



**LE REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI(RACH)  
PARTIE 10  
TRANSPORT COMMERCIAL**

**EST ENTÉRINÉ LE 11 JANVIER 2018**

**PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE  
L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMEMENT AUX POUVOIRS  
QUI LUI SONT CONFÈRES PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE  
PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES  
ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.**

  
Capt. Olivier Phillip JEAN  
Directeur Général, OFNAC





**RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

**RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)**

**PARTIE 10 — TRANSPORT COMMERCIAL AÉRIEN PAR DES  
EXPLOITANTS AÉRIENS ÉTRANGERS**

**VERSION 2017**

---

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



## INTRODUCTION

Chaque État contractant a le droit, aux termes de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Convention), de fixer les conditions d'entrée et de vol en direction, à partir ou à l'intérieur de cet État. Les vols de transport commercial aérien international sont ordinairement autorisés à entrer dans un État contractant selon les termes et conditions d'accords internationaux accordant l'autorisation économique d'opérer en direction, à partir ou à l'intérieur de l'État contractant. Ces accords requièrent l'exploitation de tels aéronefs en toute sécurité. En conséquence, l'Autorité de l'Aviation Civile (CAA) de l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, celle de l'État contractant qui délivre le Permis d'Exploitation Aérienne à l'exploitant aérien ainsi que l'autorité compétente Haïtienne, sont conjointement responsables, aux termes de la Convention, de l'exploitation en toute sécurité de chaque aéronef qui est autorisé à effectuer un transport commercial aérien en direction, à partir ou à l'intérieur d'Haïti.

La Partie 10 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) stipule les modalités aux termes desquelles l'autorité compétente Haïtienne assumera ses responsabilités envers ses ressortissants en matière de sécurité de l'aviation et assurera l'exploitation en toute sécurité, l'état de navigabilité et les qualifications des membres d'équipage d'exploitants étrangers qu'il autorise à opérer dans son territoire, comme stipulé par la Convention et les lois et règlements de la République d'Haïti. Les exigences imposées à ces exploitants dans la présente Partie ont directement trait à la responsabilité de chaque État contractant d'assurer que ses exploitants se livrant au transport aérien commercial international respectent les normes stipulées dans les Annexes de l'OACI applicables, et les conditions spéciales de la République d'Haïti qu'elle signale à l'OACI en tant que différences avec les exigences des Annexes, lesquelles conditions spéciales qui sont signalées dans des publications telles que l'Airman's Information Manual (AIM) / Aeronautical Information Publication (AIP) et autres. Chaque exploitant aérien se livrant au transport commercial aérien international doit être conscient des exigences qui lui sont imposées en tant que conditions pour obtenir ou conserver la permission d'opérer en direction, à partir ou à l'intérieur d'Haïti. La Partie 10 reconnaît aussi les responsabilités de chaque État contractant dont la CAA réglemente ces exploitants aériens en lui faisant part des modalités imposées par l'autorité compétente Haïtienneaux exploitants aériens.

La Partie 10 respecte et souligne les responsabilités qui existent entre tous les États contractants concernant l'adhésion aux normes internationales stipulées par la Convention concernant la réglementation de la sécurité de ses exploitants aériens, des aéronefs figurant dans son registre d'immatriculation, et des licences des équipages qui exploitent ces aéronefs. .

---

**Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers**

---

**[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]**



---

Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

---

<b>NMO 10.2.1.1</b>	<b>Exigences pour la demande, faite par des exploitants étrangers, d'approbation d'exploitation sur le territoire Haïtien.....</b>	<b>NMO 10-18</b>
<b>NMO 10.2.1.1(b)</b>	<b>Exemple de clause relative à la sécurité .....</b>	<b>NMO 10-20</b>
<b>NMO 10.2.1.2</b>	<b>Conditions de délivrance d'un document d'autorisations, conditions et limitations .....</b>	<b>NMO 10-20</b>
<b>NMO 10.8.1.1</b>	<b>Exigences pour la demande, faite par des personnes ou exploitants étrangers, d'approbation d'exploitation d'aéronefs télépilotes (ATP) sur le territoire Haïtien .....</b>	<b>NMO 10-22</b>



---

**Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers**

---

**[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]**



## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

### 10.1 GENERALITES

#### 10.1.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente réglementation stipule les exigences qui s'appliquent à tout aéronef civil, y compris les avions et les hélicoptères :
  - (1) Aux fins d'opération de transport aérien commercial par tout exploitant aérien dont le permis est délivré ; et
  - (2) Contrôlés par une administration de l'aviation civile autre que l'autorité compétente Haïtienne.
- (b) La Partie 10 ne s'applique pas aux aéronefs utilisés par les forces armées, les douanes et les services de police, qui ne sont pas utilisés contre compensation ou en location.

#### 10.1.1.2 DEFINITIONS

- (a) Les définitions figurent dans la Partie 1 du RACH.

#### 10.1.1.3 ABREVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 10 :
  - (1) **AFM** – Manuel de vol de l'avion
  - (2) **AOC** – Permis d'exploitation aérienne
  - (3) **AOM** – Manuel d'exploitation de l'avion
  - (4) **MEL** – Liste minimale d'équipements
  - (5) **RFM** – Manuel de vol de giravion
  - (6) **RPA** – Aéronef télépiloté

#### 10.1.1.4 CONFORMITE

- (a) Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un aéronef pour des opérations de transport aérien commercial en Haïti en contravention des exigences :
  - (1) De la Partie 10 ;
  - (2) Des paragraphes des Parties 7 et 8 du RACH qui s'appliquent ;
  - (3) Des normes qui s'appliquent figurant dans les Annexes de la Convention sur l'aviation civile internationale pour l'opération prévue ; et
  - (4) De tout autre exigence que l'autorité compétente peut spécifier.

#### 10.1.1.5 POUVOIRS D'INSPECTION

- (a) Un exploitant aérien étranger doit s'assurer que toute personne autorisée par l'autorité compétente Haïtienne sera autorisée, à tout moment et sans notification préalable, à monter à bord de tout aéronef exploité aux fins de transport commercial aérien vers Haïti :

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (1) Pour inspecter les documents et manuels requis par la présente partie ;
  - (2) Pour inspecter l'aéronef ; et
  - (3) Pour prendre les mesures nécessaires pour maintenir la sécurité.
- (b) Lorsque l'autorité compétente de la république d'Haïti identifie un cas réel ou suspecté de non-conformité aux lois, à la réglementation et aux procédures qui s'appliquent dans son territoire, par un exploitant étranger, ou un problème grave de sécurité similaire de la part de cet exploitant, il en notifie immédiatement l'exploitant et, si le problème le justifie, l'État de l'exploitant. Lorsque l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation sont différents, ce dernier en sera aussi notifié si le problème relève de ses responsabilités et justifie une notification.
- (c) Dans le cas de la notification des États spécifiée au paragraphe (b), si le problème et sa résolution le justifient, l'autorité compétente de la république d'Haïti doit consulter l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation, selon le cas, à propos des normes de sécurité de l'exploitant.
- (d) Les inspections doivent être effectuées conformément aux exigences et à la liste de contrôle figurant dans la NMO 10.1.1.5, paragraphe (d).
- (e) Les conclusions des inspections sont résolues conformément au tableau figurant à la NMO 10.1.1.5, paragraphe (e).

## 10.2 APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

### 10.2.1.1 EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES EXPLOITANTS ETRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

- (a) Un exploitant aérien étranger n'exploite pas un aéronef vers ou en Haïti s'il n'est pas autorisé à le faire par l'autorité compétente Haïtienne et n'est pas titulaire d'un document portant sur les autorisations, conditions et limitations qui y est associé, délivré par cette autorité..
- (b) Lorsqu'un exploitant aérien désire demander à opérer en Haïti, il doit :
- (1) Soumettre cette demande à l'autorité compétente sous la forme et de la manière prescrites ;
  - (2) Voir la NMO 10. 2.1.1(a) pour le formulaire de demande d'un exploitant étranger.
- (c) Une demande d'approbation d'exploitation sur le territoire Haïtien doit être accompagnée de ce qui suit :
- (1) Une copie certifiée conforme d'un AOC valide et des spécifications d'exploitation associées, délivrés à l'exploitant aérien étranger par la CAA étrangère ;
  - (2) Une copie de la page d'approbation de la liste minimale d'équipements pour chaque type d'aéronef qui doit être exploité par l'exploitant aérien en Haïti ;
  - (3) Une copie du certificat d'immatriculation de l'aéronef en cours et du certificat de navigabilité délivrés pour les types d'aéronefs devant être exploités par l'exploitant aérien en Haïti ;
  - (4) Une copie du certificat d'assurance ;
  - (5) Une copie des procédures d'exploitation et des pratiques de l'exploitant ;
  - (6) Une copie d'un document identifiant les vérifications de maintenance requises pour les aéronefs de l'exploitant aérien pendant qu'ils sont exploités en Haïti ;
  - (7) Une copie du contrat de maintenance passé entre l'exploitant aérien et l'organisme de

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- maintenance agréé où la maintenance prévue au paragraphe (g) de la présente section est effectuée par un organisme de maintenance agréé par la CAA étrangère ;
- (8) Une copie de l'accord de service aérien, avec une clause portant sur la sécurité, permettant à l'exploitant aérien étranger d'opérer en Haïti. Voir la NMO 10.2.1.1(b) pour un exemple de la clause de l'accord de service aérien portant sur la sécurité ;
  - (9) Dans le cas d'une location avec équipage, une copie de l'approbation de la CAA de l'État de l'exploitant, identifiant l'exploitant qui exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef ;
  - (10) Une proposition du programme de Sûreté l'exploitant aérien étranger répondant aux exigences de la réglementation de l'aviation civile Haïtienne, pour acceptation et approbation ultérieure ; et
  - (11) Tout autre document que l'autorité compétente Haïtienne considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.
- (d) Aux termes de la présente réglementation, la demande de l'opérateur étranger doit être formulée au moins 90 jours avant la date du début de l'exploitation prévue.

