



MAAC Exemption to new Canadian Aviation Regulations, Part IX (RPAS)

As you were informed earlier this year, MAAC leadership has been working with Transport Canada to secure an exemption to the new Part IX, Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) regulations. The intent of this exemption was that MAAC members would not be required to comply with the regulations in the new CARs, Part IX.

We are pleased to advise all MAAC members that after working with the regulator for over eight (8) months, the exemption was approved by Transport Canada on 17 May 2019 and takes effect on the same day as the new regulations.

The intent of this letter is to provide high-level information and guidance on the exemption and to provide members with a copy of the exemption itself. Additional guidance material will be provided in a separate document and will explain the exception in more detail including each of the conditions stipulated in the exemption.

The key message for all MAAC members, as stated above, is that with this exemption the new CARs, Part IX RPAS regulations, taking effect on 1 June 2019, DO NOT APPLY TO MAAC MEMBERS conducting operations in accordance with MAAC rules, procedures and safety guidelines, provided the conditions in the exemption are followed.

The exemption includes 15 conditions which must be complied with in order to operate under the exemption. Five (5) of these conditions apply to the organization and 10 apply to the individual MAAC member conducting the operation. It should be noted that the majority of these conditions are actions that are already taken by the organization and its members or are minor adjustments to what we already do on a daily basis.

A few additional points of interest are:

1. As with the new regulations, the exemption uses the terms remotely piloted aircraft system (RPAS) and remotely piloted aircraft (RPA), as Transport Canada no longer differentiates between recreational (model aircraft) and non-recreational activities.
2. The exemption applies to the operation, by MAAC members, of RPA between 250 grams to 35kg. Operations of RPA below 250 would fall under the new CARs Part IX regulations and are basically required to not operate in a manner hazardous to aviation. RPA above 35kgs will require an SFOC, which is unchanged from the previous regulations.
3. This exemption has no expiration date. This means it remains in effect until:
 - a. The date on which any of the conditions in the exemption are breached. If this occurs, the exemption is no longer valid for the person who has breached the exemption

Exemption de MAAC au règlement de l'aviation canadien, partie IX (SATP)

Comme vous l'avez appris plus tôt cette année, les dirigeants de MAAC ont collaboré avec Transports Canada pour obtenir une dérogation à la nouvelle réglementation de la partie IX du règlement de l'aviation canadien (RAC), relative aux systèmes d'aéronefs télé pilotés (SATP). L'intention de cette exemption est que les membres du MAAC ne seraient pas tenus de se conformer aux règlements de la nouvelle partie IX du règlement de l'aviation canadien RAC.

Nous sommes heureux d'annoncer à tous les membres du MAAC, qu'après avoir travaillé avec l'équipe de réglementation pendant plus de huit (8) mois, l'exemption a été approuvée par Transports Canada le 17 mai 2019 et prend effet le jour même de l'entrée en vigueur du nouveau règlement.

Le but de la présente lettre est de fournir des informations générales et des indications sur cette exemption ainsi que de fournir aux membres une copie de l'exemption elle-même. Des indications supplémentaires seront fournies dans un document séparé et expliqueront l'exception plus en détail, y compris chacune des conditions stipulées dans l'exemption.

Comme indiqué ci-dessus, le message important pour tous les membres du MAAC est qu'avec cette exemption, le nouveau règlement sur les SATP de la partie IX du RAC, prenant effet le 1er juin 2019, NE S'APPLIQUE PAS AUX MEMBRES DU MAAC qui se conforment aux règles, procédures et code de sécurité de MAAC, en autant que les conditions de l'exemption soient respectées.

L'exemption comprend 15 conditions qui doivent être respectées pour pouvoir bénéficier de cette exemption. Cinq (5) de ces conditions s'appliquent à l'organisation et dix (10) de ces conditions s'appliquent à chacun des membres de MAAC dans la pratique de l'aéromodélisme. Il convient de noter que la majorité de ces conditions sont des mesures déjà prises par notre organisation et ses membres ou consistent en ajustements mineurs à ce que nous faisons déjà quotidiennement.

Quelques précisions supplémentaires:

1. Comme dans le cas de la nouvelle réglementation, l'exemption utilise les termes système d'aéronef télé piloté (SATP) et aéronef télé piloté (ATP), étant donné que Transports Canada ne fait plus la distinction entre activités récréatives (modèles réduits) et non récréatives
2. L'exemption s'applique à l'exploitation, par les membres du MAAC, d'un ATP compris entre 250 grammes et 35 kg. L'opérations des ATP inférieurs à 250 gm sera régies par la nouvelle réglementation de la partie IX du RAC et sont fondamentalement tenus de ne pas fonctionner de manière dangereuse pour l'aviation. Un ATP supérieur à 35 kg nécessitera un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS), qui est inchangé par rapport à la réglementation précédente.
3. Cette exemption n'a pas de date d'échéance. Ceci signifie qu'elle restera en vigueur jusqu'à ce que:
 - a. Date à laquelle l'une des conditions de l'exemption est violée. Si cela se produit, l'exemption n'est plus valable pour la personne qui a enfreint

conditions. It does not mean that the exemption becomes invalid for all members or the organization.

