



Circulaire d'information

Objet : **Signalement des impacts fauniques**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Normes	Numéro de document :	CI 302-028
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-32	Édition n° :	01
SGDDI n° :	14239269-V3	Date d'entrée en vigueur :	2018-09-25

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	2
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité	2
1.3	Description des changements.....	2
2.0	RÉFÉRENCES ET EXIGENCES	2
2.1	Documents de référence.....	2
2.2	Documents annulés	2
2.3	Définitions et abréviations.....	3
3.0	CONTEXTE	3
4.0	SIGNALEMENT OBLIGATOIRE DES IMPACTS FAUNIQUES	4
5.0	SIGNALEMENT VOLONTAIRE DES IMPACTS FAUNIQUES	4
6.0	COMMENT SIGNALER UN IMPACT FAUNIQUE	4
7.0	COMMENT IDENTIFIER LES RESTES D'ANIMAUX	5
8.0	COMMENT OBTENIR LES DONNÉES D'IMPACTS FAUNIQUES DÉJÀ EXISTANTES DES AÉROPORTS	6
9.0	GESTION DE L'INFORMATION	6
10.0	HISTORIQUE DU DOCUMENT	6
11.0	BUREAU RESPONSABLE	7
	ANNEXE A — RAPPORT D'IMPACT D'OISEAU/DE MAMMIFÈRE	8

1.0 INTRODUCTION

- (1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit 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 peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- (1) Ce document vise à assurer que toutes les personnes concernées comprennent la définition d'un impact faunique, selon le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), ainsi que les exigences en matière de signalement des impacts fauniques. Il explique aussi la façon d'utiliser le Système de rapport d'impact d'oiseau/de mammifère (SRIOM) de Transports Canada, de signaler un impact faunique et d'identifier des restes d'animal (plumes ou ADN).

1.2 Applicabilité

- (1) Le présent document vise à fournir une orientation à tous les aéroports qui assument la responsabilité réglementaire de signaler tous les impacts fauniques. De plus, nous encourageons ceux n'ayant pas de responsabilité réglementaire, y compris les aérodromes non certifiés, le personnel de l'industrie de l'aviation (p. ex., contrôle de la circulation aérienne, pilotes, personnel des entreprises de transport aérien, fabricants de moteurs) et tous ceux qui possèdent des renseignements sur les impacts, à signaler les impacts fauniques lorsqu'ils sont observés.

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 présent document :
- (a) *Loi sur l'aéronautique* (L.C. 1985, ch. A-2);
 - (b) Partie III, sous-partie 1 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) — *Aérodromes, aéroports et héliports*;
 - (c) Norme 322 du RAC — *Aérodromes*;
 - (d) Publication de Transports Canada, TP 13549, 2015 — *Manuel des procédures sur la gestion de la faune, 4^e édition*;
 - (e) Publication de Transports Canada, TP 13549, 2004-2003 — *Un ciel à partager*;
 - (f) Circulaire d'information de la Federal Aviation Administration (CI de la FAA) 150/5200-32B, 2013-05-31 — *Reporting Wildlife Aircraft Strikes*.

2.2 Documents annulés

- (1) Sans objet.

2.3 Définitions et abréviations

- (1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **Aérodrome** : Tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à la mise en œuvre des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées;
 - (b) **Aéroport** : Aérodrome agréé comme aéroport au titre d'un document d'aviation canadien en état de validité;
 - (c) **Politique nationale des aéroports** : Auparavant, Transports Canada possédait et exploitait les aéroports canadiens. À la suite de la mise en œuvre de la Politique nationale des aéroports en 1994, presque tous les aéroports du Ministère ont été cédés. En cédant son rôle de propriétaire, d'exploitant et de financier de ces aéroports, Transports Canada continue d'assurer que les aéroports certifiés, peu importe leur propriétaire, sont exploités de façon sûre, sécuritaire et efficace.
- (2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **SRIOM** : Système de rapport d'impact d'oiseau/de mammifère
 - (b) **SCRQEAC** : Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile
 - (c) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
 - (d) **ADN** : Acide désoxyribonucléique

