorisation écrite de TCAC.
- 2) Un aéronef ne peut être immatriculé que si TCAC a dans ses dossiers ou se fait fournir une photographie de la plaque d'identification de l'aéronef qui reproduit clairement les informations qui y figurent.
  - 3) L'absence de plaque d'identification ne signifie pas qu'un aéronef se verra refuser l'immatriculation. Un aéronef peut être immatriculé lorsque son identité a été établie de manière satisfaisante et si la fixation d'une plaque d'identification correspondante est autorisée. Se référer à l'article 4.7 « Remplacement d'une plaque d'identification d'aéronef ».
  - 4) Certains anciens aéronefs militaires ou importés n'auront pas de plaques d'identification conforme au RAC. Avant que ces aéronefs ne puissent être immatriculés, une plaque d'identification d'aéronef doit être apposée conformément à une autorisation écrite de TCAC. Se référer à l'article 4.11 « Anciens aéronefs militaires ou aéronefs étrangers sans plaque d'identification d'aéronef conforme au RAC ».
  - 5) La possession d'une plaque d'identification non fixée ne donne pas le droit de l'appliquer à un aéronef neuf ou à un aéronef différent.
  - 6) Vous ne pouvez pas apposer une plaque d'identification sur un aéronef si elle était précédemment apposée sur un autre aéronef. Se référer à l'article 4.15 « Aéronefs mis au rebut ou détruits ».

#### **4.5 Plaques d'identification d'aéronef supplémentaires (changement de désignation du modèle)**

- 1) Lorsqu'un aéronef canadien est modifié et que cela entraîne un changement de désignation du modèle, une plaque d'identification supplémentaire affichant les renseignements sur le nouveau modèle doit être apposée aussi près que possible de la plaque d'identification d'origine avant que l'aéronef modifié ne vole. La plaque d'identification d'origine doit être laissée en place.
- 2) Les renseignements suivants doivent être gravés ou estampés de façon permanente sur la plaque d'identification supplémentaire :
  - a) le nom de la personne qui a effectué la modification et, si cette personne est un organisme, son nom légal;
  - b) la nouvelle désignation de modèle telle qu'elle figure sur le certificat de type supplémentaire ou un document équivalent;
  - c) le numéro de certificat de type supplémentaire ou, le cas échéant, la désignation équivalente (comme indiqué aux données approuvées utilisées pour effectuer la modification);
  - d) le numéro de série de l'aéronef.
- 3) Si l'aéronef a été modifié conformément à des données qui contenaient des instructions pour modifier la plaque d'identification d'origine de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef doit obtenir une autorisation pour la modification de la plaque. Se référer à l'article 4.8 « Modification d'une plaque d'identification d'aéronef ».
- 4) Le certificat d'immatriculation doit être remplacé par un certificat qui affiche la désignation correcte de modèle. Une demande d'immatriculation, les frais et une photographie de la plaque d'identification supplémentaire de l'aéronef doivent être présentées à TCAC. L'aéronef pourrait être utilisé en vertu d'un certificat d'immatriculation intérimaire pendant que le certificat de remplacement est demandé et délivré. Se référer à la CI 202-002 — Immatriculation d'aéronefs.



- 5) Le certificat d'immatriculation modifié indiquera la nouvelle désignation du modèle et le nom légal du fabricant au moment de la fabrication de l'aéronef.
- 6) Historiquement, TCAC a délivré des certificats d'immatriculation affichant « Modèle A converti en modèle B », mais a cessé cette pratique en 2021. Il n'est pas obligatoire de remplacer ces anciens certificats d'immatriculation, mais toute nouvelle délivrance n'affichera que la désignation du modèle actuel. Les dossiers techniques de l'aéronef devraient consigner l'installation du CTS et le changement de désignation du modèle.
- 7) Lorsque le modèle change, le certificat de navigabilité doit également être remplacé par un certificat reflétant les renseignements de modèle modifiés. Demander un certificat de navigabilité modifié à un ISAC-N en envoyant un courriel intitulé « NOUVEAU certificat de navigabilité, changement de marque ».
- 8) En cas de doute sur le modèle d'un aéronef à l'importation, ou l'aéronef sera modifié pour être un modèle différent dans le cadre du processus de délivrance de l'autorité de vol, l'aéronef peut être immatriculé à l'aide des renseignements figurant sur la plaque d'identification au moment de l'importation. Si le processus de délivrance de l'autorité de vol révèle que l'aéronef est d'un modèle différent ou nécessite un changement de modèle, la plaque d'identification peut être modifiée ou une plaque supplémentaire peut être apposée, et le certificat d'immatriculation peut être corrigé. Pour modifier la plaque d'identification de l'aéronef, le propriétaire doit demander une autorisation. Se référer à l'article 4.8 « Modification d'une plaque d'identification d'aéronef ».

#### **4.6 Enlèvement d'une plaque d'identification d'aéronef**

- 1) Une plaque d'identification d'aéronef ne doit pas être enlevée sans l'autorisation de TCAC, sauf dans le but d'effectuer des travaux sur l'aéronef. La personne qui a enlevé la plaque doit s'assurer qu'elle est remise en place dès que le travail est terminé.

#### **4.7 Remplacement d'une plaque d'identification d'aéronef**

- 1) Si une plaque d'identification d'aéronef est manquante ou ne remplit plus la fonction d'afficher lisiblement l'identification de l'aéronef :
  - a) l'aéronef ne peut pas voler jusqu'à ce qu'une plaque d'identification de remplacement soit apposée;
  - b) une plaque d'identification d'aéronef de remplacement ne peut être apposée qu'en vertu d'une autorisation écrite de TCAC;
  - c) pour obtenir une autorisation écrite, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la demande à TCAC par écrit et fournir des preuves établissant l'identité de l'aéronef;
  - d) la plaque d'identification d'aéronef modifiée peut être obtenue auprès du constructeur ou fabriquée localement. Il est interdit d'utiliser une plaque d'identification provenant d'un autre aéronef. Les propriétaires devraient être conscients qu'apposer une plaque d'identification d'après-vente ou fabriquée localement pourrait susciter des questions quant à l'authenticité de l'aéronef. Se référer à l'article 4.14 « Fausses plaques d'identification d'aéronefs ».
  - e) Lorsqu'une plaque d'identification d'aéronef est remplacée, l'autorisation de TCAC pour son remplacement devrait être conservée avec les dossiers techniques de l'aéronef.
  - f) Lorsqu'une plaque d'identification de remplacement autorisée est apposée, une photographie de la nouvelle plaque devrait être fournie à TCAC.
  - g) La plaque d'identification de remplacement autorisée peut être posée au même endroit que la plaque d'identification d'origine. Les aéronefs plus anciens dont la plaque

d'identification était apposée à un endroit non ordinaire, par exemple dans le poste de pilotage, peuvent continuer à le faire.