### 10.2.1.2 CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS

- (a) L'autorité compétente délivre un document d'autorisations, conditions et limitations à un exploitant aérien étranger pour effectuer des opérations commerciales aériennes en Haïti, lorsqu'elle est convaincue des points suivants et a confiance :
- (1) Dans le fait que les certificats et licences associés à l'exploitant sont valides ;
  - (2) Dans le personnel et les aéronefs de l'exploitant ;
  - (3) Dans les capacités d'exploitation de l'exploitant ; et
  - (4) Dans le niveau de certification et de surveillance appliqué aux activités de l'exploitant aérien étranger par la CAA étrangère.
- (b) Voir la NMO 10.2.1.2 pour le processus à utiliser pour l'évaluation des conditions stipulées aux alinéas (a)(1) à (4).
- (c) Aucun exploitant aérien étranger n'est autorisé à commencer des opérations de transport aérien commercial dans et vers Haïti tant que les spécifications d'exploitation n'ont pas été émises.

### 10.2.1.3 DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS

- (a) L'autorité compétente est autorisée à délivrer un document d'autorisation, conditions et limitations à un exploitant aérien étranger :
- (1) Après approbation du formulaire de demande de l'exploitant aérien étranger à opérer sur le territoire Haïtien ;
  - (2) Après l'examen administratif satisfaisant de la documentation fournie par l'exploitant aérien étranger aux termes des alinéas 10.2.1.1(c) et (d) ; et
  - (3) Lorsqu'elle a passé des accords bilatéraux ou multilatéraux avec l'État de l'exploitant, comprenant l'accord sur la clause relative à la sécurité cité à l'alinéa 10.2.1.1(c)(5) ; ou
  - (4) Lorsqu'elle n'a pas passé d'accords bilatéraux ou multilatéraux avec l'État de l'exploitant, si elle ne reçoit pas de constatations importantes relatives à la sécurité ou de déficiences

---

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

---

majeures d'informations disponibles ayant trait à la sécurité à propos de l'exploitant aérien étranger.

### 10.2.1.4 CONTENU D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS

- (a) Un document d'autorisations, conditions et limitations est délivré aux exploitants aériens étrangers pour les éléments qui ne figurent pas dans l'AOC de l'exploitant et dans les spécifications d'exploitation qui y sont associées, mais qui sont considérés comme nécessaires pour la compatibilité avec les opérations effectuées en Haïti.
  - (1) Un document d'autorisations, conditions et limitations délivré aux termes de la présente section doit contenir ce qui suit :
    - (i) Le nom complet de l'exploitant aérien étranger ;
    - (ii) L'adresse du siège de l'entreprise de l'exploitant aérien étranger et les détails relatifs aux contacts avec la direction de l'exploitation ;
    - (iii) L'adresse du siège de l'entreprise de l'exploitant aérien étranger et les détails relatifs aux contacts en Haïti ;
    - (iv) La date de délivrance et d'expiration (s'il y en a une) de l'AOC de l'exploitant aérien étranger ;
    - (v) Une déclaration indiquant : Ce document autorise [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] à opérer sur le territoire Haïtien ;
    - (vi) Une déclaration indiquant : Ce document est délivré à [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] parce qu'il est titulaire d'un AOC valide. Tout changement apporté à l'AOC par la CAA étrangère qui a délivré et supervise l'AOC de [nom de l'exploitant aérien étranger] doit être soumis par [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] par écrit à l'autorité compétente dans les plus brefs délais et ne dépassant pas 5 jours civils suivant ce changement.
    - (vii) Une déclaration indiquant : Ce document n'est plus en vigueur sur expiration, suspension, révocation, annulation ou mesure équivalente concernant l'AOC de l'exploitant aérien étranger ; et
    - (viii) Toute autorisation, condition ou limitation supplémentaire jugée nécessaire par l'autorité compétente.
- (b) Les spécifications d'exploitation délivrées à un exploitant aérien étranger par la CAA étrangère s'ajoutent à la présente réglementation.

### 10.2.1.5 VALIDITE CONTINUE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS

- (a) Lorsqu'il se livre à des opérations dans et vers Haïti, un exploitant aérien étranger doit s'assurer qu'il se conforme tout le temps aux exigences de ce qui suit :
  - (1) Ses spécifications d'exploitation ;
  - (2) Son programme de Sûreté approuvé d'exploitant aérien ; et
  - (3) Les exigences de sécurité imposées aux exploitants aériens opérant en Haïti.

## 10.3 DOCUMENTS

### 10.3.1.1 LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF DE L'EXPLOITANT AERIEN ETRANGER

- (a) Un exploitant aérien étranger doit utiliser un système de livret technique d'aéronef contenant les informations suivantes pour chaque aéronef :
- (1) Les informations relatives à chaque vol, nécessaires pour assurer le maintien de la sécurité de vol ;
  - (2) Le certificat en cours de remise en service de l'aéronef ;
  - (3) L'état actuel de la maintenance, indiquant quand la suivante, prévue ou hors cycle pour l'aéronef, doit avoir lieu, sauf si l'autorité compétente Haïtienne convient que cet état soit conservé ailleurs,
  - (4) Tous les défauts différés non réglés qui affectent l'exploitation de l'aéronef ; et
  - (5) Toute instruction nécessaire pour guider le soutien à la maintenance.

### 10.3.1.2 MANUELS, DOCUMENTS ET LICENCES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE DE L'EXPLOITANT AERIEN QUI DOIVENT ETRE TRANSPORTES

- (a) Un exploitant aérien étranger doit s'assurer que les manuels, documents et licences suivants sont transportés à bord des vols vers Haïti :
- (1) Une copie certifiée conforme du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation qui y sont associées, toutes devant être en langue anglaise ;
  - (2) Une copie du document d'autorisations, conditions et limitations requise aux termes de la Partie 10 ;
  - (3) Les parties en vigueur du manuel d'exploitation pertinentes aux devoirs de l'équipage sont transportées à bord de chaque vol ;
  - (4) Les parties du manuel d'exploitation qui sont requises pour un vol et faciles d'accès pour l'équipage à bord de l'aéronef pour chaque vol, comme la MEL et les informations et instructions ayant trait à l'interception de l'aéronef ;
  - (5) L'AFM ou le RFM en vigueur, approuvé par l'État d'immatriculation ou l'AOM approuvé par l'État de l'exploitant est transporté à bord de l'aéronef pour chaque vol. L'AFM ou le RFM doit être mis à jour en mettant en œuvre les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation et reçus de l'État de conception ;
  - (6) Le certificat d'immatriculation en vigueur et le certificat de navigabilité en vigueur concernant cet aéronef ;
  - (7) Les licences (compétence à jour) et certificats médicaux appropriés en cours de validité des membres de l'équipage de conduite et du personnel de cabine, si la CAA étrangère requiert une licence de membre de personnel de cabine ;
  - (8) L'approbation/la licence appropriée des membres de l'équipage pour l'utilisation de la radio de l'aéronef.

### 10.3.1.3 INFORMATIONS ET FORMULAIRES SUPPLEMENTAIRES DEVANT ETRE TRANSPORTES

- (a) Un exploitant aérien étranger doit s'assurer qu'outre les documents et manuels prescrits par l'alinéa 10.3.12 du RACH, les informations et formulaires suivants, pertinents pour le type et la

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

zone d'opération, sont transportés à bord de chaque vol :

- (1) Plan de vol exploitation ;
  - (2) Le livret technique d'aéronef contenant au moins les informations requises par l'alinéa 10.3.1.1(a) ;
  - (3) La documentation NOTAM/AIS appropriée pour les briefings ;
  - (4) Les informations météorologiques appropriées ;
  - (5) Les manifestes passagers et fret selon ce qui est approprié pour le vol prévu ;
  - (6) Le document relatif à la masse et au centrage pour l'aéronef, certifiant que la charge transportée est correctement distribuée et bien arrimée ;
  - (7) La notification des charges spéciales, dont toute marchandise dangereuse ; et
  - (8) Les cartes courantes de la zone d'exploitation.
- (b) L'autorité compétente peut autoriser que les informations figurant en détail au paragraphe (a) ci-dessus, ou une partie de celles-ci, soient sous une forme autre qu'imprimées sur papier, à condition qu'elles soient accessibles pour être inspectées.

### 10.3.1.4 PRESENTATION DE LA DOCUMENTATION, DES MANUELS ET DES DOSSIERS

- (a) Un exploitant aérien étranger doit :
- (1) Accorder à toute personne autorisée par l'autorité compétente accès à tout document, manuel et dossier ayant trait aux opérations aériennes et à la maintenance ; et
  - (2) Produire ces documents, manuels et dossiers, lorsque l'autorité compétente demande de le faire, dans des délais raisonnables.
- (b) Sur demande d'une personne autorisée par l'autorité compétente, le commandant de bord doit, dans des délais raisonnables, produire la documentation, les manuels et les dossiers qui doivent être transportés à bord.