3.0 CONTEXTE

- (1) Depuis les années 1950, Transports Canada participe à la collecte de données sur les collisions entre les animaux et les aéronefs. À l'époque où Transports Canada possédait et exploitait les aéroports, il lui incombait de signaler tous les impacts fauniques. De plus, des rapports volontaires étaient envoyés par le ministère de la Défense nationale, les entreprises de transport aérien et les pilotes. Au milieu des années 1980, une base de données a été créée pour faire un meilleur suivi de ces rapports, et les données étaient utilisées pour produire des rapports d'impacts fauniques annuels qui démontraient les tendances dans l'ensemble du pays. Ce rapport continue d'être publié annuellement.
- (2) Quand la Politique nationale des aéroports a été instaurée en 1994, aucun système n'était en place exigeant que les aéroports signalent les impacts fauniques. Afin de remplir le mandat de Transports Canada visant à promouvoir la sécurité aérienne, de nouveaux règlements ont été mis en œuvre en 2006. Ceux-ci couvraient la Planification et gestion de la faune (*Partie III, Sous-partie 2, Section III du Règlement de l'aviation canadien*). Ces règlements exigent notamment que tous les aéroports certifiés soumettent un rapport à Transports Canada pour chaque impact faunique (article 302.303). Les règlements indiquent que les impacts doivent être signalés dans les 30 jours qui suivent ceux-ci, ou avant le 1^{er} mars de l'année civile suivante.
- (3) Quand ce règlement a été mis en place, la quantité d'impacts fauniques signalés a grimpé d'une moyenne de 45 % comparativement à la décennie précédente. Depuis, Transports Canada a remarqué une augmentation progressive de la quantité d'impacts signalés chaque année.
- (4) Afin que les aéroports puissent bien gérer la faune sur leurs sites, ils doivent savoir quelles espèces vivent à proximité, et comment chaque espèce représente un risque pour la sécurité aérienne. Les données de tous les impacts fauniques devraient être prises en considération lors d'une évaluation des risques liés à la faune afin de mieux déterminer la probabilité et la sévérité associées à certaines espèces en particulier.

- (5) À la suite de la consultation de divers intervenants internes et externes, il a été noté que la définition d'un impact devant être signalé n'était pas claire. De plus, une grande quantité de rapports sont obtenus uniquement de la base de données du Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC). Cela indique que certains aéroports ne sont peut-être pas au courant de leur responsabilité réglementaire d'envoyer leurs rapports directement à Transports Canada.

4.0 SIGNALEMENT OBLIGATOIRE DES IMPACTS FAUNIQUES

- (1) Tous les aéroports canadiens certifiés doivent signaler tous les impacts fauniques;
- (2) On juge qu'il y a eu impact faunique qui doit être signalé, lorsque des preuves sont présentées sous l'une des formes suivantes :
- (a) Témoin (pilote, personnel au sol, etc.), même s'il n'y a aucune certitude (p. ex., possibilité de collision)
 - (b) Restes trouvés (à 200 pieds d'une piste ou au sol côté piste, dans n'importe quelle direction)
 - (c) Dommages décelés sur l'aéronef

Remarque : Pour le point (2)(a), un impact doit être signalé même si des restes ne sont pas trouvés.

Remarque : Quant au point(2)(b), un impact doit être signalé si des restes sont trouvés hors des 200 pieds, si l'impact a été signalé par un témoin (pilote, personnel au sol, etc.) conformément au point (2)(a).

5.0 SIGNALEMENT VOLONTAIRE DES IMPACTS FAUNIQUES

- (1) Transports Canada encourage le signalement volontaire par les témoins d'un impact faunique impliquant tout aéronef exploité au Canada, ou tout aéronef canadien exploité hors du Canada.
- (2) Le système de rapport d'impact d'oiseau de Transports Canada se trouve en ligne à l'adresse <http://www.wapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/bsis/> et permet aux pilotes, aux entreprises de transport aérien et à tout autre membre du public de signaler un impact.
- (3) Les rapports d'impacts sont importants pour la compréhension des risques actuels des impacts sur la sécurité aérienne, et les signalements volontaires fournissent de précieux renseignements qui peuvent servir à mieux comprendre les dangers liés à la faune au Canada.