- b. The exemption is cancelled by the Minister, in writing, should he believe that the exemption is no longer in the public interest or is likely to adversely affect aviation safety or security.
4. It is strongly recommended that all clubs and members have a copy of the CARs, Part IX exemption, either a paper or electronic copy, readily accessible whenever they are flying, should a member from Transport Canada or the local police authority question what authority they are operating under. Clubs may also wish to pre-emptively engage their local police authorities and make them aware of the exemption as they may not have received information or training on the exemption.
5. NAVCANADA has established a standardized set of processes for the coordination of operations in controlled airspace (Class C, D and E). These processes will be actioned through the local ATC facility. The NAVCANADA coordination package will be forwarded to all clubs and will be posted on the MAAC website.

We hope you find the above information beneficial. As stated above, additional information and the NAVCANADA controlled airspace coordination package will be forthcoming which will provide additional details on the exemption. Should you have any questions. Once you receive and review the additional information documents, please contact your MAAC liaison to Transport Canada, Rodger Williams (rodgerwilliams9587@gmail.com).

les conditions de l'exemption. Cela ne signifie pas que l'exemption est invalidée pour tous les membres ou l'organisation.

- b. L'exemption est annulée par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou risque de compromettre la sécurité aérienne.
4. Il est fortement recommandé que tous les clubs et leurs membres aient une copie de l'exemption de la partie IX du RAC, soit une copie papier soit une copie électronique et facilement accessible lorsqu'ils pratiquent leurs passe-temps favoris. Ceci s'avérera utile si un membre de Transports Canada ou un agent des forces de l'ordre demande sous quelle autorité ils opèrent leurs appareils. Les clubs pourraient également contacter de manière préventive les autorités de locales et les informer de l'exemption, car celles-ci n'ont peut-être pas reçu d'informations ni de formation sur l'exemption.
5. NAVCANADA a établi un ensemble normalisé de processus pour la coordination des opérations dans un espace aérien contrôlé (classes C, D et E). Ces processus seront mis en œuvre par l'intermédiaire des centres de contrôle aérien locaux (CTA). Le dossier de coordination de NAVCANADA sera envoyé à tous les clubs et sera affiché sur le site Web du MAAC.

Nous espérons que les informations ci-dessus vous seront utiles. Comme indiqué ci-dessus, des informations supplémentaires et les informations relatives à la coordination de l'espace aérien contrôlé par NAVCANADA seront fournies, lesquelles contiendront des détails supplémentaires sur l'exemption. Si vous avez des questions lorsque vous aurez reçu et examiné les documents d'information supplémentaires, veuillez contacter Rodger Williams, point de contact de MAAC auprès de Transports Canada (rodgerwilliams9587@gmail.com).



CANADIAN AVIATION REGULATIONS PART IX EXEMPTION FOR MAAC

What members need to know:

On June 1st, the new Part IX of the Canadian Aviation Regulations (CARs) which governs the use of remotely piloted aircraft systems (RPAS) in Canada comes into effect.

MAAC members will be exempt from ALL provisions of the new CARs Part IX, subject to the 15 conditions stipulated in the exemption. These conditions are separated into:

- Association Requirements for MAAC (1 through 5)
- Individual MAAC Member Requirements (6 through 15)

Below we have provided specific information/guidance relating to each condition listed in the exemption.

MAAC ASSOCIATION REQUIREMENTS:

- 1) “MAAC shall review and, if required, update its rules, procedures, and safety guidelines annually to ensure they reflect the most current safety practices and information.”

NOTE: MAAC already does this as part of the association's annual business. No changes to current procedure required.

- 2) “MAAC shall maintain a list of all active members, their respective membership numbers, postal codes, the approximate number of models they intend to have airworthy for the year in question, and, shall provide this information to the Minister on an annual basis.”

NOTE: MAAC will continue to protect and follow applicable laws in relation to the privacy of its members. A process will be established to allow the organization to provide a representative number of aircraft being operated by the association.

- 3) “Prior to sanctioning a field in Class C, D, E, F, or any other type of restricted airspace, MAAC shall obtain an authorization through a written agreement from the appropriate controlling agency or user agency for the area. The agreement shall include operational boundaries, maximum altitudes, and communication protocols to facilitate the safe operation of RPAS at the field.”

NOTES:

- At the time this exemption was issued, there are 58 clubs that currently operate in controlled airspace.
- Part of the process for flying site approval already includes confirmation of the airspace class and location in relation to airports.
- Zone Directors and applicable committees/advisory groups will be working with those clubs identified as operating within controlled airspace to ensure compliance.
- It is important that ALL members know what airspace they are operating in and assistance / tools are being put in place to aid members and clubs in making that determination.
- Do not fly at non-sanctioned flying sites until you are certain of the airspace you intend to operate in.

EXEMPTION DE MAAC AU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN PARTIE IX

Ce que les membres doivent savoir:

Le 1er juin, la nouvelle partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC), qui régit l'utilisation des systèmes d'aéronefs télé-pilotés (SATP) au Canada, entre en vigueur.

Les membres du MAAC seront exemptés de TOUTES les dispositions de la nouvelle partie IX du RAC, sous réserve des 15 conditions stipulées dans l'exemption. Ces conditions sont séparées en:

- Exigences pour l'association MAAC (1 à 5)
- Exigences pour les membres de MAAC (6 à 15)

Ci-dessous, nous vous soumettons des informations et des conseils spécifiques concernant chaque condition énumérée dans l'exemption.

EXIGENCES DE L'ASSOCIATION MAAC

- 1) “MAAC doit examiner et, au besoin, mettre à jour ses règles, procédures et directives de sécurité annuellement pour s'assurer qu'elles reflètent bien l'information et les pratiques en matière de sécurité les plus récentes.”