### 10.3.1.5 CONSERVATION, PRODUCTION ET UTILISATION DES ENREGISTREMENTS PAR LES ENREGISTREURS DE BORD

- (a) Après un accident ou un incident qui s'est produit en Haïti avec un aéronef d'un exploitant étranger, ou lorsque l'autorité compétente l'ordonne, l'exploitant étranger d'un aéronef ayant un enregistreur de bord doit conserver les données enregistrées initialement pendant au moins 60 jours, sauf sur instruction contraire .

## 10.4 EXPLOITATION ET PERFORMANCE

### 10.4.1.1 CALCUL DE LA MASSE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

- (a) Un exploitant aérien étranger doit calculer la masse des passagers et des bagages enregistrés en utilisant :
- (1) La masse actuelle pesée de chaque personne et la masse pesée des bagages ; ou
  - (2) Les valeurs standards de masse spécifiées par la CAA étrangère.



## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (b) L'autorité compétente Haïtienne peut requérir qu'un exploitant aérien étranger opérant en Haïti donne la preuve de la validation de toutes les masses standards utilisées.

### 10.4.1.2 AVIONS MONOMOTEURS OPERANT DE NUIT OU EN IMC

- (a) Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un aéronef monomoteur qui n'est pas à turbine :
- (1) De nuit ; ou
  - (2) Dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), sauf en règles spéciales de vol à vue.
- (b) Un exploitant aérien étranger est autorisé à exploiter un aéronef monomoteur à turbine de nuit et en IMC, à condition que l'État de l'exploitant ait été assuré :
- (1) De la fiabilité du moteur à turbine ;
  - (2) Que les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation et les programmes de formation de l'équipage sont adéquats ;
  - (3) Que l'avion est équipé de façon appropriée pour un vol de nuit ou en IMC ;
  - (4) Pour les avions dont un certificat de navigabilité a été délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005 — un dispositif de surveillance des tendances de dégradation se trouve à bord ; et
  - (5) Pour les avions dont un certificat de navigabilité a été délivré après le 1<sup>er</sup> janvier 2005 — un dispositif automatique de surveillance des tendances de dégradation se trouve à bord.

### 10.4.1.3 EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE EN IFR OU DE NUIT

- (a) Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un avion avec un seul pilote en IFR ou de nuit, sauf sur approbation de l'État de l'exploitant et si l'avion satisfait aux conditions suivantes :
- (1) Le manuel de vol ne requiert pas un équipage de conduite de plus d'un pilote ;
  - (2) L'avion est propulsé par hélice ;
  - (3) La configuration maximale des sièges approuvée n'est pas pour plus de 9 passagers ;
  - (4) La masse maximale certifiée au décollage n'excède pas 5 700 kg ;
  - (5) L'avion est équipé de ce qui suit :
    - (i) Un pilote automatique utilisable avec au moins des modes de tenue d'altitude et de sélection de cap ;
    - (ii) Un casque d'écoute avec un micro-rail ou un équivalent ; et
    - (iii) Un moyen d'affichage des cartes permettant de les lire dans les conditions d'éclairage ambiantes.
  - (6) Le commandant de bord répond aux exigences d'expérience, de formation, de vérification et d'expérience récente.

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

### 10.4.1.4 REGLES DE VOL EN HAÏTI

- (a) Dans les limites territoriales de la République d'Haïti, les exploitants aériens étrangers doivent se conformer aux limitations et aux règles de vol figurant à la Partie 8 du RACH.
- (b) Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que leur équipage de conduite a les règles de vol de la Partie 8 du RACH de cette réglementation disponibles et qu'il les a apprises.

*N. B. : Les règles de vol figurent dans la Partie 8 du RACH.*

## 10.5 QUALIFICATIONS DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

### 10.5.1.1 GENERALITES

- (a) Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que leurs équipages de conduite possèdent les licences et qualifications pour les opérations qui doivent être menées en Haïti.

### 10.5.1.2 LIMITES D'AGE

- (a) Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que le commandant de bord se livrant à des opérations avec un seul pilote à bord d'un aéronef exploité en Haïti est âgé de moins de 60 ans.
- (b) Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que, pour les aéronefs exploités en Haïti et requérant plus d'un pilote en tant que membre de l'équipage de conduite, si un pilote a entre 60 et 65 ans, l'autre doit avoir moins de 60 ans.

### 10.5.1.3 COMPETENCE LINGUISTIQUE

- (a) Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que l'équipage de conduite d'un aéronef en Haïti satisfait aux exigences de compétence linguistique du niveau opérationnel 4 au minimum, comme indiqué dans l'Annexe 1 de l'OACI pour la langue anglaise et que cette compétence soit mentionnée sur la licence.

## 10.6 SURETE

### 10.6.1.1 SURETE DES AERONEFS

- (a) Un exploitant aérien étranger doit :
  - (1) S'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien et se conforme aux exigences pertinentes des programmes de sûreté nationale de l'État de l'exploitant ;
  - (2) Établir, maintenir et administrer des programmes de formation approuvés, qui permettent au personnel de l'exploitant de prendre les mesures appropriées pour prévenir les actes d'ingérence illicite, comme le sabotage ou la saisie illégale d'un aéronef et minimiser les conséquences de tels actes s'ils se produisent ;
  - (3) À la suite d'un acte d'ingérence illicite commis à bord d'un aéronef, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre immédiatement un rapport sur celui-ci aux autorités locales désignées et à la CAA de l'État de l'exploitant ;
  - (4) S'assurer qu'il y a à bord de tous les aéronefs une liste de vérification des procédures à suivre pour le type lors de la fouille à la recherche d'armes, d'explosifs et autres dispositifs dangereux dissimulés ; et

---

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

---

- (5) Si elle est installée, la porte du poste de pilotage d'un aéronef exploité pour le transport de passagers doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur de celui-ci pour empêcher tout accès non autorisé.

### 10.6.1.2 TRANSPORT NON AUTORISÉ

- (a) Un exploitant aérien étranger doit prendre des mesures pour s'assurer que personne ne se dissimule ou ne dissimule du fret à bord d'un aéronef.

## 10.7 MARCHANDISES DANGEREUSES

### 10.7.1.1 TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Nul exploitant aérien étranger n'est autorisé à accepter des marchandises dangereuses à transporter par voie aérienne en Haïti, sauf s'il :
- (1) A reçu l'autorisation de le faire de la CAA étrangère ; et
  - (2) A assuré la formation requise du personnel.
- (b) L'exploitant aérien étranger doit correctement classer, documenter, certifier, décrire, emballer, marquer, étiqueter et placer dans un conteneur qui convienne les marchandises dangereuses comme requis par son programme portant sur les marchandises dangereuses approuvé par la CAA étrangère.
- (c) Lorsque l'exploitant étranger a été autorisé à accepter des marchandises dangereuses et a un programme approuvé pour les marchandises dangereuses autorisé par la CAA étrangère, il doit soumettre une copie de ce programme à l'autorité compétente Haïtienne.

### 10.7.1.2 TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE

- (a) Un exploitant aérien étranger se livrant à des opérations de transport aérien commercial vers Haïti doit :
- (1) Ne pas transporter d'armes et de munitions de guerre par voie aérienne sauf sur approbation de le faire accordée par tous les États concernés.
  - (2) S'assurer que les armes et munitions de guerre sont :
    - (i) Rangées à bord de l'aéronef à un endroit inaccessible pour les passagers pendant le vol ; et
    - (ii) Dans le cas d'armes à feu, déchargées, sauf si, avant le début du vol, tous les États concernés ont convenu que ces armes et munitions de guerre peuvent être transportées dans des circonstances différentes, en tout ou en partie, de celles qui sont indiquées dans le présent sous-paragraphe.
  - (3) S'assurer que le commandant de bord soit notifié, avant le début du vol, des détails et de l'emplacement à bord de l'aéronef de toutes les armes et munitions de guerre qui doivent être transportées.

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

### 10.7.1.3 TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE SPORT

- (a) Un exploitant aérien étranger se livrant à des opérations de transport aérien commercial vers Haïti doit prendre toutes les mesures qui s'imposent pour s'assurer que toute arme de sport qui doit être transportée par voie aérienne soit signalée.
- (b) Un exploitant aérien étranger qui accepte de transporter des armes de sport doit s'assurer qu'elles :
  - (1) Sont rangées à bord de l'aéronef dans un endroit non accessible pour les passagers pendant le vol, sauf si l'autorité compétente a déterminé que ceci n'est pas pratique et a approuvé d'autres procédures ; et
  - (2) Sont déchargées, dans le cas d'armes à feu ou autres armes pouvant contenir des munitions.
- (c) Un exploitant aérien étranger peut permettre à un passager de transporter des munitions pour armes de sport dans les bagages enregistrés, si cela est approuvé par l'autorité compétente.