6.0 COMMENT SIGNALER UN IMPACT FAUNIQUE

- (1) Les exploitants d'aéroports sont tenus d'envoyer les rapports d'impact faunique à Transports Canada dans les 30 jours suivant l'impact, ou dans le cadre d'un rapport annuel envoyé avant le 1^{er} mars de l'année civile suivante.
- (2) Transports Canada a créé et surveille un système de rapport en ligne d'impact d'oiseau. Un formulaire en ligne adapté aux appareils mobiles est disponible à l'adresse <http://www.wapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/bsis/>. Nous encourageons les exploitants d'aéroports à signaler les impacts fauniques lorsqu'ils surviennent, à l'aide du formulaire en ligne. Si un exploitant d'aéroport préfère utiliser des documents papier, des formulaires de rapport d'impact d'oiseau/de mammifère (51-0272) [Annexe A] qui incluent une enveloppe affranchie pour chaque formulaire rempli peuvent être commandés au Bureau de commandes des publications de Transports Canada ou au 1-888-830-4911.

- (3) Si les exploitants d'aéroports décident de compiler et d'envoyer des rapports d'impacts fauniques sans utiliser le système de rapport en ligne, le plus de renseignements possible devraient être recueillis, y compris les suivants :
- (a) Jour, heure locale, endroit (piste, voie de circulation, etc.);
 - (b) Si les restes ont été trouvés et s'ils ont été expédiés pour identification (photo, ADN, plume);
 - (c) Exploitant de l'aéronef, type d'aéronef, numéro du vol;
 - (d) Altitude et vitesse de l'aéronef au moment de l'impact;
 - (e) Phase de l'opération (décollage, montée, approche, descente, atterrissage, vol de croisière, essai de roulage, stationné);
 - (f) Condition d'éclairage (aube, jour, crépuscule, nuit);
 - (g) Condition météorologique (couverture nuageuse et précipitation);
 - (h) Partie de l'aéronef touchée et tout dommage (notamment la gravité);
 - (i) Effet de l'impact (approche interrompue, décollage interrompu, atterrissage de précaution, etc.);
 - (j) Espèce d'oiseau et nombre d'oiseaux frappés (aussi précisément que possible);
 - (k) Si les pilotes ont été avertis de la présence des oiseaux;
 - (l) Commentaires additionnels sur l'impact.

7.0 COMMENT IDENTIFIER LES RESTES D'ANIMAUX

- (1) Il est important de savoir quelles espèces fauniques sont frappées dans les aéroports afin d'évaluer avec précision les dangers et les risques pour les aéronefs et de s'assurer que le matériel et les techniques de gestion de la faune appropriés sont employés. Les restes d'animaux peuvent être identifiés de cette façon :
- (a) Identifier des restes d'animaux intacts
 - (i) Prendre des photos des restes intacts
 - (ii) Les photos peuvent être envoyées par courriel à Transports Canada (WildlifeControl-Controledelafaune@tc.gc.ca) pour obtenir de l'aide pour l'identification des animaux
 - (b) Prélever un échantillon d'ADN aux fins d'analyse
 - (i) Prélever et étiqueter le plus de restes possible
 - (ii) Communiquez avec le Centre canadien de décodage de l'ADN de l'Université de Guelph et renseignez-vous au sujet du processus d'envoi des restes d'ADN aux fins d'identification. Le coût du prélèvement d'ADN est de **250.00 \$**.
 - (A) Centre canadien de décodage de l'ADN
Centre de génomique de la biodiversité
50, chemin Stone Est
Guelph (Ontario) N1G 2W1
519-824-4120, poste 52226

Ou, pour les restes d'oiseaux :

- (c) Prélever un échantillon de plume aux fins d'analyse
 - (i) Prélever et étiqueter la plume en indiquant la date, le lieu et l'information de vol
 - (ii) Communiquer avec le laboratoire Cowan de morphologie légale du musée Beaty de la biodiversité de l'Université de la Colombie-Britannique à ildiko@zoology.ubc.ca et indiquer les détails de votre collection
 - (iii) Envoyez les échantillons, ainsi qu'un paiement de 250,00 \$, à l'adresse suivante
 - (A) Ildiko Szabo, conservateur adjoint
Collection de tétrapodes Cowan, musée Beaty de la biodiversité de l'Université de la Colombie-Britannique
2210 Main Mall
Vancouver (Colombie-Britannique) V6T 1Z4
604-822-4665

Remarque : Les aéroports membres de l'Association canadienne sur le péril aviaire ont droit à un tarif réduit pour l'analyse de l'ADN et des plumes. Vous trouverez de plus amples renseignements au sujet de l'Association canadienne sur le péril aviaire sur leur site web : www.canadianbirdstrike.ca.