NOTE: MAAC le fait déjà dans le cadre des activités annuelles de l'association. Aucune modification de la procédure actuelle n'est requise.

- 2) “MAAC doit tenir à jour une liste de tous les membres actifs, leur numéro d'adhérent, leur code postal, le nombre estimé de modèles qu'ils planifient avoir en état de navigabilité pour l'année, et fournir cette information au ministre tous les ans.”

NOTE: MAAC continuera à protéger et à respecter les lois applicables en matière de confidentialité de ses membres. Un processus sera mis en place pour permettre à l'organisation de fournir un nombre représentatif d'aéronefs exploités par l'association.

- 3) “Avant de procéder à la sanction d'un terrain dans les espaces aériens de classe C, D, E, F, ou dans tout autre espace aérien restreint, MAAC doit obtenir une autorisation, par une entente écrite, de l'organisme de contrôle ou l'organisme utilisateur approprié de cette zone. L'entente doit comprendre les limites opérationnelles, les altitudes maximales et les protocoles de communication pour faciliter l'utilisation sécuritaire des SATP sur le terrain.

NOTES:

- Au moment où cette exemption a été émise, 58 clubs opèrent actuellement dans un espace aérien contrôlé.
- Une partie du processus d'approbation des sites de vol comprend déjà la confirmation de la classe et de l'emplacement du terrain par rapport aux aéroports.
- Les directeurs de zone et les comités / groupes consultatifs concernés travailleront de concert avec les clubs identifiés comme opérant dans des espaces aériens contrôlés pour en assurer la conformité.
- Il est important que TOUS les membres sachent dans quel espace aérien ils opèrent, à cette fin, de l'aide et des outils sont en préparation pour aider les membres et les clubs à déterminer dans quels espaces aériens ils opèrent.
- Ne faites pas voler vos appareils sur des sites de vol non sanctionnés

- 4) "Prior to sanctioning a field which is within 3NM of an aerodrome, outside of controlled airspace and listed in the Canadian Flight Supplement (CFS) or the Canadian Water Aerodrome Supplement (CWAS), MAAC shall establish procedures to ensure that RPAS do not conflict with or pose a hazard to other aircraft in the vicinity"

NOTES:

- *Again, this is not a new requirement as it is already part of the process for flying site approval.*
- *The changes are in setting the 3NM (5,55km) proximity as well as specifying only "aerodromes listed in the Canadian Flight Supplements or the Canadian Water Aerodrome Supplement". As such, this condition does apply to abandoned, restricted or private flying "locations".*
- *Zone Directors and applicable committees/advisory groups will be working with clubs to ensure compliance.*
- *Again, do not fly at non-sanctioned flying sites until you are certain of the airspace you intend to operate in and the proximity to any aerodromes/water aerodromes listed in the applicable documents (CFS/CWAS). See individual MAAC member responsibilities point #14.*

- 5) "MAAC shall keep a list of incidents and accidents between MAAC operated RPAS and other aircraft or persons on the ground that are not members of the association to which this exemption applies. MAAC shall provide this list to the Minister upon request."

NOTE: These refer to accidents involving manned aircraft or spectators/persons etc., that are not associated with MAAC and are records that are already maintained for insurance purposes.

INDIVIDUAL MEMBER REQUIREMENTS:

- 6) "The member of MAAC shall not operate a RPAS unless the pilot or a visual observer has the aircraft in visual line-of-sight at all times during flight."

NOTE: Essentially a statement of how MAAC members should operate and is already a part of MAAC operational rules/guidelines.

- 7) "The member of MAAC operating a RPAS shall give way to power-driven heavier-than-air aircraft, airships, gliders and balloons at all times."

NOTE: Essentially a statement of how MAAC members should operate and is already a part of MAAC operational rules/guidelines.

- 8) "The member of MAAC operating a RPAS shall be in good standing with the association, namely have paid all dues and be following all MAAC rules."

NOTES:

- *Members are considered in "good standing" when:*
 - You are flying according to the MAAC Safety Code and applicable guidelines for the type of flying you are participating in.*
 - Your appropriate dues payment is up to date.*
 - During any time that a member does not have a valid membership or does not follow the MAAC safety code and/or applicable guidelines, that member is in breach of this exemption and is subject to all the rules in Part IX of the CARs, including potential penalties.*

avant d'être certain de l'espace aérien dans lequel vous avez l'intention d'opérer.

- 4) À la sanction d'un terrain situé dans un rayon de 3 MN d'un aérodrome, en dehors d'un espace aérien contrôlé, énuméré dans le Supplément de vol – Canada (CFS) ou le Supplément hydro aérodromes – Canada (CWAS), MAAC doit établir des procédures afin de s'assurer que les SATP n'entrent pas en conflit avec d'autres aéronefs dans leur voisinage ou qu'ils ne les mettent en danger"

NOTES:

- *Encore une fois, il ne s'agit pas d'une nouvelle exigence car elle fait déjà partie du processus d'approbation du site de vol.*
- *Les modifications concernent l'établissement de la distance de proximité de 3 MN (5,55 km) et spécifient uniquement les "aérodromes énumérés dans les suppléments de vol du Canada ou le supplément pour les hydro-aérodromes canadien". En tant que telle, cette condition s'applique aux "aires" de vol abandonnés, restreints ou privés.*
- *Les directeurs de zone et les comités / groupes consultatifs concernés travailleront de concert avec les clubs pour assurer la conformité.*
- *Encore une fois ne faites pas voler vos appareils sur des sites de vol non sanctionnés avant d'être certain de l'espace aérien dans lequel vous souhaitez opérer et de la proximité des aérodromes / hydro-aérodromes énumérés dans les documents applicables (CFS / CWAS). Voir les responsabilités individuelles des membres du MAAC, point #14*

- 5) MAAC doit dresser une liste des accidents et des incidents survenus entre des SATP utilisés par ses membres et d'autres aéronefs ou personnes au sol qui ne sont pas membres de MAAC à qui s'applique la présente exemption. MAAC doit fournir cette liste au ministre, sur demande.