## 10.8 APPROBATION D'EXPLOITATION D'AERONEFS TELEPILOTES (ATP) SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

### 10.8.1.1 EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES PERSONNES OU EXPLOITANTS ETRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION D'AERONEFS TELEPILOTES (ATP) SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

- (a) Un exploitant aérien étranger n'exploite pas un ATP en Haïti s'il n'est pas autorisé à le faire par l'autorité compétente et n'est pas titulaire des autorisations, conditions et limitations qui y sont associées délivrées par cette autorité .
- (b) Lorsqu'un exploitant étranger désire demander à opérer un ATP en Haïti, il doit :
  - (1) Soumettre cette demande à l'autorité compétente sous la forme et de la manière prescrites ;
  - (2) Le faire en remplissant le formulaire de demande figurant à la NMO 10.8.1.1.
- (c) Une demande d'approbation d'exploitation sur le territoire Haïtien doit être accompagnée d'une copie de ce qui suit, traduite en anglais si les documents originaux ne sont pas dans cette langue, pour chaque ATP proposé pour être exploité en Haïti :
  - (1) Une copie certifiée conforme d'un certificat valide d'exploitant SATP ;
  - (2) Le certificat d'immatriculation de l'aéronef ;
  - (3) Le certificat de navigabilité ;
  - (4) La ou les licences de pilote à distance et le ou les certificats médicaux ;
  - (5) La licence radio de l'aéronef, si cela s'applique ;
  - (6) Le certificat d'assurance ;
  - (7) La certification acoustique délivrée conformément à l'Annexe 16 de l'OACI ;
  - (8) Le programme de Sûreté de l'exploitant de l'aéronef ; et
  - (9) Tout autre document que l'autorité compétente considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.
- (d) Aux termes de la présente réglementation, la demande initiale d'approbation pour ATP étranger

---

## Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

---

doit être soumise au moins 90 jours avant la date du début de l'exploitation prévue.

- (e) Une fois l'autorisation accordée par l'autorité compétente, l'exploitant :
- (1) Doit soumettre un plan de vol avant d'exploiter un ATP ;
  - (2) Doit suivre les règles d'exploitation d'ATP figurant à l'alinéa 8.8.1.33 ;
  - (3) Doit notifier immédiatement l'autorité compétente et l'ATC en cas d'annulation de vol ; et
  - (4) Doit, en cas de changement apporté au vol proposé, soumettre ces changements à l'autorité compétente aux fins de considération.





## RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

### RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

### PARTIE 10 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### VERSION 2017

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



## Partie 10 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### NMO 10.1.1.5 POUVOIRS D'INSPECTION

- (a) INSPECTEURS AUTORISÉS.
- (1) Les inspecteurs autorisés qui sont affectés à l'inspection d'aéronefs étrangers doivent être des inspecteurs chevronnés, qui comprennent la différence qui existe entre les inspections au sol de leurs propres exploitants (nationaux) effectuées dans le cadre des responsabilités de gestion de leur AOC et les inspections de surveillance effectuées à bord d'aéronefs d'exploitants étrangers (internationaux).
  - (2) Ces inspecteurs doivent être spécifiquement formés et autorisés à effectuer de telles inspections et posséder l'accréditation appropriée qui les identifie en tant qu'inspecteurs autorisés employés par l'autorité compétente.
  - (3) Les inspections au sol d'exploitants aériens étrangers doivent être effectuées de la même manière que celle des exploitants nationaux, avec certaines différences importantes, comme le fait que les normes appliquées aux exploitants étrangers doivent être fondées principalement sur les normes internationales et la réglementation nationale dérivée des normes internationales.
  - (4) Les inspecteurs autorisés doivent avoir fait la preuve d'une compétence linguistique en langue anglaise de niveau opérationnel 4 ou supérieur.
  - (5) Les inspecteurs autorisés doivent avoir des dossiers personnels de formation prouvant qu'ils ont été formés et sont compétents dans les domaines suivants :
    - (i) La Convention de l'OACI et ses Annexes 1, 6, 7 et 8 ;
    - (ii) Les différences qui existent entre les normes de l'OACI et la réglementation nationale, qui peut être plus détaillée ou plus restrictive. ;
    - (iii) La diplomatie, dont comment traiter des difficultés linguistiques potentielles et des différences culturelles ;
    - (iv) La souveraineté des aéronefs étrangers, ce qui signifie que les pouvoirs des inspecteurs sont limités à la documentation, à la communication et aux conclusions de rapports, sauf tel que stipulé à l'alinéa 10.1.1.5(a)(3) de la présente partie ;
    - (v) L'observation, l'enregistrement et le compte rendu de procédures lors de l'inspection d'exploitants aériens étrangers ; et
    - (vi) Les activités de surveillance, qui ne sont pas liées au processus de certification de l'exploitant.
- (b) PLANIFICATION AVANT L'INSPECTION.
- (1) Les inspecteurs autorisés doivent se préparer pour l'inspection d'exploitants étrangers en se tenant au courant des changements intervenus récemment dans la réglementation nationale en ce qui concerne les opérations menées par des exploitants d'autres États.
  - (2) Il convient de vérifier le droit de l'exploitant étranger à opérer en Haïti et à exploiter l'aéronef spécifique concerné, c'est-à-dire la délivrance d'un document d'autorisations, conditions et limitations par l'autorité compétente.
  - (3) Les antécédents de l'exploitant aérien étranger en Haïti doivent être examinés, dont ceux d'inspections passées et, en particulier, ceux de l'aéronef spécifique concerné dont l'inspection doit avoir lieu, pour vérifier toute action qui n'a pas été prise ou des tendances

récurrentes pouvant justifier une attention particulière.

- (4) Les inspections au sol (aire de trafic) concernent l'aéronef et son équipage, les opérations de la station en ligne, l'entretien et la maintenance et l'état de l'aire de trafic et de la porte et les activités qui s'y déroulent. Les contraintes de temps peuvent ne s'appliquer qu'à l'inspection de l'aéronef et de l'équipage. Il convient de déterminer le nombre d'inspecteurs autorisés et de spécialisations à utiliser, la répartition des tâches et le temps à consacrer à chaque tâche.
- (5) Étant donné que le plan d'inspection comprend des inspections exhaustives, il ne sera pas possible de couvrir tous les éléments voulus dans le temps disponible pour une inspection donnée sans entraîner un retard déraisonnable pour l'exploitant aérien étranger.
- (6) Comme les inspections d'aéronefs de tout exploitant peuvent être effectuées dans des aéroports différents par des inspecteurs autorisés différents, il faudra que le plan d'inspection général en tienne compte. Certains éléments doivent être couverts lors de chaque inspection, d'autres peuvent l'être au fil d'un certain nombre d'inspections. En conséquence, il convient de conserver des dossiers exhaustifs de toutes les inspections des aéronefs d'un exploitant particulier dans une base de donnée, sur papier ou sous un format électronique, à laquelle les inspecteurs autorisés concernés peuvent avoir accès et qu'ils peuvent mettre à jour.
- (7) Il convient de planifier, à partir de ces dossiers, ce sur quoi les inspections vont porter pour qu'une inspection complète des aéronefs de tout exploitant soit effectuée sur une période de temps définie.
- (8) La sélection d'un aéronef particulier à inspecter doit normalement être aléatoire et être faite sans discrimination. Cependant, les principes de la gestion des risques pour identifier les opérations perçues comme présentant un risque plus important pour la sécurité imposent donc d'effectuer des activités supplémentaires d'inspection visant ces opérations, qui peuvent être liées :
  - (i) À l'état de l'exploitant ;
  - (ii) Au type de l'aéronef ;
  - (iii) À la nature des opérations (régulières, non régulières, fret, taxi, etc.) ;
  - (iv) À l'exploitant étranger ; ou
  - (v) À l'aéronef individuel.

(c) INSPECTIONS.

- (1) Types
  - (i) Ce qu'il convient de vérifier lors d'une inspection au sol (aire de trafic) :
    - (A) Poste de pilotage ;
    - (B) Cabine/sécurité ;
    - (C) État de l'extérieur de l'aéronef ;
    - (D) Fret ; et
    - (E) Généralités.
- (2) Portée de l'inspection au sol (aire de trafic) d'un exploitant étranger :
  - (i) Il n'est pas possible de couvrir tout ce qui figure sur la liste de contrôle lors de chaque inspection au sol. Les inspections doivent prévoir de couvrir ce qui

**NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

**Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers**

présente un risque élevé, le reste étant couvert lors d'une série d'inspections.

- (ii) Il est essentiel que des dossiers adéquats soient conservés et qu'il y ait une coordination complète entre tous les inspecteurs autorisés qui prennent part aux inspections au sol de tout exploitant.
- (d) L'autorité compétente utilisera la liste de contrôle suivante pour effectuer les inspections au sol d'un exploitant étranger.