#### **4.8 Modification d'une plaque d'identification d'aéronef**

- 1) Une plaque d'identification d'aéronef ne peut être modifiée que conformément à une autorisation écrite de TCAC. Contacter un ISAC-N en envoyant un courriel intitulé « [C-Gxxx] modification d'une plaque d'identification ».
- 2) La modification peut être autorisée s'il est prouvé que les renseignements qui figurent sur la plaque d'identification existante sont erronés ou incomplets. Pour obtenir cette autorisation, le propriétaire doit soumettre une demande écrite à TCAC, en fournissant des preuves qui établissent l'identité de l'aéronef.
- 3) Lorsqu'une plaque d'identification est modifiée, une demande d'immatriculation et une photographie de la plaque d'identification modifiée doivent être soumises à TCAC. L'aéronef peut être utilisé en vertu d'un certificat d'immatriculation intérimaire. Se référer à la CI 202-002 — Immatriculation d'aéronefs.
- 4) La lettre d'autorisation de modification de la plaque d'identification doit être inscrite au dossier technique de l'aéronef.

#### **4.9 Exigences relatives à la plaque d'identification d'aéronef dans la catégorie maintenance par le propriétaire**

- 1) Le processus de transfert d'un aéronef dans la catégorie maintenance par le propriétaire comprend l'autorisation de modifier la plaque d'identification de l'aéronef. Avant que l'aéronef ne soit utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité - maintenance par le propriétaire, la lettre « X » doit être ajoutée de façon permanente à la fin du numéro de modèle et du numéro de série. Une demande de modification du certificat d'immatriculation doit être soumise, accompagnée d'une photographie de la plaque d'identification modifiée et les frais de modification.

#### **4.10 Transfert de plaques d'identification entre aéronefs**

- 1) TCAC peut autoriser le transfert d'une plaque d'identification d'un aéronef à un autre s'il peut être établi que la plaque d'identification avait été apposée au mauvais aéronef. Pour obtenir cette autorisation, le propriétaire doit soumettre à un ISAC-N une demande écrite expliquant les circonstances de l'erreur et comprenant des preuves qui établissent l'identité des deux aéronefs.

#### **4.11 Anciens aéronefs militaires ou aéronefs étrangers sans plaque d'identification d'aéronef conforme au RAC**

- 1) D'anciens aéronefs militaires sont parfois inscrits au registre des aéronefs civils. Souvent, ces aéronefs n'ont pas de plaque d'identification conforme aux exigences du RAC 201.
- 2) Certains pays n'exigent pas que les aéronefs tels que les planeurs ou les ultra-légers soient munis de plaques d'identification. Les aéronefs importés de ces pays pourraient ne pas avoir de plaque d'identification conforme aux exigences du RAC 201.
- 3) Dans le cadre du processus d'immatriculation, le propriétaire doit soumettre une demande écrite à TCAC pour obtenir l'autorisation d'apposer une plaque d'identification d'aéronef et fournir des preuves qui établissent l'identité de l'aéronef.
- 4) Certains aéronefs, tels que le De Havilland DHC2 Beaver, ont été fabriqués en version civile et militaire et ont des plaques d'identification qui affichent les numéros de modèle et de série civils et militaires ou les deux. Ces aéronefs seront immatriculés sous leurs numéros de modèle et de série civils.

- 5) Les plaques d'identification ne comportant que des informations militaires peuvent être laissées en place ou retirées. Le retrait d'une plaque d'identification doit être consigné dans le dossier technique de l'aéronef.

#### 4.12 Plaques trompeuses

- 1) Certains anciens aéronefs canadiens pourraient porter une « plaque de marque » indiquant la nationalité et les marques d'immatriculation de l'aéronef. L'affichage de ces « plaques de marque » n'est plus exigé par les règles canadiennes. Elles pourraient être laissées en place ou enlevées à la discrétion du propriétaire et à sa convenance. Si l'aéronef est exporté, ou si les marques canadiennes sont modifiées ou enlevées, la « plaque de marque » devrait également être enlevée.
- 2) Le Canada a notifié une différence auprès de l'OACI informant que le Canada choisit de ne pas se conformer à l'exigence de l'OACI en matière de « plaque de marque ». Les opérateurs internationaux fréquents sont libres d'installer une « plaque de marque » s'ils le souhaitent, car les autorités aéronautiques étrangères peuvent s'attendre à voir une « plaque de marque ».
- 3) Il a pu être nécessaire, dans le cas de certains aéronefs dont les plaques d'identification ne se trouvent pas aux emplacements extérieurs standard, de poser une plaque secondaire pour se conformer à la Drug Enforcement Agency (DEA) des États-Unis. Ces plaques pourraient porter des mentions telles que « AIRFRAME MANUFACTURE DATA » et « Meets U.S. FAA Drug Enforcement Reg. ». Bien que ces plaques ressemblent aux plaques d'identification d'aéronefs, elles ne sont pas utilisées pour l'immatriculation des aéronefs canadiens. La présence d'une plaque de la DEA indique que la plaque d'identification réelle de l'avion peut être située à un endroit non standard.

#### 4.13 Preuves établissant l'identité de l'aéronef

- 1) Les autorisations de remplacement, de modification ou de fixation de plaques d'identification exigent que le propriétaire de l'aéronef fournisse des preuves qui établissent l'identité de l'aéronef.
- 2) Si la demande de remplacement concerne une plaque d'identification endommagée, une photographie de la plaque endommagée envoyée par le propriétaire enregistré ou le demandeur d'immatriculation peut être une preuve suffisante pour établir l'identité d'un aéronef, à condition que l'aéronef soit immatriculé au Canada et qu'une photographie de la plaque d'identification d'origine se trouve au dossier.
- 3) Les preuves soumises devraient être suffisantes pour établir que l'aéronef est d'un constructeur, modèle et numéro de série particuliers.
- 4) Chaque situation nécessitant des preuves pour établir l'identité d'un aéronef sera unique et pourrait requérir des recherches longues et approfondies. Il incombe au propriétaire de l'aéronef de fournir des preuves suffisantes pour convaincre TCAC que l'identité de l'aéronef a été établie à un niveau de certitude acceptable.
- 5) Le propriétaire de l'aéronef devrait réunir un ensemble de documents qui décrivent une chronologie cohérente de l'historique de l'aéronef. Cet historique devrait commencer par la date et le lieu de construction de l'aéronef et inclure suffisamment de détails sur son historique technique et sa chaîne des titres de propriété.
- 6) **Ne pas envoyer de documents originaux à TCAC.**
- 7) Des exemples potentiels de preuves comprennent, sans s'y limiter, les éléments suivants :
  - a) Preuves matérielles :
    - i) photographie de la plaque d'identification d'aéronef endommagée, si disponible;