NOTE: il s'agit ici d'accidents impliquant des aéronefs avec équipage ou des spectateurs / personnes, etc., qui ne sont pas associés à MAAC. Ces incidents sont déjà enregistrés au MAAC à des fins d'assurance.

EXIGENCES APPLICABLES AUX MEMBRES:

- 6) "Le membre de MAAC ne doit pas utiliser un SATP à moins que le pilote ou un observateur visuel ne suive l'aéronef en visibilité directe pendant toute la durée du vol."

NOTE: Essentially ceci est un énoncé de la façon dont les membres du MAAC devraient opérer et qui fait déjà partie des règles / directives opérationnelles du MAAC.

- 7) "Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit céder en tout temps le passage aux aéroplanes entraînés par moteur, aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons."

NOTE: Essentially ceci est un énoncé de la façon dont les membres du MAAC devraient opérer et qui fait déjà partie des règles / directives opérationnelles du MAAC.

- 8) "Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit être en règle avec MAAC, à savoir avoir payé toutes ses cotisations et appliquer toutes les règles des MAAC."

NOTES:

- *Les membres sont considérés comme "en règle" lorsque:*
 - Vous volez conformément au code de sécurité MAAC et aux directives applicables pour le type de vol auquel vous participez.*
 - Le paiement de vos cotisations est à jour.*
 - Un membre est en dérogation à cette exemption et est soumis à toutes les règles de la partie IX du RAC, y compris les pénalités si son statut de membre est échu ou s'il ne respecte pas le code de sécurité de MAAC et / ou les directives applicables,*

- 9) "The member of MAAC operating a RPAS shall adhere to the most current version of the applicable MAAC rules, procedures, and safety guidelines."

NOTES:

- *Essentially a statement of how MAAC members should operate and is already a part of MAAC operational rules/guidelines.*
- *As there are many MAAC guidelines for various hobby disciplines, only the guidelines applicable to your type of flying are relevant. For instance, if you fly "Large Models" then those guidelines (MSDo9) must be adhered to as well as the basic Aircraft guidelines (MSDo3 and MSDo6).*

- 10) "The member of MAAC shall not operate a RPAS unless the member has successfully demonstrated to a person delegated by MAAC in accordance with MAAC's rules, procedures, and safety guidelines that the member has sufficient knowledge and experience to control the RPAS in a safe and competent manner unless in the case where the member is under the direct supervision of a qualified MAAC instructor."

NOTES:

- *Again, this is a statement of fact on how members and clubs should have been operating.*
- *This is not a requirement that all members must adhere to the MAAC "Wings Program". The wings program is a general aid/example that individuals or clubs may, or may not, use to ensure pilots have necessary skills to operate their aircraft safely and competently.*
- *Clubs and individual members are responsible to ensure pilot proficiency to a standard necessary to comply with this condition, as it relates to the variables of what types of aircraft they fly and any other unique circumstances.*
- *As per the MAAC safety codes and guidelines, clubs and individual members are responsible to decide who is competent to instruct and who is qualified to be delegated pilot proficiency determination responsibilities.*

- 11) "The member of MAAC operating a RPAS shall mark their aircraft with their MAAC member number in a way that the owner can be identified."

NOTES:

- *It is already a requirement for members to have their Name, MAAC# and the MAAC "800#" on, or within, their aircraft. Please ensure ongoing compliance with any new aircraft acquired.*
- *This condition provides the equivalent requirement to the CARs Part IX registration and marking requirements.*

- 12) "The member of MAAC operating a RPAS in Class C, D, E, F, or any other type of restricted airspace shall take-off, launch, land, or recover from a field sanctioned by MAAC or, in the case where the field is not sanctioned by MAAC, the member of MAAC shall obtain, prior to entering the airspace, an authorization from the appropriate controlling agency or user agency."

NOTES:

- *This exemption, in addition to extending the privilege for a MAAC club to operate within controlled airspace or within 3 NM (5.55km) of a CFS recognized aerodrome, maintains a pathway for the privilege to be extended to the individual member outside of a sanctioned club/field.*
- *Although, MAAC resources are available to assist, it is the responsibility of the individual member to know what type of airspace they are intending to fly in and meet any necessary requirement related to these conditions.*

- 9) "Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit se conformer à la version la plus récente des règles, procédures et directives de sécurité applicables de MAAC."