**Liste de contrôle d'inspection au sol d'un exploitant étranger**

INSPECTION AU SOL D'UN EXPLOITANT ÉTRANGER — PAGE 1		
<b>1.a. Nom de l'inspecteur :</b> <b>1.b. Type d'inspecteur :</b> <input type="checkbox"/> OPS <input type="checkbox"/> AW <input type="checkbox"/> C/S	<b>2.a. Nom de l'AOC :</b> <b>2.b. Numéro de vol :</b>	<b>3. État de l'exploitant :</b>
<b>4.a. Type de l'aéronef :</b> <b>4.b. Numéro d'immatriculation :</b>	<b>5.a. Nom du capitaine :</b> <b>5.b. Numéro de licence :</b>	<b>6.a. Nom du copilote :</b> <b>6.b. Numéro de licence :</b>
<b>7. Résultat de l'inspection :</b> <input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant	<b>8. Mesure prise aux termes de la Partie 10.1.1.5(a)(3)</b> <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<b>9. Date (JJ/MM/AAAA) :</b>
<b>I. Les documents à couvrir lors de toute inspection d'un exploitant étranger comprennent ce qui suit :</b>		
<b>Documents</b>		<b>S/U</b>
a. Certificat d'immatriculation ;		
b. Certificat de navigabilité ;		
c. Certificats de compétence, licences et évaluation médicale de l'équipage de conduite ;		
d. Permis d'exploitation aérienne et spécifications d'exploitation qui y sont associées, pertinents pour le type d'aéronef, qui sont des informations qui doivent être transportées à bord jusqu'à ce qu'un registre international des AOC finisse par constituer un autre moyen permettant d'avoir accès à ces informations ;		
e. Manuel de vol ou autre document contenant les données de performance ;		
f. Licence de station radio ;		
g. Carnet de route ou livret technique ou déclaration d'ordre général ;		
h. Fiche de maintenance ;		
i. Dossier relatifs au carburant et au lubrifiant ; et		
j. Document attestant la certification acoustique.		
Remarques :		

**INSPECTION AU SOL D'UN EXPLOITANT ÉTRANGER — PAGE 2**

**II. L'état général de l'aéronef doit être couvert lors de chaque inspection :**

Documents	S/U
a. Fuite de carburant, d'huile moteur et de fluide hydraulique hors tolérance ;	
b. Train d'atterrissage et logement du train ;	
c. Fuselage et mâts, selon le cas ;	
d. Ailes et mâts, selon le cas ;	
e. Moteurs, leurs cônes d'admission et d'échappement et systèmes inverseurs ;	
f. Hélices, selon le cas ; et	
g. Empennage ou empennage de queue.	

**Remarques :**

**III. Les documents qui doivent être couverts sur un nombre défini d'inspections comprennent ce qui suit :**

Documents	S/U
a. MEL ;	
b. Manuel d'utilisation de l'aéronef ;	
c. Données de performance du terrain d'aviation ;	
d. Listes de pointage pour les procédures normales, anormales et d'urgence ;	
e. Cartes aéronautiques (guide routier) ;	
f. Liste de pointage des procédures de fouille d'un aéronef ;	
g. Signaux visuels que les aéronefs intercepteurs et interceptés doivent utiliser ;	
h. Formulaires relatifs à la masse et au centrage et comment ils ont été remplis ;	
i. Bulletins et prévisions météorologiques ;	
j. Plan de vol exploitation ; et	
k. NOTAM.	

**Remarques :**

**INSPECTION AU SOL D'UN EXPLOITANT ÉTRANGER — PAGE 3**

**IV. Équipement d'aéronef qui doit être couvert sur un nombre défini d'inspections :**

Documents	S/U
a. Approvisionnement adéquat en oxygène pour l'équipage et les passagers ;	
b. Cartons d'information des passagers et leur contenu ;	
c. Extincteurs portatifs — poste de pilotage et cabine ;	
d. Radeaux de sauvetage et gilets de sauvetage ou dispositifs individuels de flottaison (selon le cas) ;	
e. Dispositifs pyrotechniques de signalisation de détresse (si cela s'applique) ;	
f. Trousses de premiers soins et trousse médicale (si cela s'applique) ;	
g. Porte de poste de pilotage anti-pénétration (si cela s'applique) ; et	
h. Panneaux et éclairage des issues de secours.	

**Remarques :**

**V. L'équipement supplémentaire suivant doit aussi être couvert annuellement par l'AOC en fonction de ce qui s'applique à l'aéronef et à l'exploitation :**

Documents	S/U
a. ACAS ;	
b. ELT ;	
c. FDR et CVR ; et	
d. GPWS avec capacités d'évitement du terrain vers l'avant.	

**Remarques :**

- (e) L'autorité compétente utilisera les procédures figurant aux tableaux suivants pour résoudre les constatations d'inspection.

**Tableau 1. Niveaux de gravité des constatations et mesures apparentées**

1) Gravité des constatations	Mesures		
	2) Information du commandant de bord	3) Information de la CAA responsable (État de l'exploitant et/ou État d'immatriculation) et direction d'exploitation de l'exploitant	4) Mesures correctives requises
<b>Mineure</b>	Oui	Non	Non
<b>Importante</b>	Oui	Oui Lettre à la CAA avec copie à la direction de l'exploitant	Non
<b>Majeure</b>	Oui	Oui Lettre à la CAA avec copie à la direction de l'exploitant. En cas d'endommagement de l'aéronef affectant la navigabilité, une communication directe avec la CAA de l'État d'immatriculation doit être établie. Aux termes des dispositions de l'Annexe 8 de l'OACI, la CAA décide des conditions concernant le retour du statut de vol. Confirmation par la suite avec lettre à la CAA et copie à la direction de l'exploitant.	Oui Actions consistant en ou restrictions d'exploitation, mesures correctives avant le vol ou sur la base de maintenance, interdiction de vol et/ou retrait de l'approbation d'exploitation dans le territoire Haïtien.

*n*

Tableau 2. Exemples de constatations et niveaux de gravité

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
<b>A. POSTE DE PILOTAGE — GÉNÉRALITÉS</b>			
1. État général	Sale et mauvais entretien		Grands objets non sécurisés (comme le fret ou des bagages) ; sièges de l'équipage de conduite inutilisables
2. Issues de secours	Les issues ne sont pas toutes utilisables, mais différées conformément aux dispositions de la MEL.	Les issues ne sont pas toutes utilisables et les dispositions de la MEL ne sont pas appliquées	Pas d'issue de secours utilisable/pas de dispositions de la MEL pour la poursuite de l'exploitation
3. Équipement — GPWS	Inopérant et conforme aux dispositions de la MEL	Inopérant et dispositions de la MEL pas appliquées	Pas installé GPWS vers l'avant requis et pas installé
4. Équipement — FMS		Base de données du système de gestion de vol (FMS) récemment périmée (moins de 28 jours)	Base de données FMS périmée par plus de 28 jours
5. Équipement — ACAS/CVR/FDR/ELT	Inopérant et conforme aux dispositions de la MEL	Inopérant et dispositions de la MEL pas appliquées	Requis et pas installé
<b>B. DOCUMENTATION DU POSTE DE PILOTAGE</b>			
1. Manuel de vol de l'aéronef		Pas de preuve d'approbation de l'État d'immatriculation  Incomplet, mais calculs de performance possibles	Pas à bord et calculs de performance impossibles
2. Manuel d'exploitation		Incomplet (voir l'Annexe 6, Appendice 2) ou pas approuvé par l'État de l'exploitant ou version périmée	Pas à bord
3. Listes de vérification	Hors de portée	Pas facilement disponibles et utilisées ou version périmée	Pas à bord
4. Guide routier (cartes de navigation)	Hors de portée	Récemment périmé (28 jours ou moins)	Très périmé (plus de 28 jours) Pas à bord

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
		Photocopies des cartes actuelles	
5. MEL		Pas à bord ou MMEL utilisée, mais pas de défaillances différées Le contenu de la MEL ne reflète pas l'équipement dont l'aéronef est doté MEL non approuvée	Pas à bord ou MMEL utilisée, mais pas de défaillances différées
6. Certificat d'immatriculation	Copie non certifiée	Pas à bord Pas de traduction en langue anglaise	
7. Certificat de navigabilité		Pas un original ou une copie certifiée conforme Pas de traduction en langue anglaise	Pas à bord Périmé
8. Licences des membres d'équipage (voir aussi G — Généralités, 3, langue de communication, dans ce tableau)	Formulaire ou contenu non conforme aux normes de l'OACI	Pas de traduction en langue anglaise	Pas valides pour ce type d'aéronef Pas à bord ou pas de validation correcte de l'État d'immatriculation Périmées ou pas d'évaluation médicale de Classe 1
9. Carnet de bord ou carnet technique équivalent	Défauts mineurs non documentés	À bord, mais pas correctement rempli	Pas à bord ou pas de document équivalent Fiche de maintenance arrivée à expiration ou pas valide Délais de rectification de la MEL arrivé à expiration pour les défaillances différées
10. Licence de station radio	Copie non certifiée	Pas à bord	
11. Certificat acoustique (lorsque cela s'applique)	Pas à bord Pas de traduction en langue anglaise		
12. Permis d'exploitation aérienne (AOC) (copie certifiée conforme)		Pas une copie certifiée conforme de l'AOC	
13. Spécifications d'exploitation (copie)		Pas exactes (périmées, type/route d'exploitation incorrect, aéronef ou	