- ii) les photos des plaques d'identification des sous-composants pourraient constituer des preuves à l'appui, mais comme l'identité d'un aéronef est son fuselage ou sa coque, l'identité des sous-ensembles amovibles n'est pas définitive;
  - iii) étant donné que la conception des aéronefs évolue souvent au cours de la construction, l'existence ou l'absence de modifications apportées par le constructeur pourrait constituer une preuve qu'un aéronef porte un certain numéro de série;
  - iv) l'emplacement et l'état actuels d'autres aéronefs portant un numéro de série pourraient constituer une preuve qu'un aéronef porte un certain numéro de série par élimination;
  - v) des estampilles d'inspecteur sur les composants structuraux pourraient aider à établir la date et le lieu de construction si une comparaison peut être faite avec d'autres aéronefs ou avec les dossiers de construction.
  - vi) Les schémas de peinture et couleurs pourraient être la preuve qu'un aéronef a été exploité par un organisme pendant une certaine période si une comparaison peut être faite avec des données historiques.
  - vii) Les marques d'immatriculation pourraient constituer une preuve de l'identité d'un aéronef si des données historiques d'immatriculation sont accessibles.
  - viii) Des photographies, articles de presse et autres médias pourraient également fournir des preuves, surtout s'ils sont datés.
- b) Antécédents techniques et données techniques :
- i) les carnets de route d'aéronef, le dossier technique de la cellule, l'historique des dommages et des réparations et les données relatives aux modifications pourraient constituer des éléments de preuve; et
  - ii) les instructions pour le maintien de la navigabilité, les données de conception de type et la fiche de données du certificat de type ou un document équivalent, pourraient constituer une preuve qu'un aéronef est d'un modèle particulier.
- c) Historique documentaire :
- i) copies d'actes de vente;
  - ii) historique d'immatriculation;
  - iii) copies de documents militaires ou d'État;
  - iv) documents judiciaires;
  - v) registre des titres de propriété;
  - vi) rapport de police (si la plaque d'identification a été volée);
  - vii) rapports écrits des anciens propriétaires et exploitants de l'aéronef.
- 8) Afin d'assurer la conformité à toute limitation de navigabilité et consigne de navigabilité pertinente, un registre continu du temps total dans les airs et du nombre de cycles d'exploitation ou d'atterrissages peut être exigé. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter l'article 605.92 du RAC, Exigences relatives à la tenue des dossiers techniques.
- 9) Certains numéros de série d'aéronefs ont été reproduits illégalement. Lors de l'établissement de l'identité d'un aéronef, les registres d'aéronefs canadiens et étrangers devraient être consultés pour s'assurer que le numéro de série n'identifie pas actuellement un autre aéronef.

#### 4.14 Fausses plaques d'identification d'aéronefs

- 1) Des répliques de plaques d'identification sont couramment offertes pour achat sur Internet. Si certaines répliques sont de conception générique, d'autres sont impossibles à distinguer des plaques d'identification de production d'origine.
- 2) Il y a eu des tentatives d'immatriculation d'aéronefs avec des répliques de plaques d'identification ou des plaques d'identification enlevées d'autres aéronefs. Lorsque TCAC reçoit des demandes d'immatriculation pour ces aéronefs, les dossiers peuvent être signalés pour un examen plus approfondi par TCAC.
- 3) Une plaque d'identification d'aéronef qui semble différente de la plaque d'origine n'est pas nécessairement frauduleuse. Une plaque d'identification d'aéronef de remplacement légitime devrait être accompagnée d'une autorisation d'installation au dossier technique de la cellule.

#### 4.15 Aéronefs mis au rebut ou détruits

- 1) L'identité d'un aéronef est établie par son fuselage et non par sa plaque d'identification.
- 2) La possession d'une plaque d'identification non fixée ne confère pas le droit d'apposer cette plaque sur un aéronef.
- 3) Avant d'entreprendre la réparation ou la restauration d'un aéronef endommagé ou détruit, il convient d'examiner attentivement sous quels modèle et numéro de série l'aéronef restauré peut être déclaré aux fins d'immatriculation, et si cette identité sera vérifiable pour la délivrance d'une autorité de vol.
- 4) Lorsqu'une cellule est soumise à des limitations de navigabilité, il sera impossible d'en déterminer la conformité sans dossiers techniques adéquats. Certaines cellules pourraient avoir dépassé leur durée de vie utile.
- 5) Le remplacement d'un fuselage ou d'une cellule entière par un assemblage différent en état de service pourrait être une option de réparation, mais un aéronef réparé de cette manière aura l'identité du nouveau fuselage en état de service et ne pourra pas adopter l'identité de l'aéronef précédent.

## 5.0 Marques d'aéronefs

### 5.1 Général

- 1) Les marques d'aéronefs sont une forme d'identification des aéronefs, utilisées pour identifier rapidement un aéronef particulier.
- 2) Les marques sont attribuées par TCAC à un aéronef individuel, identifié par le constructeur, le modèle et le numéro de série. Les marques ne changeront pas en cas de changement de propriétaire de l'aéronef.
- 3) Les marques permettent d'identifier visuellement un aéronef et sont souvent utilisées comme « indicatif d'appel » pour identifier l'aéronef dans les communications radio verbales.
- 4) L'utilisation mondiale des marques d'aéronefs fournit une forme d'identification brève, claire et normalisée.
- 5) Tous les aéronefs civils exploités au Canada doivent être identifiés par un ensemble unique de marques, et doivent afficher leurs marques chaque fois qu'ils sont utilisés, en vol ou au sol.
- 6) Les marques canadiennes sont également utilisées pour l'identifiant numérique de l'avion. Les cinq caractères alphabétiques sont convertis de façon algorithmique en un code binaire unique

qui est utilisé par l'équipement avionique de l'aéronef dans les communications radio numériques.

- 7) Une fois qu'un ensemble de marques est appliqué à un aéronef, il ne peut être retiré que dans certaines circonstances. Se référer à l'article 6.9 « Enlèvement de marques ».
- 8) Le système informatique d'immatriculation des aéronefs comprend une liste ou « répertoire commun » de marques.
- 9) Les marques canadiennes peuvent être réattribuées. Une marque d'immatriculation peut avoir été utilisée pour identifier un autre aéronef canadien dans le passé. Les marques qui ont été supprimées d'un aéronef sont remises dans le répertoire commun des marques disponibles pour une utilisation ultérieure.

## 5.2 Marques de nationalité et d'immatriculation

- 1) Les marques canadiennes sont composées d'une marque de nationalité suivie d'un trait d'union et d'une marque d'immatriculation.
- 2) La marque de nationalité est la lettre majuscule « C », mais la plupart des aéronefs d'époque et certains aéronefs plus anciens pourraient afficher « CF », comme décrit à l'article 5.9 « Marques de nationalité d'aéronefs d'époque ».
- 3) La marque d'immatriculation est une série de lettres commençant par « F » ou « G » pour tous les aéronefs sauf les avions ultra-légers.
- 4) Pour la plupart des avions ultra-légers, la marque d'immatriculation est une série de quatre lettres majuscules commençant par « I ».
- 5) Les marques canadiennes n'utilisent que des lettres majuscules de l'alphabet romain à 26 lettres.

## 5.3 Marques à usage restreint

- 1) Les marques qui sont retirées de l'ensemble des marques disponibles sont appelées marques restreintes.
- 2) TCAC va restreindre une marque qui constitue un mot ou un acronyme offensant.
- 3) Les marques sont restreintes si elles peuvent être confondues avec :
  - a) les combinaisons de cinq lettres utilisées dans le Code international des signaux, partie II,
  - b) les combinaisons de trois lettres commençant par Q utilisées dans le code Q, et
  - c) le signal de détresse SOS ou d'autres signaux d'urgence similaires, par exemple XXX, PAN et TTT.
- 4) TCAC pourrait également restreindre les marques qui sont apposées sur des aéronefs de musée ou d'école qui ne volent pas, ou qui ont été apposées sur des aéronefs impliqués dans des catastrophes ou qui ont une valeur sentimentale pour la communauté aéronautique canadienne.