NOTES:

- *Essentiellement ceci est un énoncé de la façon dont les membres du MAAC devraient opérer et qui fait déjà partie des règles / directives opérationnelles du MAAC.*
- *Comme il existe de nombreuses directives de MAAC pour diverses disciplines du modélisme, seules les directives applicables à votre type de vol sont pertinentes. Par exemple, si vous pilotez des "maquettes géantes", vous devez respecter les consignes (DSMo9) ainsi que les consignes de base relatives aux aéronefs (DSMo3 et DSMo6).*

- 10) "Il est interdit à tout membre de MAAC d'utiliser un SATP jusqu'à ce qu'il démontre avec succès, à un délégué (désigné par MAAC) régi par les règles, procédures et directives de sécurité de MAAC, qu'il possède suffisamment de connaissances et d'expérience pour contrôler le SATP de manière sécuritaire et compétente, à moins qu'il ne soit supervisé directement par un instructeur qualifié par MAAC."

NOTES:

- *Encore une fois, il s'agit là d'un constat sur la manière dont les membres et les clubs devraient opérer.*
- *Il n'est pas obligatoire que tous les membres adhèrent au programme de formation "Wings" du MAAC. Le programme est un outil, une aide générale et un exemple que les personnes ou les clubs peuvent utiliser ou non pour s'assurer que les pilotes possèdent les compétences nécessaires pour utiliser leurs appareils en toute sécurité et de manière compétente.*
- *Les clubs et les membres individuels sont responsables de veiller à ce que le pilote atteigne le niveau de compétence requise pour se conformer à cette condition, compte tenu des différents types d'aéronefs qu'ils pilotent et de toute autre situation particulière.*
- *Conformément aux codes et aux directives de sécurité du MAAC, il appartient aux clubs et aux membres individuels de décider qui est compétent comme instructeur et qui est qualifié pour assumer des responsabilités en matière de détermination des compétences du pilote.*

- 11) "Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit indiquer sur son aéronef son numéro d'adhérent de manière à identifier le propriétaire."

NOTES:

- *Les membres doivent déjà avoir leur nom, leur numéro MAAC et le numéro de téléphone "800" de MAAC sur ou dans tous leurs aéronefs. Veuillez vous assurer que tous vos appareils restent conformes à cette exigence en tout temps.*
- *Cette condition de MAAC correspond à l'exigences de la partie IX du RAC en matière d'inscription et de marquage.*

- 12) "Le membre de MAAC qui utilise un SATP dans les espaces aériens de classe C, D, E, F ou dans tout autre espace aérien restreint doit faire décoller ou atterrir son aéronef ou le lancer ou le récupérer soit sur un terrain sanctionné par MAAC, soit sur un terrain qui n'est pas sanctionné par MAAC en obtenant une autorisation de l'organisme de contrôle ou de l'organisme utilisateur approprié avant de pénétrer dans cet espace aérien."

NOTES:

- *Cette exemption, en plus d'étendre le privilège à un club de MAAC d'exercer ses activités dans un espace aérien contrôlé ou à moins de 3 MN (5,55 km) d'un aéroport reconnu par le CFS, elle ouvre la voie pour que le privilège soit étendu au membre individuel en dehors d'un terrain de vol ou club sanctionné.*
- *Bien que les ressources de MAAC soient disponibles pour vous aider, il incombe à chaque membre de savoir dans quel type d'espace aérien*

13) "The member of MAAC operating a RPAS in Class C, D, E, F, or in any type of restricted airspace shall adhere to all the conditions that are detailed in the agreement with the controlling agency or user agency for the area."

NOTES:

- *This condition binds the member to any applicable agreement with any controlling agency.*
- *This should already be common practice for any clubs or members operating in controlled or restricted airspace.*

14) "The member of MAAC operating a RPAS within 3NM of an aerodrome outside of controlled airspace and identified in the Canadian Flight Supplement (CFS) or the Canadian Water Aerodrome Supplement (CWAS) shall, take-off, launch, land, or recover from either:

- a field sanctioned by MAAC; or
- a field which is not sanctioned by MAAC and establish procedures to ensure that remotely piloted aircraft systems do not conflict with or pose a hazard to other aircraft in the vicinity."

NOTES:

- *As with condition 12 above, this exemption, in addition to extending the privilege for a MAAC club to operate within controlled airspace or within 3 NM (5,55km) of a CFS recognized aerodrome, maintains a pathway for the privilege to be extended to the individual member outside of a sanctioned club/field.*
- *Although, MAAC resources are available to assist, it is the responsibility of the individual member to know what type of airspace you are intending to fly in and meet any necessary requirement related to these conditions.*

15) "The member of MAAC shall not operate a RPAS in such a reckless or negligent manner as to endanger or be likely to endanger aviation safety or the safety of any person."

NOTES:

- *This final condition states the historical foundation of MAAC's exemplary safety record and is the basis upon which the exemption was granted.*
- *Protect yourselves and your fellow MAAC members by exercising your due diligence as your individual actions, or lack thereof, will be under examination in the event of an accident.*

VALIDITY

This exemption is in effect until the earliest of the following:

- (a) the date on which any of the conditions set out in this exemption is breached; or,
- (b) the date on which this exemption is cancelled, in writing, by the Minister, where he is of the opinion it is no longer in the public interest or is likely to adversely affect aviation safety."

NOTES:

- *Subsection "(a)" – No, this DOES NOT mean that any single condition breach voids this exemption for all MAAC members. It is the legal standard wording used by Transport Canada and means that during any breaches of the conditions of this exemption, those directly involved in the breach are not covered by the exemption and are instead subject to rules, and any subsequent legal jeopardy, related to the new Part IX of the CARs.*
- *Subsection "(b)" – All exemptions remain the direct responsibility of*

il a l'intention de piloter et de s'assurer de satisfaire à toute exigence nécessaire liée à ces conditions.