1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
		exploitant incorrect, etc.) ou pas de traduction en langue anglaise	
14. Plan de vol exploitation	Copie non conservée au sol	Calculs de vol actuels, mais pas de documents actuels  Manque de données de suivi du carburant (vol d'arrivée)  Calculs du carburant non satisfaisants (vol de départ)	Pas de préparation au vol ou préparation incomplète  Calculs requis pour le carburant non disponibles ou pas mis à jour pour les conditions actuelles
15. Fiche et données de masse et de centrage		Incorrectes, mais dans les limites de l'aéronef	Incorrectes et hors des limites d'exploitation ou manquantes Données relatives à la masse et au centrage non disponibles
16. Limitations de performance de l'aéronef utilisant les données actuelles sur la route, les obstacles à l'aéroport et d'analyse de piste	Incomplet, mais n'affecte pas l'exploitation à cette date (comme, pas de données pour piste contaminée ou mouillée, mais ces conditions ne sont pas présentes)	Pas de données actuelles ou date de validité des données non disponible	Pas disponible
17. Manifeste fret et, si cela s'applique, manifeste passagers		Quelques imprécisions limitées ou données manquantes n'affectant pas la sécurité	Pas disponible ou très imprécis/incomplet
18. Inspection avant vol	Formulaire à bord, mais incomplet	Pas effectuée pour le vol d'arrivée	Pas effectuée pour le vol de départ
19. Bulletins et prévisions météorologiques	Pas les plus récents disponibles, mais valides	Pas imprimés, mais écrits à la main	Pas valides ou pas disponibles
20. NOTAM		Certaines données pertinentes en route manquantes	Pas disponibles
<b>C. POSTE DE PILOTAGE — ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ</b>			
1. Extincteurs portatifs	Pas facilement accessibles	Arrivés à expiration Pas correctement arrimés	Vides ou en nombre insuffisant ou manquants

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
			Pression nettement basse Pas accessibles
2. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison (s'ils sont requis)	Pas directement accessibles	Arrivés à expiration, selon le cas	Pas disponibles pour chaque membre de l'équipage du poste de pilotage à bord
3. Harnais		Ceinture de sécurité au lieu de harnais	Pas disponible ou utilisable par tous les membres de l'équipage de conduite
4. Équipement pour l'oxygène (s'il est requis)		Pas d'accès direct	Pas disponible ou utilisable par tous les membres de l'équipage de conduite Quantité d'oxygène insuffisante
5. Torche électrique (exploitation effectuée de nuit par l'exploitant)	Une seule disponible	Pile faible	Pas dans le poste de pilotage ou inutilisable
<b>D. SÉCURITÉ DE LA CABINE</b>			
1. État général	Sale, mauvais entretien ou en mauvais état	Moquette mal fixée Panneau de plancher mal fixé ou endommagé  Sièges inutilisables (et pas identifiés en tant que tels)	Impossible de se livrer aux tâches directes, normales et anormales
2. Sièges des membres de l'équipage de cabine	Harnais/ceintures difficiles à manier	Sangle ou boucle usée ou endommagée ; pas utilisable	Pour tout membre de l'équipage de cabine minimum requis : pas de siège disponible ; ou harnais et ceinture de sécurité pas disponible ou inutilisable
3. Trousse de premiers soins/médicale d'urgence	Arrivée à expiration Incomplète Pas à l'endroit		Pas disponible
4. Extincteurs portatifs	Pas directement accessibles	Arrivés à expiration Pas correctement arrimés	Vides, pression nettement faible, ou manquants ou inutilisables
5. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison (s'ils sont requis)	Pas directement accessibles	Arrivés à expiration, selon le cas	Pas disponibles pour chaque personne transportée

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
6. Ceintures de sécurité (sièges passagers)	Sangle ou boucle usée ou endommagée Pas disponibles ou utilisables pour tous les sièges passagers et l'aéronef envoyé conformément à la MEL	Pas disponibles ou utilisables pour tous les sièges passagers et l'aéronef non envoyé conformément à la MEL	Pas disponibles ou utilisables pour quelque passager que ce soit
7. Éclairage et marquage des issues de secours, torches électriques de secours		Certains panneaux d'issues de secours ne fonctionnant pas Nombre insuffisant de torches électriques de secours ; torches électriques de secours mal situées ; piles des torches électriques faibles ou vides	Défauts de l'équipement d'éclairage d'urgence pas acceptables selon les dispositions de la MEL
8. Toboggans/radeaux de sauvetage (selon les besoins) (pour les vols longue distance au-dessus de l'eau)	Pas à l'endroit spécifié, comme établi par l'État de l'exploitant	Installés incorrectement	Nombre insuffisant Pas utilisables
9. Approvisionnement en oxygène (équipage de cabine et passagers)	Quantité d'oxygène insuffisante ou nombre de masques insuffisant pour les passagers et les membres de l'équipage	Quantité d'oxygène insuffisante ou nombre de masques insuffisant pour les passagers et les membres de l'équipage et vol effectué au-dessus du niveau 250	
10. Cartons de consignes en cas d'urgence	Pas suffisamment de cartons de consignes en cas d'urgence pour tous les passagers	Cartons d'un autre aéronef ou versions de toute évidence différente Certaines informations manquantes ou incorrectes	Pas de cartons de consignes d'urgence à bord
11. Membres du personnel de cabine		Membres du personnel de cabine pas à l'endroit spécifié	Nombre insuffisant de membres de personnel de cabine
12. Accès aux issues de secours			Blocage par des bagages ou du fret, etc. Blocage par des sièges
13. Sécurité des bagages de cabine			Pas rangés de manière sûre

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
14. Nombre de sièges			Plus de sièges que la capacité certifiée Nombre insuffisant de sièges utilisables pour tous les passagers à bord
<b>E. ÉTAT DE L'EXTÉRIEUR DE L'AÉRONEF</b>			
1. État général de l'extérieur	Défauts mineurs	Les défauts n'ont pas nécessairement besoin d'être corrigés avant le vol (corrosion visible, marquage illisible, etc.)	Défauts liés à la sécurité (correction requise avant le départ) Dégivrage inadéquat
2. Portes et trappes	Défauts mineurs, mais utilisables	Instructions sur l'utilisation des portes manquantes ou pas claires Joint légèrement endommagé	Inutilisables et pas compatibles avec le nombre de passagers à bord Joint manquant ou très endommagé
3. Commandes de vol	Défauts mineurs	Mauvais état (dommages, bandes pare-foudre manquantes ou décharges d'électricité statique, jeu, manque de lubrification, décollement)	Dommages, corrosion, fuites ou usure hors des limites de la MEL, du manuel de réparations structurelles (SRM), etc.
4. Roues, pneus et freins	Défauts mineurs	Signes de sous-gonflage Pression de pneu incorrecte. Usure inhabituelle	Pneus usés ou endommagés au-delà des limites Freins usés, qui fuient ou endommagés au-delà des limites Composants endommagés ou pièces manquantes (comme bouton de liaison, détecteurs thermiques)
5. Train d'atterrissage	Défauts mineurs	Signes importants de fuite, sous-pression de jambe, corrosion et manque évident de lubrification	Dommages, corrosion, pièces manquantes et/ou fuite au-delà des limites
6. Logement du train	Défauts mineurs ou sale	Signes de fuite, corrosion et manque évident de lubrification	Dommages, corrosion étendue, fuites au-delà des limites
7. Buse d'admission et d'éjection	Défauts mineurs	Carcasse ou revêtement interne	Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.) au-

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
		endommagé Bosselures et fentes dans l'échappement, toutes dans les limites, mais pas enregistrées sur le livret technique ou un document équivalent Fuites mineures d'huile et de carburant	delà des limites de la MEL, du manuel de maintenance de l'aéronef (AMM), SRM, etc. Fuites au-delà des limites
8. Pales de soufflantes (si cela s'applique)	Défauts mineurs	Dommages aux pales de soufflante dans les limites, mais pas enregistrés sur le livret technique ou un document équivalent	Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.) au-delà des limites de la MEL, de l'AMM, SRM, etc.
9. Hélices (si cela s'applique)	Défauts mineurs	Dommages aux hélices dans les limites, mais pas enregistrés sur le livret technique ou un document équivalent	Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.), fuites, jeu des pales au-delà des limites de la MEL AMM, SRM, etc.
10. Réparations structurelles précédentes	Défauts mineurs	Pas d'informations sur les réparations temporaires, doutes sur les anciennes réparations et réparations acceptables pour la poursuite du vol	Réparations mal faites ou conception apparente insatisfaisante Dommages à une ancienne réparation
11. Dommages de toute évidence pas réparés	Dans les limites et enregistrés	Dans les limites, mais pas enregistrés	Dommages non évalués et pas enregistrés affectant la navigabilité
12. Fuites	Dans les limites	Accumulation d'eau depuis longtemps et fuites dans les toilettes (glace bleue)	Fuites (huile, carburant, hydraulique, eau) au-delà des limites
<b>F. CARGAISON</b>			
1. État général des soutes et des conteneurs	Éclairage partiellement défectueux Défauts mineurs, mais sans danger	Panneaux partiellement endommagés Conteneurs partiellement endommagés Éclairage défectueux Verrous de plancher (partiellement) inutilisables Accès limité aux soutes	Panneaux endommagés au-delà des limites Conteneurs endommagés Dommages structurels au-delà des limites Système d'extinction défectueux ou inexistant (lorsque cela s'applique) Soute pas utilisée conformément à la classification Pas d'accès à la soute