## 5.4 Réserve de marques

- 1) De nouvelles marques d'immatriculation sont nécessaires lorsqu'un aéronef est immatriculé pour la première fois au Canada.
- 2) Si les marques d'immatriculation n'ont pas été réservées à l'avance, une marque aléatoire sera automatiquement attribuée par le système à partir du répertoire commun de marques lorsqu'un propriétaire fait une demande d'immatriculation, sans frais.

- 3) La réservation de nouvelles marques est facultative et des frais s'appliquent. La réservation de marques est obligatoire seulement :
  - a) lorsqu'une personne souhaite connaître la marque aléatoire générée par le système qu'elle recevra avant l'immatriculation de l'aéronef, par exemple, avant la livraison de l'avion et que le vendeur soit disposé à peindre les marques canadiennes sur l'avion avant la livraison. Ou,
  - b) lorsqu'une personne souhaite réserver une marque spéciale (particulière), par exemple une marque qui constitue leurs propres initiales ou celles de leur entreprise.
- 4) Les marques spéciales doivent toujours être réservées, soit avant, soit en même temps que la demande d'immatriculation.
- 5) Important :
  - a) TCAC émettra une lettre de réservation de marques pour confirmer que les marques sont réservées pour 12 mois. **Jusqu'à la réception de cette lettre, il n'y a aucune garantie que les marques puissent être utilisées.**
  - b) La réservation de la marque ne constitue pas l'immatriculation de l'aéronef. L'aéronef ne doit pas être utilisé tant qu'il n'est pas marqué, immatriculé et qu'un certificat d'immatriculation valide n'est pas à bord. Se référer à la CI 202-002 — Immatriculation d'aéronefs.
  - c) Une marque d'immatriculation réservée ne doit pas être apposée sur un aéronef immatriculé à l'étranger.
  - d) Une fois qu'un certificat d'immatriculation permanent a été délivré, les marques ne peuvent être enlevées de l'aéronef et doivent toujours être affichées de manière visible, sauf pour les raisons détaillées à l'article 6.9 « Enlèvement de marques ».
  - e) La réservation d'une marque ne peut être transférée à une autre personne.
  - f) La personne qui a réservé la marque peut renoncer à sa réservation de marque en informant TCAC par écrit qu'elle souhaite renoncer à sa réservation. Les frais de réservation ne seront pas remboursés.

## 5.5 Choix d'une marque à réserver

- 1) Si une marque spéciale (particulière) est souhaitée, elle doit être disponible pour réservation. Pour déterminer si une marque spéciale (particulière) est actuellement disponible, utiliser la fonction de recherche des marques disponibles sur le site Web du RACC : <https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/ccarcs-riacc/Rchmrck.aspx?lang=fra>
  - a) La recherche peut porter sur une marque complète ou sur une partie d'une marque.
  - b) Si des marques disponibles sont trouvées, le site Web affichera des liens vers l'historique des marques, le cas échéant.
  - c) Si aucune marque disponible ne correspond à la recherche, le site Web affiche « 0 résultat trouvé ». La réponse « 0 résultat trouvé » signifie que la marque n'est PAS disponible; elle est déjà réservée, restreinte ou en cours d'utilisation.
  - d) Une marque associée à une immatriculation d'aéronef annulée pourrait être rendue disponible si TCAC détermine que la marque a été abandonnée par le propriétaire enregistré précédent.
- 2) Les avions ultra-légers vont afficher des marques de la série C – I\_\_\_. Les aéronefs autres que les ultralégers doivent afficher les marques C – F\_\_\_ ou C – G\_\_\_. Si la marque réservée ne convient pas à l'aéronef, la réservation initiale ne sera pas remboursée; si une marque spéciale

(particulière) différente est souhaitée, une nouvelle réservation et de nouveaux frais seront exigés.

- 3) Il est recommandé d'indiquer un deuxième choix de marque au cas où le premier choix ne serait plus disponible.
- 4) Les réservations de marques ne sont pas spécifiques à un aéronef particulier. TCAC n'exige pas de détails sur l'aéronef lors de la réservation d'une marque.
- 5) Toutes les demandes de réservation doivent être approuvées. Les marques restreintes ou offensantes ne seront pas réservées.

## 5.6 Demande de réservation d'une marque

- 1) Le formulaire 26-0869 – Demande de réservation de marques d'immatriculation des aéronefs, est utilisé pour réserver des marques.
- 2) La demande écrite de réservation de marque doit comprendre :
  - a) le nom et l'adresse du demandeur et toute autre coordonnée; adresse courriel, numéro de téléphone;
  - b) une preuve de qualification, d'âge et de citoyenneté pour les particuliers. (Se référer à la CI 202-002 — Immatriculation d'aéronefs);
  - c) le numéro de confirmation du paiement ou une copie du reçu de TCAC.
- 3) Le paiement peut être effectué par l'intermédiaire du Système de paiement en ligne à l'adresse suivante <https://wwwapps.tc.gc.ca/Comm/5/OPS>.
- 4) Les paiements à TCAC ne sont appliqués à aucun service tant que TCAC n'est pas informé du paiement et de son objet. Le numéro de confirmation du paiement ou une copie du reçu de TCAC doit être envoyé avec la demande ou noté sur le formulaire de demande.

**Remarque :** La version actuelle du Système de paiement en ligne de TCAC demande aux clients de saisir la marque qu'ils réservent, mais ce système n'est pas lié au processus de réservation de la marque. Le système de paiement ne permet que le paiement nécessaire. **L'utilisation du système de paiement en ligne de TCAC n'est pas une demande de réservation de marque.**
- 5) La demande, les renseignements relatifs au paiement et tous les documents pertinents peuvent être fournis à n'importe quel bureau régional de TCAC. Se référer à l'article 7.3 « Envoi de renseignements à TCAC ».

## 5.7 Renouvellement d'une réservation de marques

- 1) Une réservation de marque est valide pour un an et expire à la date anniversaire du jour où la marque a été réservée.
- 2) Une marque d'immatriculation ne peut être réservée pour plus d'un an à la fois.
- 3) Si une demande d'immatriculation n'a pas été faite pour un aéronef et que vous souhaitez conserver votre réservation de marque, vous devez demander le renouvellement de la réservation avant son expiration.
- 4) La réservation de la marque doit être renouvelée en payant les frais **et** en soumettant une nouvelle demande écrite ou un formulaire de demande dûment rempli. Le nouveau numéro de confirmation de paiement doit être inclus dans la demande de renouvellement. Le paiement peut être effectué au moyen du Système de paiement en ligne à l'adresse suivante <https://wwwapps.tc.gc.ca/Comm/5/OPS>.