8.0 COMMENT OBTENIR LES DONNÉES D'IMPACTS FAUNIQUES DÉJÀ EXISTANTES DES AÉROPORTS

- (1) Une demande peut être envoyée pour recevoir des données provenant de notre base de données sur les impacts fauniques. Cette demande peut être envoyée à BirdstrikeWildlifeIncidentReporting-Reportagesd'incidentd@tc.gc.ca. La recherche peut être effectuée en fonction de certains critères, y compris ceux qui suivent :
 - (a) plage de dates;
 - (b) aéroport(s);
 - (c) entreprise de transport aérien;
 - (d) espèce ou sous-espèce;
 - (e) aéronef;
 - (f) phase de l'opération;
 - (g) plage d'altitude.
- (2) Si vous voulez faire une recherche en fonction de critères plus précis, veuillez indiquer clairement les paramètres de recherche dans la demande par courriel.

9.0 GESTION DE L'INFORMATION

- (1) Sans objet.

10.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT

- (1) Sans objet.

11.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Devon Harris
Inspecteur des normes relatives aux aéroports, gestion de la faune
Normes de vol (AARTA)

Téléphone : 613-990-4869
Courriel : WildlifeControl-Controledelafaune@tc.gc.ca

Nous vous invitons à nous faire part de vos suggestions visant à modifier le présent document en les adressant à TC.FlightStandards-Normsvol.TC@tc.gc.ca.

Le directeur des Normes
Aviation civile

Original signé par

Robert Sincennes

ANNEXE A — RAPPORT D'IMPACT D'OISEAU/DE MAMMIFÈRE



Transport Canada
Safety and Security

Transports Canada
Sécurité et sûreté



Bird/Wildlife Strike Report Rapport d'impact d'oiseau/de mammifère

TYPE	<input type="checkbox"/> Bird Strike/Impact d'oiseau <input type="checkbox"/> Bird Near Miss/Quasi-impact d'oiseau	<input type="checkbox"/> Mammal Strike/Impact de mammifère <input type="checkbox"/> Mammal Near Miss/Quasi-impact de mammifère	DATE	LOCAL TIME HEURE LOCALE
------	---	---	------	----------------------------

REPORTING SOURCE SOURCE DU RAPPORT	<input type="checkbox"/> Pilot/Pilote <input type="checkbox"/> Site <input type="checkbox"/> Other/Autre	<input type="checkbox"/> Airline/Compagnie aérienne <input type="checkbox"/> Museum/Musée	OPERATOR EXPLOITANT	HEIGHT (AGL,feet) ALTITUDE (AGL,pieds)	SPEED (IAS knots) VITESSE (vi-noeuds)
---------------------------------------	--	--	------------------------	---	--

AIRCRAFT INFORMATION – INFORMATION SUR L'AÉRONEF

Model/Modèle	Registration/Immatriculation	Engine Type/Type de moteur
Make/Marque	Flight No./N° de vol	Engine Make/Marque du moteur

AIRPORT AÉROPORT	Name/Nom	Code	Province	Region/Région	Runway/Piste
---------------------	----------	------	----------	---------------	--------------

PHASE OF OPERATION PHASE DE L'OPÉRATION	<input type="checkbox"/> Takeoff Run/Roulement au décollage <input type="checkbox"/> Climb/Montée <input type="checkbox"/> En route/Croisière (Distance from Airport/Distance de l'aéroport _____)	<input type="checkbox"/> Approach/Approche <input type="checkbox"/> Descent/Descente	<input type="checkbox"/> Landing Roll/Roulement à l'atterrissage <input type="checkbox"/> Taxi/Circulation au sol <input type="checkbox"/> Parked/Stationnement
--	--	---	---

PART(S) STRUCK/DAMAGED PARTIE(S) TOUCHÉE(S)/ ENDOMMAGÉE(S)	Struck/Damaged	
	Touchée	Endommagée
Radome/Radôme		
Windshield/Pare-brise		
Nose/Partie avant de l'appareil		
Engine/Moteur 1		
Engine/Moteur 2		
Engine/Moteur 3		
Engine/Moteur 4		
Propeller/Hélice		
Wings/Ailes		
Rotor/Rotor		
Fuselage		
Landing Gear/Train d'atterrissage		
Tail/Queue		
Lights/Feux		
Pitot Static/Antenne Pitot		
Tail Rotor/Rotor anticouple		
Other/Autre _____		