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
		(pour les avions mixtes) Filet de séparation ou de protection de porte endommagé	(pour les avions mixtes) Pas de filet de retenue (avions mixtes et cargos) Pas de rideau antifumée Verrous de plancher inutilisables et au-delà des limites de la MEL
2. Marchandises dangereuses	Pas moyen de reconnaître les marchandises dangereuses présentées à l'exploitant pour expédition	Pas de réglementation sur les marchandises dangereuses ou de référence	Pas d'informations ou informations incomplètes données au commandant de bord sur les marchandises dangereuses transportées, contrevenant aux dispositions du Doc 9284 Déficiences : fuites, mauvais emballage, étiquette manquante Marchandises dangereuses pas arrimées correctement Chargement pas effectué conformément à l'Annexe 18 Marchandises dangereuses transportées sans autorisation ou en contravention des dispositions de l'Annexe 18 ou du Doc 9284
3. Sécurité du fret à bord	Dommages mineurs à : fixation, matériel d'assujettissement de la cargaison, palette/conteneur et/ou verrous	Palette, conteneur ou filet endommagé	Fret pas arrimé de manière sûre et/ou correctement réparti : — Fixation — Matériel d'assujettissement de la cargaison — Palettes et conteneurs — Verrous Répartition de la charge/charge sur le plancher au-delà des limites
<b>G. GÉNÉRALITÉS</b>			
1. Remarques supplémentaires	Constatations d'ordre général avec un effet mineur sur la sécurité	Constatations d'ordre général avec un effet important sur la sécurité	Constatations d'ordre général avec un effet majeur sur la sécurité
2. Avitaillement	Équipage de cabine pas au courant d'un avitaillement avec	Pas de procédures en place pour l'avitaillement avec des passagers à	Procédures en place, mais pas appliquées

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
	des passagers à bord	bord	
3. Langue destinée aux communications		Brevets de pilote sans aval de compétence linguistique pour l'anglais ou la langue utilisée en radiotéléphonie (sauf si un plan de mise en œuvre est mis à disposition par l'État de délivrance	Pilotes ne parlant pas couramment la langue anglaise ou celle qui est utilisée en radiotéléphonie

## NMO 10.2.1.1 EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES EXPLOITANTS ÉTRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

(a) Formulaire de demande d'un exploitant étranger.

### Formulaire de demande d'opérations de transport aérien commercial par un exploitant étranger — Page 1

(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation en Haïti)

#### Section 1 : À remplir par le demandeur

##### Section 1A : Informations relatives au demandeur

<p>1. <b>Nom et adresse de la compagnie.</b> Nom enregistré de la compagnie et nom commercial s'il est différent. Adresse de la compagnie : adresse postale, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique.</p>	<p>2. <b>Bureau principal.</b> Adresse de l'établissement principal dont : numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique.</p>
<p>3. <b>Date proposée pour le début des opérations :</b> (JJ/MM/AAAA) :</p>	<p>4. <b>Indicatif de 3 lettres de l'OACI pour la compagnie exploitant l'aéronef :</b></p>

##### 5. Personnel de direction d'exploitation

a. Nom	b. Titre	c. Numéro de téléphone, numéro de télécopieur et adresse électronique

##### Section 1B. Type d'approbation recherchée par le demandeur. *Cocher les cases appropriées*

6. a.  L'exploitant aérien a l'intention d'effectuer des vols commerciaux à partir et en direction d'aérodromes d'Haïti  
 b.  L'exploitant aérien n'a l'intention que d'effectuer des survols et des arrêts techniques en Haïti

<p>7. <b>Types d'opérations proposées par l'exploitant aérien :</b></p> <p>a. <input type="checkbox"/> Passagers et fret              b. <input type="checkbox"/> Fret seulement              c. <input type="checkbox"/> Opérations prévues              d. <input type="checkbox"/> Vols affrétés              e. <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses</p>	<p>8. <b>Régions géographiques dans lesquelles les opérations sont prévues et structure de route proposée :</b></p>
---	---



**Formulaire de demande d'opérations de transport aérien commercial par un exploitant étranger —  
 Page 2**

*(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation en Haïti)*

**Section 1C. Informations sur l'aéronef de l'exploitant**

**9. Veuillez indiquer où se trouvent les marques de la nationalité et d'immatriculation de l'aéronef particulier à bord dans le cadre de la flotte exploitée aux termes du permis d'exploitation aérienne ou fournir une documentation séparée.**

**Veuillez fournir les informations suivantes :**

Type d'aéronef <i>(marque, modèle et série ou série maître)</i>	RVSM <sup>1</sup> Approbation	EDTO <sup>2</sup>	Certification acoustique <sup>3</sup> <i>(Annexe 16 Ch.)</i>	Remarques
[Aéronef type 1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[Aéronef type 2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[Aéronef type 3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[Aéronef type 4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**Joindre des copies de ce qui suit :**

- Autorisation économique ;
- Permis d'exploitation aérienne et spécifications d'exploitation qui y sont associées ;
- Certificat d'assurance ;
- En cas de location d'aéronef avec équipage, une copie de l'approbation de la CAA de l'État de l'exploitant, identifiant l'exploitant qui exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef ; et
- Document autorisant les droits de circulation spécifiques, délivré par l'autorité compétente appropriée ou résultant d'un accord bilatéral de transport aérien (s'il est requis par l'État vers lequel l'exploitant se rend).

<b>Signature :</b>	<b>Date (JJ/MM/AAAA) :</b>	<b>Nom et titre :</b>
--------------------	----------------------------	-----------------------

**Section 2 À remplir par l'autorité compétente**

<b>Évalué par (nom et bureau)</b>	<b>Décision de l'autorité compétente :</b> <input type="checkbox"/> Approbation accordée <input type="checkbox"/> Non approuvé
-----------------------------------	---

**Remarques :**

<b>Signature du représentant de l'autorité compétente :</b>	<b>Date (JJ/MM/AAAA) :</b>
---	----------------------------

<sup>1</sup> Tel qu'approuvé par l'État de l'exploitant

<sup>2</sup> Tel qu'approuvé par l'État de l'exploitant

<sup>3</sup> Tel qu'approuvé par l'État de l'exploitant

### NMO 10.2.1.1(B) EXEMPLE DE CLAUSE RELATIVE A LA SECURITE

Exemple de clause relative à la sécurité qui doit être insérée dans les accords de service aérien, qui permet aux exploitants de fournir un service vers un autre État et vice versa.

- (a) Chaque Partie est autorisée à demander des consultations à tout moment en ce qui concerne les normes de sécurité. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
- (b) Si, à la suite de telles consultations, une Partie constate que l'autre n'observe pas et ne gère pas efficacement les normes de sécurité dans les domaines mentionnés au paragraphe (a), qui répondent aux normes établies alors, conformément à la Convention sur l'aviation civile internationale (Doc 7300), ci-après appelée la Convention, l'autre Partie doit en être informée, ainsi que des mesures considérées comme étant nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre Partie prend ensuite les mesures correctives appropriées dans une limite de temps convenue.
- (c) Aux termes de l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par ou au nom d'une compagnie aérienne de l'autre Partie, assurant un service vers et du territoire d'une autre Partie, peut, pendant qu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une fouille par des représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que ceci n'entraîne pas un retard déraisonnable de l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 3 de la Convention, cette fouille a pour objet de vérifier la validité de la documentation pertinente de l'aéronef, des licences de son équipage et que l'équipement de l'aéronef et l'état de ce dernier sont conformes aux normes établies alors aux termes de la Convention.
- (d) Lorsqu'une mesure urgente est essentielle pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie.
- (e) Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe (d) ci-dessus, est interrompue lorsque la raison justifiant la prise de cette mesure n'existe plus.
- (f) En ce qui concerne le paragraphe (b) ci-dessus, s'il est déterminé qu'une Partie ne se conforme toujours pas aux normes de l'OACI une fois que la période de temps convenue s'est écoulée, le Secrétaire général de l'OACI doit en être informé. Ce dernier doit aussi être informé de la résolution satisfaisante de la situation.

### NMO 10.2.1.2 CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS

- (a) L'autorité compétente doit, lorsqu'elle évalue une demande soumise par un exploitant aérien étranger d'exploitation sur le territoire Haïtien :
  - (1) Examiner aussi bien les capacités de supervision de la sécurité que les antécédents de la CAA étrangère de l'État de l'exploitant et, s'il est différent, de l'État d'immatriculation ; et
  - (2) Les procédures et pratiques d'exploitation de l'exploitant aérien étranger lui-même.
- (b) L'autorité compétente doit obtenir des informations sur les capacités de supervision de la sécurité et le niveau de conformité aux normes de l'OACI de la CAA étrangère et de l'État de l'exploitant en accédant aux informations figurant dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI. Ces informations sont disponibles :
  - (1) Sur le site web de l'OACI, <http://www.icao.int>, et accessibles en passant par Échange

- d'information sur la sécurité de vol (Flight Safety Information Exchange — FSIX) — Audits de la supervision de la sécurité (Safety Oversight Information) — Rapports d'audit (de 1999 à 2004) ou Rapports d'audit (Approche exhaustive du système — Comprehensive Systems Approach) ;
- (2) Sur le site sécurisé Audits de la supervision de la sécurité de l'OACI, qui est accessible avec un mot de passe donné seulement par l'OACI à l'OFNAC en passant par la page d'accueil FSIX ; et
  - (3) Avec un mot de passe donné seulement par l'OACI à l'autorité compétente en accédant aux rapports récapitulatifs d'audit de l'USOAP disponibles pour l'OFNAC sur l'OACI-Net <http://www.icao.int/icaonet/>.
- (c) l'autorité compétente obtient et évalue des informations sur l'exploitant aérien étranger. Ces informations sont disponibles :
- (1) En demandant à la CAA étrangère de l'État de l'exploitant les rapports portant sur toute inspection qui a pu être effectuée ; et
  - (2) En demandant à avoir accès aux rapports d'audits d'un exploitant aérien étranger, effectués par des organismes indépendants d'audit de l'aviation et/ou par d'autres exploitants aériens, comme les partenaires qui partagent un code. Pour évaluer la demande, ces audits non imposés par la réglementation doivent être utilisés en même temps que d'autres informations, comme un rapport du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP de l'OACI) ou toute conclusion d'une autre inspection.
- (d) Formulaire de demande d'un exploitant aérien étranger, Section 2, à remplir par l'autorité compétente:
- (1) En cas de constatations négatives importantes et/ou de manquements majeurs pertinents pour son examen des capacités de supervision de la sécurité et du niveau de conformité aux normes de l'OACI par la CAA étrangère de l'État de l'exploitant, l'autorité compétente engage des discussions avec la CAA étrangère de l'État de l'exploitant pour chercher à résoudre les manquements avant de décider d'approuver ou non le formulaire de demande de l'exploitant aérien étranger et d'approuver ou non le document d'autorisations, conditions et limitations.
  - (2) En cas de constatations négatives importantes et/ou de manquements majeurs pertinents pour son évaluation de l'exploitant aérien étranger, l'autorité compétente ne doit pas approuver le formulaire de demande de l'exploitant aérien étranger et ne doit pas lui délivrer un document d'autorisations, conditions et limitations.