**Remarque :** La version actuelle du système de paiement en ligne de TCAC demande aux clients de saisir la marque qu'ils réservent, mais ce système n'est pas lié au processus de réservation de la marque. **L'utilisation du système de paiement en ligne de TCAC n'entraîne pas automatiquement un renouvellement de réservation de marque.**

- 5) Une marque réservée qui n'a pas été renouvelée pourrait être remise dans le répertoire commun de marques disponibles.
- 6) Si une réservation expire, une nouvelle demande doit être faite et les frais de réservation d'une marque d'immatriculation spéciale doivent être payés, peu importe si l'immatriculation initiale était pour une marque spéciale ou une marque générée par le système. Il n'y a aucune garantie que la marque sera disponible.

### 5.8 Changement ou échange de marques

- 1) Un **changement de marques** se produit lorsqu'un propriétaire d'aéronef souhaite remplacer les marques actuellement apposées sur son aéronef par d'autres marques qu'il désire et qui peuvent être réservées auprès du registre.
- 2) Un **échange de marques** se produit lorsque le propriétaire d'un aéronef souhaite utiliser des marques qui sont déjà attribuées à l'aéronef d'une autre personne, et que ce second propriétaire accepte l'échange.
- 3) Une fois qu'un certificat d'immatriculation permanent a été délivré, les marques d'immatriculation ne peuvent être enlevées de l'aéronef sauf dans les circonstances décrites à l'article 6.9 « Enlèvement de marques ».
- 4) TCAC pourrait délivrer une autorisation d'enlever des marques d'immatriculation existantes dans le but de les modifier ou de les échanger.
- 5) Si un aéronef fait l'objet d'une autorisation irrévocable de demande de radiation de l'immatriculation et de permis d'exportation (AIRIE), les marques d'immatriculation ne peuvent être enlevées ou échangées sans une lettre de consentement de la partie autorisée.
- 6) Si un aéronef fait l'objet d'un bail, un contrat de bail indiquant les nouvelles marques d'immatriculation doit être soumis à TCAC après l'échange de marques.
- 7) Pour changer ou échanger de marques, communiquez avec TCAC.

### 5.9 Marques de nationalité d'aéronefs d'époque

- 1) Les aéronefs construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1957 sont classés comme aéronefs d'époque et peuvent afficher la marque de nationalité « C » ou « CF ».
- 2) Les aéronefs immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1974 affichaient à l'origine la marque de nationalité CF-.
- 3) Les formats d'affichage d'époque et conventionnel sont traités comme une marque unique et ne sont pas attribués à deux aéronefs différents. Par exemple, C-FQED ne sera pas attribué à un autre aéronef sous la forme CF-QED.
- 4) Les propriétaires d'aéronefs d'époque (avant 1957) peuvent choisir de convertir les marques CF à C ou de C à CF.
- 5) Les propriétaires d'aéronefs non d'époque peuvent choisir de conserver les marques de nationalité CF jusqu'à ce que l'aéronef soit repeint. Lorsque l'aéronef est repeint, les marques arborées doivent être C-F.
- 6) Lorsqu'un propriétaire convertit la marque de nationalité :
  - a) il doit en informer TCAC par écrit (par courrier ou par courriel);

- b) il peut utiliser l'aéronef sous l'immatriculation intérimaire en soumettant une demande d'immatriculation avec les renseignements corrigés et en suivant les instructions du formulaire d'immatriculation intérimaire.
- 7) Toutes les marques sur l'aéronef doivent correspondre. Si l'aéronef n'est que partiellement repeint, il ne doit pas afficher une marque de nationalité « CF » à un endroit et une marque de nationalité « C » à un autre.
- 8) Si l'aéronef est muni d'une plaque de marque, lorsque la marque de nationalité est convertie, la plaque de marque devrait être retirée ou corrigée.

## 6.0 Affichage des marques

### 6.1 Général

- 1) Aucun aéronef ne peut être utilisé en vol ou au sol si ses marques d'immatriculation ne sont pas visibles et affichées. Les marques devraient être propres, visibles et lisibles en tout temps.
- 2) Les marques d'immatriculation doivent remplir leur fonction, qui est de rendre l'aéronef facilement identifiable à distance.
- 3) Les marques peuvent être peintes sur l'aéronef ou apposées par tout autre moyen assurant un degré de permanence similaire. À moins que les spécifications de peinture ou de traitement de surface ne soient publiées par le constructeur de l'aéronef, il est possible de suivre les pratiques reconnues de l'industrie pour l'application de peintures ou d'autocollants.
- 4) Les normes relatives aux marques et à l'immatriculation des aéronefs fournissent des spécifications détaillées pour le style, l'emplacement et la taille des marques. Ces normes sont basées dans une large mesure sur l'annexe 7 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et sont semblables aux normes en vigueur dans le monde entier.

### 6.2 Style des marques

- 1) La norme 222 du RAC et l'annexe 7 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* sur lesquelles la norme est fondée précisent que les marques d'immatriculation doivent être présentées en caractères romains et sans fioritures ni empatement.
  - a) L'expression « caractères romains » signifie que les caractères de la marque doivent provenir de l'ensemble des 26 lettres de l'alphabet français (sans accent) : A à Z. D'autres caractères, tels que £, ¥, ou Ω ne sont pas utilisés pour les marques d'immatriculation des aéronefs, où que ce soit dans le monde. Puisque les lettres de la marque d'immatriculation sont spécifiées par TCAC, toutes les marques canadiennes sont en caractères romains.
  - b) L'expression « sans fioritures ni empatement » interdit les lettres hautement stylisées qui ne sont pas facilement identifiables. Les empacements sont considérés comme une ornementation. Il convient d'utiliser une police de caractères sans empatement telle que Arial.
- 2) Le contraste entre la lettre et le fond doit être suffisant pour que la lettre soit clairement lisible à distance. Dans certains cas, un contour ou une ombre peut améliorer le contraste entre la lettre et son fond. Les contours ou les ombres ne sont acceptables que s'ils améliorent le contraste et ne compliquent pas le contour des lettres ou ne les rendent pas difficiles à lire.
- 3) Le résultat doit être une marque d'immatriculation qui remplit la fonction prévue. Un ensemble de marques d'immatriculation sur les côtés d'un aéronef remplit sa fonction si :
  - a) des marques de 30 cm de haut sont lisibles à 150 m;

- b) des marques de 15 cm de haut sont lisibles à 75 m;
- c) des marques de 7,5 cm de haut sont lisibles à 38 m.

### 6.3 Espacement et épaisseur des marques

- 1) Tous les caractères doivent être constitués de lignes dont l'épaisseur est égale à un sixième de la hauteur de la marque.
- 2) L'espacement entre les caractères doit être au moins égal à un sixième de la hauteur de la marque.
- 3) Les lettres doivent être d'une hauteur égale et être juxtaposées de façon à former un groupe.

### 6.4 Largeur des marques

- 1) Lors du choix de l'emplacement des marques, il est nécessaire de connaître la hauteur et la largeur requises de la marque.
- 2) Les différentes tailles de marques sont prescrites sous la forme d'une hauteur minimale. La largeur de la marque peut alors être calculée. La largeur calculée de la marque est un minimum, qui suppose le plus petit espacement possible entre les caractères.
- 3) La largeur de chaque caractère de la marque, y compris le trait d'union, mais à l'exception des lettres I, M et W, doit être égale aux deux tiers de sa hauteur. La largeur de la lettre I est égale à un sixième de sa hauteur, et la largeur des lettres M et W est égale à leur hauteur.
- 4) Méthode simplifiée de calcul de la largeur minimale totale requise pour une marque :
  - a) multiplier la hauteur par 29, puis diviser par 6;
  - b) pour chaque lettre M ou W, ajouter un tiers de la hauteur de la lettre;
  - c) pour chaque lettre I, soustraire la moitié de la hauteur de la lettre.