13) Le membre de MAAC qui utilise un SATP, dans les espaces aériens de classe C, D, E, F ou dans tout autre espace aérien réglementé, doit respecter toutes les conditions précisées dans l'entente avec l'organisme de contrôle ou l'organisme utilisateur de la zone.

NOTES:

- *Cette condition lie le membre à tout accord applicable avec une agence de contrôle.*
- *Cela devrait déjà être une pratique courante pour tout club ou membre opérant dans un espace aérien contrôlé ou restreint.*

14) "Le membre de MAAC qui utilise un SATP dans un rayon de 3 MN d'un aérodrome qui est situé en dehors d'un espace aérien contrôlé et qui est énuméré dans le Supplément de vol du Canada (CFS) ou dans le Supplément hydro aérodromes – Canada (CWAS) doit faire décoller ou atterrir son aéronef ou le lancer ou le récupérer soit:

- Sur un terrain sanctionné par MAAC;
- Sur un terrain qui n'est pas sanctionné par MAAC et établir des procédures afin de s'assurer que son SATP n'entre pas en conflit avec d'autres aéronefs dans son voisinage ou qu'il ne les met pas en danger.

NOTES:

- *Comme pour la condition 12 ci-dessus, cette exemption, en plus d'étendre le privilège à un club de MAAC d'exercer ses activités dans un espace aérien contrôlé ou à moins de 3 MN (5,55 km) d'un aérodrome reconnu par le CFS, elle ouvre la voie pour que le privilège soit étendu au membre individuel en dehors d'un terrain de vol ou club sanctionné.*
- *Bien que les ressources de MAAC soient disponibles pour vous aider, il incombe au membre individuel de savoir dans quel type d'espace aérien il a l'intention de piloter et de s'assurer de satisfaire à toute exigence nécessaire liée à ces conditions.*

15) Il est interdit à tout membre de MAAC d'utiliser un SATP d'une manière imprudente ou négligente qui constitue, ou est susceptible de constituer, un danger pour la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes."

NOTES:

- *Cette dernière condition énonce le principe fondamental sur lequel est basé notre passé exemplaire en matière de sécurité et constitue la base sur laquelle l'exemption a été accordée.*
- *Protégez-vous et protégez les autres membres du MAAC en faisant preuve de diligence, car vos actions individuelles, ou leur absence feront l'objet d'un examen en cas d'accident.*

VALIDITÉ

La présente exemption demeure en vigueur jusqu'à la première des dates suivantes :

- a. La date à laquelle l'une des conditions qui y sont énoncées cesse d'être respectée;
- b. La date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou qu'elle risque de compromettre la sécurité ou la sûreté aérienne."

NOTES:

- *Sous-section "(a)" – Non, cela ne SIGNIFIE PAS qu'une dérogation à l'une des conditions invalide cette exemption pour tous les membres de MAAC. Il s'agit ici du libellé standard utilisé par Transports Canada et signifie que lorsqu'une violation des conditions de la présente exemption est identifiée, les personnes directement impliquées dans*

the Minister and subject to his privilege. This exemption is only as permanent as our continued responsible use dictates. By ensuring all members comply with the MAAC safety code and guidelines, and the conditions of the exemption, we will ensure we do not give the Minister cause to cancel the exemption.

FINAL NOTES:

- Clubs and members need to review and understand your responsibilities under the MAAC safety code and guidelines on a regular basis. It is your legal responsibility to know them.
- All members and clubs should have a copy of the exemption, paper or electronic, readily accessible whenever they are operating.
- Clubs and members need to know what type of air-space they are operating in and their proximity to land and water aerodromes. MAAC has resources to assist clubs and individual members – if in doubt CHECK IT OUT. Ignorance of the rules will not be a valid reason for not following them.
- Finally, members need to speak up whenever they see individuals operating outside the MAAC safety code and guidelines. It's everyone's responsibility to help educate others, protect our privileges and maintain our seven (7) decade culture of safety so we can all enjoy aeromodelling for decades to come.

le bris de condition ne sont pas couvertes par l'exemption, mais sont soumises aux règles de la partie IX du RAC et sujets à d'éventuelles actions juridiques.

- *Sous-section "b)" - Toutes les exemptions relèvent de la responsabilité directe du ministre et sont soumises à sa discrétion. Cette exemption est aussi permanente que notre opération responsable le sera. En veillant à ce que tous les membres se conforment au code de sécurité et aux directives de MAAC ainsi qu'aux conditions de l'exemption, nous ne risquons pas de donner au ministre le motif de l'annuler.*

NOTES FINALES:

- Les clubs et les membres doivent comprendre et revoir régulièrement leurs responsabilités en vertu du code de sécurité et des directives de MAAC. Il est de votre responsabilité légale de les connaître.
- Tous les membres et les clubs devraient avoir une copie de l'exemption, sous forme soit papier soit électronique et facilement accessible lorsqu'ils pratiquent leurs passe-temps favoris.
- Les clubs et les membres doivent savoir dans quel type d'espace aérien ils opèrent et à quelle distance se trouvent les aérodromes et hydro aérodromes. Le MAAC dispose de ressources pour aider les clubs et les membres - en cas de doute, FAITES LES VÉRIFICATIONS NÉCESSAIRES. L'ignorance des règles n'est pas une raison valable pour les enfreindre.
- Enfin, les membres doivent intervenir chaque fois qu'ils voient des personnes ne respectant pas le code de sécurité et les directives de MAAC. Il incombe à chacun d'aider à éduquer les autres, à protéger nos privilèges et à maintenir notre culture de sécurité qui dure depuis sept (7) décennies, et ce afin que nous puissions tous profiter de l'aéromodélisme pour les décennies à venir.