EFFECT(S) ON AIRCRAFT/FLIGHT EFFET(S) SUR L'AÉRONEF/LE VOL	
None Aucun	
Aborted Takeoff Décollage interrompu	
Precautionary Landing Atterrissage de précaution	
Engine(s) Shut Down Arrêt de(s) moteur(s)	
Forced Landing Atterrissage forcé	
Fire Feu	
Penetration of Airframe Pénétration de la cellule	
Vision Obscured Visibilité réduite	
Engine Ingestion Ingestion dans le moteur	
Engine Uncontained Failure Panne de moteur avec perforation	
Other Autre _____	

LIGHT CONDITION CONDITION D'ÉCLAIRAGE	
Dawn Aube	
Day Jour	
Dusk Crépuscule	
Night Nuit	

SKY CONDITION ÉTAT DU CIEL	
No Cloud Pas de nuage	
Some Cloud Quelques nuages	
Overcast Couvert	

PRECIPITATION PRÉCIPITATION	
Rain Pluie	
Fog Brouillard	
Snow Neige	
Other Autre _____	

**BIRD / MAMMAL INFORMATION
INFORMATION CONCERNANT L'OISEAU /LE MAMMIFÈRE**

SPECIES – COMMON NAME ESPÈCE – NOM COMMUN	SIZE OF BIRD TAILLE DE L'OISEAU	NUMBER OF BIRDS NOMBRE D'OISEAUX	Seen Aperçus	Struck Touchés
	<input type="checkbox"/> Small/Petit <input type="checkbox"/> Medium/Moyen <input type="checkbox"/> Large/Grand			
SCIENTIFIC NAME NOM SCIENTIFIQUE		0		
		1		
		2-10		
		11-100		
		More/Plus		
BIRD REMAINS SUBMITTED FOR IDENTIFICATION? LES RESTES DE L'OISEAU ONT-ILS ÉTÉ EXPÉDIÉS POUR IDENTIFICATION?	<input type="checkbox"/> Yes/Oui <input type="checkbox"/> No/Non	PILOT WARNED OF BIRDS? PILOTE AVERTI DE LA PRÉSENCE DES OISEAUX?	<input type="checkbox"/> Yes/Oui <input type="checkbox"/> No/Non	

51-0272 (06-97)

Bird/Wildlife Strike Report Rapport d'impact d'oiseau/de mammifère

INFORMATION ON ENGINE DAMAGE STRIKES INFORMATION CONCERNANT LE MOTEUR ENDOMMAGÉ PAR L'IMPACT D'OISEAUX					
Reason for Failure/Shutdown Raison de la panne/de l'arrêt du moteur	Engine Motor No. - N° du moteur				Comments - Commentaires
	1	2	3	4	
Engine Uncontained Failure Panne de moteur avec perforation des parois					
Fire Feu					
Shutdown - Vibration Arrêt-moteur - Vibrations					
Shutdown - Temperature Arrêt-moteur - Température					
Shutdown - Fire Warning Arrêt-moteur - Alarme incendie					
Shutdown - Arrêt-moteur Other (specify)/Autre (précisez)					
Shutdown Unknown Arrêt-moteur inconnu					
Estimated % of Thrust Lost Estimation en % de la perte de puissance					
Estimated Number of Birds Ingested Estimation du nombre d'oiseaux impliqués					

ADDITIONAL INFORMATION
INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

COST INFORMATION INFORMATION SUR LES COÛTS		DAMAGE CATEGORY (DND) CATÉGORIE ENDOMMAGÉE (MDN)
Aircraft Time Out of Service/ Durée de la mise hors service de l'aéronef Hours Heures	Estimated Cost of Repairs or Replacement/ Estimation des coûts de réparation ou de remplacement \$CDN _____ (In Thousands/En milliers)	Estimated Other Costs (e.g., Loss of Revenue, Hotels) Estimation des autres coûts(ex. perte de revenus, hôtels) \$CDN _____ (In Thousands/En milliers)

REMARKS - REMARQUES

REPORT BY / DÉPOSÉ PAR: _____ DATE: _____
ORGANIZATION / ORGANISATION: _____ TELEPHONE #/N° DE TÉLÉPHONE #: (____) _____

51-0272 (06-97)