Exemple 1 — la marque C-FXYZ de 30 cm de hauteur aurait une largeur minimale de :

$$(30 \times 29 \div 6) = 145 \text{ cm.}$$

Exemple 2 — la marque C-GMIW de 50 cm de hauteur aurait une largeur minimale de :

$$(50 \times 29 \div 6) + (50 \div 3) - (50 \div 2) + (50 \div 3) = 250 \text{ cm.}$$

- 5) Si les marques apposées sont composées de caractères inclinés (appelés dans la norme « Marques obliques »), la largeur des marques augmentera. Les caractères peuvent être inclinés jusqu'à 35 degrés de part et d'autre de la verticale, ce qui peut s'avérer plus adapté à certaines surfaces.

### 6.5 Exigences relatives aux marges des marques

- 1) Il doit y avoir une marge minimale de 5 cm entre le bord des marques et le bord de la surface.

La marque de l'exemple 1 ci-dessus pourrait être appliquée sur une surface de 40 cm de hauteur et de 155 cm de largeur.

La marque de l'exemple 2 ci-dessus pourrait être appliquée sur une surface de 60 cm de hauteur et de 260 cm de largeur.
- 2) Il se peut qu'il n'y ait pas d'« arête de la surface » bien définie sur de nombreux aéronefs ayant des surfaces aérodynamiques courbes. Puisque la fonction des marques d'immatriculation est d'apparaître de manière à ce que l'aéronef puisse être facilement identifié, il est raisonnable

d'évaluer les options pour l'emplacement de la marque en considérant l'apparence aplatie de la surface du point de vue d'une personne qui regarde l'aéronef de côté et à distance.

## 6.6 Options d'emplacement des marques

### 1) Options d'emplacement — aéronef à voilure fixe

- a) Intrados
  - i) L'apposition de marques sur l'intrados de l'aile d'un aéronef à voilure fixe est facultative au Canada. Lorsque les marques ne sont pas apposées sur l'intrados de l'aile, la taille minimale des marques sur les côtés de l'avion est augmentée.
  - ii) Lorsque des marques sont apposées sur l'intrados de l'aile, elles doivent être placées sur l'aile gauche seulement, centrées autant que possible entre le bord d'attaque et le bord de fuite, et avec leur sommet vers le bord d'attaque.
- b) Côtés
  - i) Les marques doivent être apposées sur les deux côtés d'un aéronef à voilure fixe. La surface choisie doit permettre aux marques d'être visibles par toute personne qui regarde l'aéronef de côté.
  - ii) Il y a trois possibilités :
    - A) sur la partie arrière du fuselage, derrière l'aile et devant l'empennage;
    - B) sur les surfaces extérieures de l'empennage vertical;
    - C) sur les nacelles de moteurs montées à l'arrière.

### 2) Tailles — voilure fixe

- a) Tailles avec marques sur l'intrados de l'aile :
  - i) les marques sur l'intrados de l'aile doivent être d'une hauteur d'au moins 50 cm;
  - ii) les marques sur les côtés doivent être d'une hauteur d'au moins 15 cm.
- b) Tailles sans marques sur l'intrados de l'aile :
  - i) les marques sur les côtés doivent être d'une hauteur d'au moins 30 cm.
  - ii) Si la forme et les dimensions de l'aéronef empêchent l'utilisation de marques de taille normale :
    - A) les marques doivent apparaître sur la surface qui permet la plus grande taille;
    - B) les marques doivent être de la plus grande taille permise par la surface.
  - iii) La hauteur minimale de marque autorisée est de 15 cm, sauf pour les planeurs, les avions de construction amateur ou les avions ultra-légers, pour lesquels la hauteur minimale de marque autorisée est de 7,5 cm, ou le maximum permis par la structure, selon la plus élevée des deux valeurs.

### 2) Options d'emplacement — giravion

- c) Surface inférieure
  - i) L'apposition de marques sur le dessous d'un hélicoptère ou d'un autogire est facultative au Canada. Lorsque des marques ne sont pas arborées sur la surface inférieure, la taille minimale des marques sur les côtés de l'aéronef est augmentée.

- ii) Lorsque des marques sont apposées sur la surface inférieure, les orienter avec leur sommet vers le côté gauche.
- d) Côtés
  - i) Les marques doivent être apposées sur les deux côtés d'un aéronef à voilure tournante. La surface choisie doit permettre aux marques d'être visibles par toute personne qui regarde l'aéronef de côté.
  - ii) Il y a trois possibilités :
    - A) sur chaque côté du fuselage ou de la cabine, sous les fenêtres, le plus près possible du poste de pilotage;
    - B) sur la surface de l'empennage vertical;
    - C) sur le capot supérieur du moteur ou de la boîte de transmission du rotor principal lorsque ce capot est situé au-dessus de la cabine principale.
- 3) Tailles — giravion
  - a) Tailles avec marques sur le dessous de l'aéronef :
    - i) les marques sur le dessous de l'aéronef doivent avoir une hauteur de 50 cm, ou 4/5 de la largeur du fuselage ou de la cabine, si celle-ci est moindre;
    - i) les marques sur les côtés doivent être d'une hauteur d'au moins 15 cm.
  - b) Tailles sans marques sur le dessous de l'aéronef :
    - i) les marques sur les côtés doivent être d'une hauteur d'au moins 30 cm;
    - ii) si la forme et les dimensions de l'aéronef empêchent l'utilisation de marques de taille normale :
      - A) les marques doivent être apposées sur la surface qui permet la plus grande taille;
      - B) les marques doivent être de la plus grande taille permise par la surface.
    - iii) La hauteur minimale de marque autorisée est de 15 cm.

### 6.7 Variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement des marques d'aéronefs

- 1) Si la configuration de la structure de l'aéronef empêche l'apposition de marques qui respectent la taille minimale autorisée, le propriétaire doit présenter une demande conformément à l'article 202.06 du RAC pour utiliser une variante quant aux dimensions ou à l'emplacement des marques.
- 2) Si l'aéronef est un ancien aéronef militaire ou une réplique qui conserve les couleurs et les inscriptions militaires, le propriétaire peut demander l'autorisation d'apposer des marques de taille inférieure à la norme afin de préserver l'authenticité du schéma des couleurs ou autres marques.
- 3) TCAC peut délivrer au propriétaire enregistré de l'aéronef une lettre d'autorisation permettant à l'aéronef d'apposer des marques plus petites, moins évidentes et différentes de la norme. Cette lettre d'autorisation fait partie des dossiers techniques de l'aéronef et reste valable en cas de changement de propriétaire.
- 4) Une copie de la lettre d'autorisation devrait se trouver à bord de l'aéronef.
- 5) Il n'y a pas de formulaire officiel de demande, mais comme l'autorisation est sous forme de lettre, il est envisageable de gagner du temps en fournissant une description écrite sous la forme d'un document modifiable. Communiquez avec [AirRegFax@tc.gc.ca](mailto:AirRegFax@tc.gc.ca) pour obtenir un gabarit.