EXEMPTION FROM PART IX OF THE *CANADIAN AVIATION REGULATIONS*

Pursuant to subsection 5.9(2) of the *Aeronautics Act*, and after taking into account that the exemption is in the public interest and is not likely to adversely affect aviation safety or security, I hereby exempt Model Aeronautics Association of Canada, Unit 9, 5100 South Service Road, Burlington, Ontario and their members in good standing from the requirements set out in Part IX of the *Canadian Aviation Regulations (CARs)* as amended from time to time, subject to the following conditions.

Part IX of the CARs governs the use of small remotely piloted aircraft systems (RPAS).

PURPOSE

The purpose of this exemption is to allow members of the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) to operate remotely piloted aircraft systems within Canadian airspace while abiding by all applicable MAAC safety guidelines as amended from time to time.

APPLICATION

This exemption applies to Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) and their members in good standing that operate remotely piloted aircraft systems weighing between 250 grams and 35 kilograms in accordance with MAAC's safety guidelines as amended from time to time.

CONDITIONS

This exemption is subject to the following conditions:

1. MAAC shall review and, if required, update its rules, procedures, and safety guidelines annually to ensure they reflect the most current safety practices and information;
2. MAAC shall maintain a list of all active members, their respective membership numbers, postal codes, the approximate number of models they intend to have airworthy for the year in question, and, shall provide this information to the Minister on an annual basis;
3. Prior to sanctioning a field in Class C, D, E, F, or any other type of restricted airspace, MAAC shall obtain an authorization through a written agreement from the appropriate controlling agency or user agency for the area. The agreement shall include operational boundaries, maximum altitudes, and communication protocols to facilitate the safe operation of RPAS at the field;

4. Prior to sanctioning a field which is within 3NM of an aerodrome, outside of controlled airspace and listed in the *Canadian Flight Supplement (CFS)* or the *Canadian Water Aerodrome Supplement (CWAS)*, MAAC shall establish procedures to ensure that RPAS do not conflict with or pose a hazard to other aircraft in the vicinity;
5. MAAC shall keep a list of incidents and accidents between MAAC operated RPAS and other aircraft or persons on the ground that are not members of the association to which this exemption applies. MAAC shall provide this list to the Minister upon request.
6. The member of MAAC shall not operate a RPAS unless the pilot or a visual observer has the aircraft in visual line-of-sight at all times during flight;
7. The member of MAAC operating a RPAS shall give way to power-driven heavier-than-air aircraft, airships, gliders and balloons at all times;
8. The member of MAAC operating a RPAS shall be in good standing with the association, namely have paid all dues and be following all MAAC rules;
9. The member of MAAC operating a RPAS shall adhere to the most current version of the applicable MAAC rules, procedures, and safety guidelines;
10. The member of MAAC shall not operate a RPAS unless the member has successfully demonstrated to a person delegated by MAAC in accordance with MAAC's rules, procedures, and safety guidelines that the member has sufficient knowledge and experience to control the RPAS in a safe and competent manner unless in the case where the member is under the direct supervision of a qualified MAAC instructor;
11. The member of MAAC operating a RPAS shall mark their aircraft with their MAAC member number in a way that the owner can be identified;
12. The member of MAAC operating a RPAS in Class C, D, E, F, or any other type of restricted airspace shall take-off, launch, land, or recover from a field sanctioned by MAAC or, in the case where the field is not sanctioned by MAAC, the member of MAAC shall obtain, prior to entering the airspace, an authorization from the appropriate controlling agency or user agency;
13. The member of MAAC operating a RPAS in Class C, D, E, F, or in any type of restricted airspace shall adhere to all the conditions that are detailed in the agreement with the controlling agency or user agency for the area;

14. The member of MAAC operating a RPAS within 3NM of an aerodrome outside of controlled airspace and identified in the *Canadian Flight Supplement (CFS)* or the *Canadian Water Aerodrome Supplement (CWAS)* shall, take-off, launch, land, or recover from either
- a) a field sanctioned by MAAC; or
 - b) a field which is not sanctioned by MAAC and establish procedures to ensure that RPAS do not conflict with or pose a hazard to other aircraft in the vicinity.
15. The member of MAAC shall not operate a RPAS in such a reckless or negligent manner as to endanger or be likely to endanger aviation safety or the safety of any person.

VALIDITY

This exemption is in effect from June 1, 2019 until the earliest of the following:

- a) the date on which any condition set out in this exemption is breached; or
- b) the date on which this exemption is cancelled in writing by the Minister where he is of the opinion that it is no longer in the public interest or is likely to adversely affect aviation safety or security.

DATED at Ottawa, Ontario, this 17 day of May, 2019 on behalf of the Minister of Transport.



Nicholas Robinson
Director General, Civil Aviation

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE LA PARTIE IX DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et après avoir déterminé que l'exemption est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité ou la sûreté aérienne, j'exempte par la présente les Modélistes Aéronautiques Associés du Canada (MAAC), unité 9, 5100 South Service Road, Burlington (Ontario) et leurs membres en règle de l'application des exigences énoncées à la partie IX du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) avec ses modifications successives, sous réserve des conditions précisées ci-après.