## NMO 10.8.1.1 EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES PERSONNES OU EXPLOITANTS ÉTRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION D'AÉRONEFS TELEPILOTES (ATP) SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

(a) Formulaire de demande d'un exploitant étranger — Aéronefs télépilotes.

### Formulaire de demande d'exploitation d'aéronefs télépilotes par un exploitant étranger — Page 1/3

(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation en Haïti)

#### Sections 1, 2, 3 et 4 — À remplir par le demandeur

##### Section 1 Informations relatives au demandeur

- |  |  |
|--|--|
| <p>1. Exploitant ou, si cela s'applique, nom de la compagnie ou nom commercial s'il est différent. Adresse : adresse postale, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique.</p> | <p>2. Pilote(s) de l'aéronef télépilote. Adresse : adresse postale, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique.</p> |
|--|--|

3. Informations relatives à l'assurance : Nom et adresse de l'assureur, y compris numéro de téléphone, :numéro de télécopieur et courrier électronique.

##### Section 2 : Identification de l'aéronef

1. Numéro d'immatriculation de l'aéronef : \_\_\_\_\_
2. Identification de l'aéronef à utiliser en radiotéléphonie, si cela s'applique : \_\_\_\_\_
3. Type de l'aéronef : \_\_\_\_\_
4. Description de l'aéronef (moteurs, hélices, envergure, par exemple) : \_\_\_\_\_
5. Aéronef contrôlé par
  - Vision directe
  - Satellite
  - Programme informatique
  - Autre \_\_\_\_\_
6. Équipement de l'aéronef (pulvérisateur, caméra, type, transmission en direct ou photographies, par exemple) : \_\_\_\_\_
7. En cas d'équipement avec une caméra, destination de la transmission de la caméra de l'aéronef :
  - Base principale de l'exploitant/de la compagnie
  - Autre (préciser) : \_\_\_\_\_
8. Bande de fréquence devant être utilisée : \_\_\_\_\_

##### Section 3 Description des opérations prévues

1. Type(s) d'opérations proposées : cocher les cases appropriées

**NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

**Partie 10 — Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers**

a. <input type="checkbox"/> Cartographie aérienne b. <input type="checkbox"/> Arpentage aérien c. <input type="checkbox"/> Photographie aérienne d. <input type="checkbox"/> Publicité aérienne e. <input type="checkbox"/> Surveillance et inspection aériennes f. <input type="checkbox"/> Gestion des incendies de forêt g. <input type="checkbox"/> Service météorologique h. <input type="checkbox"/> Recherche et sauvetage i. <input type="checkbox"/> Enquête sur accident/incident	j. <input type="checkbox"/> Survol seulement d'Haïti k. <input type="checkbox"/> Survol et arrêt technique en Haïti	l. <input type="checkbox"/> Fret, indiquer le type : _____ l.a. Le fret est-il classé comme des marchandises dangereuses ? : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non l.b. La charge est-elle : <input type="checkbox"/> Interne <input type="checkbox"/> Externe	<input type="checkbox"/> Autre : _____ _____ _____
---	--	--	--

**Formulaire de demande d'exploitation d'aéronefs télépilotes par un exploitant étranger — Page 2/3**

(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation en Haïti)

**2. Règles de vol :** Cocher les cases appropriées

- a.  VFR
- b.  IFR
- c.  IMC
- d.  VLOS (visibilité directe)

**3. Dates/régions géographiques/description des opérations prévues et structure de route proposée :**

- a. Date(s) prévue(s) pour le vol (jj/mm/aaaa) : \_\_\_\_\_
- b. Point of départ : \_\_\_\_\_
- c. Destination : \_\_\_\_\_
- d. Route à suivre : \_\_\_\_\_
- e. Vitesse(s) de croisière : \_\_\_\_\_
- f. Niveau(x) de croisière : \_\_\_\_\_
- g. Durée/fréquence du vol : \_\_\_\_\_
- h. Lieux d'atterrissage d'urgence le long de la route proposée : \_\_\_\_\_
- i. Pour les atterrissages d'urgence :
  - 1. Personne responsable du recouvrement de l'aéronef : \_\_\_\_\_
  - 2. Personne responsable du nettoyage en cas d'impact : \_\_\_\_\_
- j. Numéros de téléphone pour contact d'urgence : \_\_\_\_\_

**Section 4 Caractéristiques de l'ATP**

**1. Caractéristiques de l'ATP :**

- a. Type d'aéronef : \_\_\_\_\_
- b. Masse maximale certifiée au décollage : \_\_\_\_\_
- c. Nombre de moteurs : \_\_\_\_\_
- d. Impératifs de décollage et d'atterrissage : \_\_\_\_\_
- e. Capacités de détection et d'évitement : \_\_\_\_\_
- f. Nombre et emplacement des postes de pilotage à distance et procédures de passation entre les stations de pilotage à distance, si cela s'applique : \_\_\_\_\_
- g. Charge — Informations/description : \_\_\_\_\_
- h. Contrôle visuel du décollage et/ou de l'atterrissage ou décollage et atterrissage effectués par caméra à bord : \_\_\_\_\_

**2. Caractéristiques de performance :**

- a. Vitesses d'exploitation : \_\_\_\_\_
- b. Vitesses ascensionnelles typique et maximale : \_\_\_\_\_
- c. Vitesses de descente typique et maximale : \_\_\_\_\_
- d. Taux typique et maximal de virage : \_\_\_\_\_
- e. Autonomie maximale de l'aéronef : \_\_\_\_\_
- f. Autres, comme limitations pour le vent, givrage, précipitations : \_\_\_\_\_

**4. Capacités en matière de communications, navigation et surveillance :**

- a. Fréquences et équipement des communications pour la sécurité aéronautique :
  - i. Communications ATC, dont tout autre moyen de communication : \_\_\_\_\_
  - ii. Liens de commandement et de contrôle (C2), dont les paramètres de performance et la zone de couverture opérationnelle désignée ; \_\_\_\_\_
  - iii. Communications entre le pilote à distance et l'observateur ATP, si cela s'applique ; \_\_\_\_\_
- b. Équipement de navigation ; et \_\_\_\_\_
- c. Équipement de surveillance (transpondeur SSR, sortie ADS-B, par exemple). \_\_\_\_\_

**Formulaire de demande d'exploitation d'aéronefs télépilotes par un exploitant étranger — Page 3/3**

**5. Procédures d'urgence :**

- a. Défaillance des communications avec l'ATC : \_\_\_\_\_
- b. Défaillance C2 : \_\_\_\_\_
- c. Défaillance des communications entre le pilote à distance et l'observateur ATP, si cela s'applique : \_\_\_\_\_
- d. Défaillance du satellite, si cela s'applique : \_\_\_\_\_
- e. Recouvrement lors d'atterrissages imprévus : \_\_\_\_\_
- f. Procédure de communication avec les services de police locaux en cas d'impact : \_\_\_\_\_

**Joindre des copies de ce qui suit, avec traduction en langue anglaise si les documents originaux sont dans une autre langue :**

- Preuve d'autorisation économique, si cela s'applique ;
- Certificat d'immatriculation ;
- Certificat de navigabilité ;
- Certificat d'assurance ;
- Permis d'exploitation aérienne SATP (copie certifiée conforme) ;
- Brevet de pilote(s) à distance, indiquant une compétence en langue anglaise au moins égale au niveau 4 de l'OACI, et certificat(s) médical(aux) ;
- Licence de station radio de l'aéronef, si cela s'applique ;
- Document de certification acoustique délivré conformément à l'Annexe 16 de l'OACI ;
- Programme de sécurité de l'exploitant ; et
- Plan de vol proposé à soumettre à l'ATC.

**Signature du demandeur :**

**Date (JJ/MM/AAAA) :**

**Nom et titre :**

**Section 5 à remplir par l'autorité compétente**

**Évalué par (nom et bureau)**

**Décision de l'autorité compétente :**

Approbation accordée  Non approuvé

**Remarques :**

**Signature du représentant de l'autorité compétente :**

**Date (JJ/MM/AAAA) :**