- 6) Une demande écrite d'apposition de marques d'une autre taille ou à un autre endroit doit inclure :
  - a) le nom du propriétaire de l'aéronef,
  - b) le constructeur, le modèle et le numéro de série de l'aéronef, ainsi que les marques attribuées,
  - c) la taille et l'emplacement proposés des marques,
  - d) la couleur proposée pour les marques et la couleur de la surface sur laquelle elles apparaîtraient,
  - e) une description détaillée du schéma de peinture, sur laquelle la lettre d'autorisation peut se fonder. Une photo ou un schéma est utile.
- 7) La lettre de demande doit décrire de manière adéquate tout le schéma de peinture. Bien que des déclarations telles que « conservera les marques d'origine de l'escadron » aident à établir le fait que l'aéronef est un aéronef militaire ou une réplique, elles ne décrivent pas le schéma. La description devrait être suffisamment détaillée pour permettre l'identification de l'aéronef à distance, en remplacement de l'identification de l'aéronef par des marques visibles.
- 8) Seul le chef de la navigabilité opérationnelle, Direction des normes de TCAC à Ottawa, a l'autorité nécessaire pour délivrer la lettre d'autorisation. La lettre de demande peut être envoyée à [AirRegFax@tc.gc.ca](mailto:AirRegFax@tc.gc.ca) ou elle peut être acheminée par l'intermédiaire d'un bureau régional de TCAC.

#### **6.8 Variantes quant aux dimensions et à l'emplacement des marques des parachutes entraînés par moteur**

- 1) Un parachute motorisé est un avion ultra-léger et doit afficher des marques d'immatriculation. Les marques attribuées seront de la série C – I \_ \_ \_.
- 2) Lorsque les marques ne sont pas affichées sur l'intrados des ailes (voilure), elles peuvent être apposées conformément à l'alinéa 222.01(2)o), qui autorise l'apposition de la marque uniquement sur les côtés de l'ultra-léger. Si la structure ne permet pas d'apposer les marques requises de 30 cm (11,8 pouces) sur les côtés, alors les marques doivent être aussi hautes que possible, mais jamais inférieures à 7,5 cm (3 pouces).

#### **6.9 Enlèvement de marques**

- 1) Une fois que les marques ont été apposées sur un aéronef, elles ne peuvent être enlevées que si :
  - a) l'aéronef est officiellement retiré du service;
  - b) les marques sont temporairement retirées pour des travaux de maintenance;
  - c) les marques sont enlevées afin de les convertir en format d'époque et inversement;
  - d) TCAC délivre une autorisation écrite pour utiliser l'aéronef sans marques apposées pour une exposition, un spectacle aérien, une production cinématographique ou télévisée; ou
  - e) TCAC délivre une autorisation écrite pour un échange ou la modification d'une marque.
- 2) Les marques doivent être enlevées d'un aéronef lorsque :
  - a) l'aéronef est exporté, ou la garde et la responsabilité de l'aéronef sont transférés à une personne qui n'est pas qualifiée pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien; ou
  - b) TCAC détermine que les marques sont offensantes et demande leur retrait.

- 3) Lorsque le certificat d'immatriculation est annulé, TCAC peut demander d'enlever les marques.
- 4) Lorsque les marques sont définitivement enlevées :
  - a) À moins qu'elles n'aient été enlevées pour des raisons de maintenance ou en vertu d'une autorisation, TCAC doit être informé par écrit dans les sept jours suivant l'enlèvement des marques.
  - b) Si l'aéronef possède une plaque de marque, celle-ci devrait être enlevée.
  - c) Le transpondeur, l'ELT et tout autre appareil électronique doivent être réinitialisés ou programmés avec les nouvelles marques.
- 5) Lorsqu'un certificat d'immatriculation est annulé pour exportation ou destruction et que les marques ne sont plus attribuées à un aéronef, les marques canadiennes qui ont été enlevées peuvent être remises dans le répertoire commun des marques disponibles et éventuellement attribuées à d'autres aéronefs.

#### **6.10 Affichage des marques d'aéronefs de musée**

- 1) Lorsqu'un aéronef est désaffecté ou son certificat d'immatriculation est automatiquement annulé en vertu de l'alinéa 202.58(1)b) du RAC.
- 2) Le propriétaire de l'aéronef devrait soit aviser TCAC que les marques ont été enlevées, soit demander à ce que l'aéronef continue d'afficher les marques.
- 3) Un aéronef qui a été retiré du service et exposé au public peut continuer à afficher ses marques. Si le propriétaire de l'aéronef exposé le demande, TCAC peut accepter de ne pas demander l'enlèvement des marques.
- 4) Le cas échéant, TCAC peut ajouter la marque à la liste des marques restreintes.
- 5) Les musées et autres organismes qui exposent des aéronefs qui ont été définitivement retirés du service, mais qui figurent toujours au registre canadien, devraient communiquer avec TCAC à [AirRegFax@tc.gc.ca](mailto:AirRegFax@tc.gc.ca).

#### **6.11 Affichage des marques des aéronefs d'écoles**

- 1) Les aéronefs qui ne volent plus et qui sont utilisés comme aides pédagogiques peuvent continuer à afficher des marques, mais TCAC devrait être informé que l'aéronef a été définitivement retiré du service. TCAC retirera l'aéronef du registre et restreindra les marques.
- 2) Le propriétaire de l'aéronef devrait soit aviser TCAC que les marques ont été enlevées, ou demander à ce que l'aéronef continue d'afficher les marques.
- 3) Si l'aéronef est destiné à être utilisé au sol, il devrait continuer à afficher des marques pour les communications radio, mais ces marques doivent être restreintes pour éviter qu'elles ne soient utilisées sur d'autres aéronefs.
- 4) Les écoles qui utilisent des aéronefs qui ont été définitivement retirés du service, mais qui figurent toujours au Registre canadien, devraient communiquer avec TCAC à [AirRegFax@tc.gc.ca](mailto:AirRegFax@tc.gc.ca) pour faire retirer l'aéronef du registre. Si l'école souhaite continuer à afficher les marques d'immatriculation sur l'aéronef pédagogique, les marques seront restreintes pour éviter qu'elles ne soient utilisées sur un aéronef en service.

#### **6.12 Code d'identification de 24 bits**

- 1) L'équipement avionique, notamment les transpondeurs Mode-S, l'ADS-B et les radiobalises de localisation d'urgence (ELT) 406 MHz, transmettent le code d'identification unique de 24 bits de l'aéronef.