La partie IX du RAC régit l'utilisation des systèmes de petits aéronefs télépilotés (SATP).

OBJET

La présente exemption vise à permettre aux membres des MAAC d'utiliser les systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) dans l'espace aérien canadien lorsqu'ils se conforment aux directives de sécurité des MAAC, avec leurs modifications successives.

APPLICATION

La présente exemption s'applique à MAAC et à ses membres en règle qui utilisent des SATP pesant entre 250 grammes et 35 kilogrammes en conformité avec les directives de sécurité de MAAC, avec leurs modifications successives.

CONDITIONS

La présente exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. MAAC doit examiner et, au besoin, mettre à jour ses règles, procédures et directives de sécurité annuellement pour s'assurer qu'elles reflètent bien l'information et les pratiques en matière de sécurité les plus récentes.
2. MAAC doit tenir à jour une liste de tous les membres actifs, leur numéro d'adhérent, leur code postal, le nombre estimé de modèles qu'ils planifient avoir en état de navigabilité pour l'année, et fournir cette information au ministre tous les ans.
3. Avant de procéder à la sanction d'un terrain dans les espaces aériens de classe C, D, E, F, ou dans tout autre espace aérien restreint, MAAC doit obtenir une autorisation, par une entente écrite, de l'organisme de contrôle ou l'organisme utilisateur approprié de cette zone.

L'entente doit comprendre les limites opérationnelles, les altitudes maximales et les protocoles de communication pour faciliter l'utilisation sécuritaire des SATP sur le terrain.

4. À la sanction d'un terrain situé dans un rayon de 3 NM d'un aérodrome, en dehors d'un espace aérien contrôlé, énuméré dans le *Supplément de vol – Canada* (CFS) ou le *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS), MAAC doit établir des procédures afin de s'assurer que les SATP n'entrent pas en conflit avec d'autres aéronefs dans leur voisinage ou qu'ils ne les mettent en danger.
5. MAAC doit dresser une liste des accidents et des incidents survenus entre des SATP utilisés par ses membres et d'autres aéronefs ou personnes au sol qui ne sont pas membres de MAAC à qui s'applique la présente exemption. MAAC doit fournir cette liste au ministre, sur demande.
6. Le membre de MAAC ne doit pas utiliser un SATP à moins que le pilote ou un observateur visuel ne suive l'aéronef en visibilité directe pendant toute la durée du vol;
7. Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit céder en tout temps le passage aux aérodynes entraînés par moteur, aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons.
8. Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit être en règle avec MAAC, à savoir avoir payé toutes ses cotisations et appliquer toutes les règles des MAAC.
9. Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit se conformer à la version la plus récente des règles, procédures et directives de sécurité applicables de MAAC.
10. Il est interdit à tout membre de MAAC d'utiliser un SATP jusqu'à ce qu'il démontre avec succès, à un délégué (désigné par MAAC) régi par les règles, procédures et directives de sécurité de MAAC, qu'il possède suffisamment de connaissances et d'expérience pour contrôler le SATP de manière sécuritaire et compétente, à moins qu'il ne soit supervisé directement par un instructeur qualifié par MAAC.
11. Le membre de MAAC qui utilise un SATP doit indiquer sur son aéronef son numéro d'adhérent de manière à identifier le propriétaire.
12. Le membre de MAAC qui utilise un SATP dans les espaces aériens de classe C, D, E, F ou dans tout autre espace aérien restreint doit faire décoller ou atterrir son aéronef ou le lancer ou le récupérer sur un terrain sanctionné par MAAC; si le terrain n'est pas sanctionné par MAAC le membre doit obtenir une autorisation de l'organisme de contrôle ou de l'organisme utilisateur approprié avant de pénétrer dans cet espace aérien.
13. Le membre de MAAC qui utilise un SATP, dans les espaces aériens de classe C, D, E, F ou dans tout autre espace aérien réglementé, doit respecter toutes les conditions précisées dans l'entente avec l'organisme de contrôle ou l'organisme utilisateur de la zone.

14. Le membre de MAAC qui utilise un SATP dans un rayon de 3 NM d'un aéroport qui est situé en dehors d'un espace aérien contrôlé et qui est énuméré dans le *Supplément de vol – Canada* (CFS) ou dans le *Supplément hydroaéroports – Canada* (CWAS) doit faire décoller ou atterrir son aéronef ou le lancer ou le récupérer soit :
- a) sur un terrain sanctionné par MAAC;
 - b) sur un terrain qui n'est pas sanctionné par MAAC et établir des procédures afin de s'assurer que son SATP n'entre pas en conflit avec d'autres aéronefs dans son voisinage ou qu'il ne les met pas en danger.
15. Il est interdit à tout membre de MAAC d'utiliser un SATP d'une manière imprudente ou négligente qui constitue, ou est susceptible de constituer, un danger pour la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes.

VALIDITÉ

La présente exemption entre en vigueur le 1 juin 2019 et demeure en vigueur jusqu'à la première des dates suivantes :

- a) la date à laquelle l'une des conditions qui y sont énoncées cesse d'être respectée;
- b) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou qu'elle risque de compromettre la sécurité ou la sûreté aérienne.

DATÉE à Ottawa (Ontario), ce 17^e jour de mai 2019, au nom du ministre des Transports.

Le directeur général de l'Aviation civile,



Nicholas Robinson