- 2) Ce code d'identification est dérivé des marques d'immatriculation de l'aéronef, converties en format numérique.
- 3) Le certificat d'immatriculation affiche le code numérique en format binaire de 24 bits, octal de 8 caractères et hexadécimal de 6 caractères. Pour un aéronef immatriculé, ces codes peuvent également être trouvés en recherchant l'immatriculation de l'aéronef sur le site Web du Registre des aéronefs civils canadiens : <https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/ccarcs-riacc/RchSimp.aspx?lang=fra>.
- 4) Pour réduire la possibilité d'erreur, le code binaire de 24 bits ne sera jamais transmis verbalement.
- 5) Chaque fois qu'un aéronef est utilisé, tout l'équipement avionique qui transmet l'identifiant de l'aéronef doit être configuré avec le code correspondant aux marques apposées.
- 6) Lorsque l'équipement avionique est retiré d'un aéronef, il est important de remettre à zéro tout code programmé.
- 7) Lorsque les marques sont enlevées de l'aéronef, l'équipement avionique de l'aéronef doit être remis à zéro.
- 8) Lorsqu'un aéronef est retiré du registre canadien pour être exporté, les codes canadiens doivent également être enlevés de tout l'équipement avionique de l'aéronef. Il peut être remis à zéro ou reconfiguré avec le nouveau code étranger, s'il est connu.

## 7.0 Gestion des renseignements

### 7.1 Publication du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens

- 1) En vertu du paragraphe 202.69(2) du RAC, TCAC peut publier les renseignements qui ont été inscrits au Registre des aéronefs civils canadiens (RACC) à l'égard d'un aéronef canadien, y compris les adresses des propriétaires.
- 2) Ces renseignements sont publiés et peuvent être téléchargés sur le site Web public : <http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CCARCS-RIACC/>.
- 3) Les renseignements qui apparaissent sur le site Web public sont des données lues directement de la base de données du registre.
- 4) Puisque le site Web public est une représentation exacte des renseignements contenus dans le registre, il peut être considéré comme étant le registre.
- 5) En vertu de l'article 21 de la Convention de Chicago, le Canada fournit, à la demande de tout autre État contractant ou de l'OACI, les renseignements relatifs à l'immatriculation et à la propriété de tout aéronef canadien.
- 6) Le Canada fournit également des rapports réguliers d'immatriculation et de propriété à l'OACI.
- 7) Certains des renseignements nécessaires à la délivrance d'un certificat d'immatriculation sont des renseignements personnels et ne seront pas divulgués.
- 8) Les « renseignements personnels » sont définis comme étant tout renseignement, sous quelque forme que ce soit, concernant une personne identifiable.
- 9) Les renseignements personnels recueillis par TC sont protégés contre la divulgation à des personnes et/ou à des organismes non autorisés en vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Se référer à l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* pour de plus de détails au sujet des renseignements personnels.



- 10) Les renseignements personnels seront protégés en vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et sont décrits dans le fichier de renseignements personnels TC PPU 010 de TC, dont les détails sont fournis à l'Info Source de TC, à l'adresse suivante : <https://tc.canada.ca/fr/info-source>.
- 11) Toute personne a droit à la protection de ses renseignements personnels et à l'accès à ces derniers et a le droit de demander qu'on y apporte des corrections si elle croit qu'ils sont erronés ou incomplets.
- 12) Toute personne peut contacter la division de l'accès à l'information et protection des renseignements personnels de TCAC pour demander des corrections.
- 13) Les renseignements demandés sont exigés par TC aux fins d'administration du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens. Les renseignements personnels sont conservés dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, qui comprend le nom et l'adresse de chaque propriétaire enregistré. Les renseignements personnels sont également utilisés par le Système informatique du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens — Évolution (SIRIACC-E), une base de données mise à jour en temps réel qui prend en charge plusieurs envois de diverses divisions de Transports Canada.
- 14) Les renseignements personnels sont recueillis et divulgués en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, conformément aux articles 202.02, 202.16, 202.35, 202.51, 202.52, 202.57 et 203.03 du RAC.
- 15) Les renseignements seront aussi divulgués à des autorités de l'aviation étrangères, conformément à l'obligation prescrite par l'article 21 de la Convention de Chicago qui sous-tend l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- 16) Les renseignements personnels sont utilisés par d'autres bases de données de l'Aviation civile et y sont liés, comme le Système national d'approbation de produits aéronautiques (SNAPA), le Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN), le Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA), le Système informatisé de gestion de l'application de la loi (SIGAL) et le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC), afin de saisir, dans chaque base de données, les renseignements relatifs à l'immatriculation et à la délivrance du certificat de l'aéronef.
- 17) Toute personne a le droit de porter plainte devant le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada si elle estime que l'institution n'a pas traité ses renseignements personnels de façon appropriée.

## 7.2 Suppression des renseignements du Registre des aéronefs civils canadiens

- 1) Lorsqu'un certificat d'immatriculation est annulé, TCAC fera l'entrée dans le registre comme étant annulé. La plupart des renseignements resteront accessibles au public par l'intermédiaire de la fonction de recherche historique sur le site Web public.
- 2) Lorsqu'un certificat d'immatriculation est annulé, TCAC peut enlever les détails de l'aéronef du registre actuel.

## 7.3 Envoi de renseignements à TCAC

- 1) **N'envoyez pas de documents originaux à TCAC.**
- 2) Boîtes de réception de courriels générales :
  - a) Atlantique — [aviation.atl@tc.gc.ca](mailto:aviation.atl@tc.gc.ca)
  - b) Québec — [aviation.que@tc.gc.ca](mailto:aviation.que@tc.gc.ca)
  - c) Ontario — [aviation.ont@tc.gc.ca](mailto:aviation.ont@tc.gc.ca)

- d) Région des Prairies et du Nord — [aviation.pnr-rpn@tc.gc.ca](mailto:aviation.pnr-rpn@tc.gc.ca)
- e) Pacifique — [aviation.pac@tc.gc.ca](mailto:aviation.pac@tc.gc.ca)
- 3) Pour assurer un traitement plus efficace :
  - a) inclure le nom du constructeur, le modèle, le numéro de série et les marques d'immatriculation de l'aéronef concerné, si connus;
  - b) si un numéro de système de suivi des activités (SSA) a été attribué au dossier, veiller à ce qu'il soit joint à toute correspondance;
  - c) lorsqu'un courriel concerne une importation ou une exportation, s'assurer que la ligne d'objet commence par IMPORTATION ou EXPORTATION.
- 4) La taille du courriel et de toute pièce jointe doit être de moins de 20 MB.
- 5) Les fichiers compressés « ZIP » sont bloqués et ne seront pas reçus par TCAC.
- 6) Le quartier général de Transports Canada à Ottawa ne traite pas les immatriculations d'aéronefs.
- 7) L'envoi électronique sécurisé de renseignements personnels de nature délicate, comme des copies de documents d'identité ou des renseignements financiers, communiquer avec le bureau régional le plus proche pour obtenir des détails.
- 8) Numéro de téléphone sans-frais pour toutes les régions : 1-800-305-2059.

## 8.0 Historique du document

- 1) Sans objet

## 9.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :  
Division de la navigabilité opérationnelle, Direction des normes (AARTM)  
Courriel : [AirRegFax@tc.gc.ca](mailto:AirRegFax@tc.gc.ca).

Nous invitons toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires au :

Service de documentation AART  
Courriel : [AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca](mailto:AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca)

### ***Document original signé par***

Linda Kovacic  
Directrice, Direction des normes  
Aviation civile