



**LE MANUEL DES REGLEMENTS DE L'AVIATION CIVILE
D'HAÏTI(RACH)**

PARTIE 1

**POLITIQUE GENERALE, ADMINISTRATION
ET PROCEDURES, DEFINITIONS**

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 CONFERES PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE
PUBLIEE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES
ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.**



Capt. Olivier Philip JEAN
Directeur Général, OFNAC



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENTS DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

**PARTIE 1 — POLITIQUE GÉNÉRALE, ADMINISTRATION ET PROCÉDURES,
DÉFINITIONS**

NOVEMBRE 2017

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

Emplacement	Date	Description
Tableau des amendements	11/2013	Erreurs typographiques corrigées (EDTO) dans 1.5
1.1.1.2 (b)	01/11/04	« Licence » ajoutée
1.1.1.3 (b)	01/11/04	Sous-section supprimée
1.1.1.3 (e)	01/11/04	« Sous-section » remplacé par « réglementation ».
1.1.1.4	01/11/04	Section « Définitions » déplacée au 1.4 Inclusion des définitions de toutes les parties dans la section 1.4 pour en faciliter la consultation
1.2.1.15	01/11/04	« Drogue et alcool » remplacé par « substance psychoactive » en conformité avec la terminologie de l'OACI
1.2.1.15 (a)	01/11/04	Sous-sections (1) et (2) remplacées par « testé pour l'usage de substances psychoactives »
1.2.1.15 (b)	01/11/04	L'ancienne sous-section (b) est maintenant la nouvelle sous-section (d). Nouvelle sous-section (b) ajoutée
1.2.1.15 (c)	01/11/04	Texte de la sous-section remplacé dans sa totalité
1.3 :	11/2013	Erreur typographique corrigée en référence à l'ordre 2150.3B de la FAA
1.3	01/11/04	Texte de la section remplacé dans sa totalité
1.3	06/08/2006	Toute la section Exemptions transférée au 1.4 avec changement correspondant de numérotation
1.3	06/08/2006	Nouvelle section ajoutée sur les Procédures d'enquête et d'exécution, avec certains nouveaux paragraphes et certains paragraphes existants sur les mesures administratives, les activités civiles et criminelles et les mesures relatives aux certificats transférés de la section 1.2 à cette nouvelle section 1.3
1.3.1.	06/08/2006	Nouveaux paragraphes ajoutés sur les Procédures d'enquête
1.3.2.	06/08/2006	Transféré de l'ancien alinéa 1.2.1.6
1.3.3.	06/08/2006	Nouveau titre « Mesures d'exécution juridique » ajouté.
1.3.3.1	06/08/2006	Transféré de l'ancien alinéa 1.2.1.8
1.3.3.2	06/08/2006	Transféré de l'ancien alinéa 1.2.1.9
1.3.3.3	06/08/2006	Transféré et combinant les anciens alinéas 1.2.1.7.1, 1.2.1.7.2, 1.2.1.7.3, 1.2.1.7.3, 1.2.1.10, 1.2.1.11, 1.2.1.12
1.3.3.4	06/08/2006	Nouveau paragraphe ajouté sur la saisie des aéronefs
1.3.3.4	25/05/2010	Référence modifiée
1.4 (64)	11/10/2002	« Commandant en second » remplacé par copilote en conformité avec la terminologie de l'OACI
1.4	06/08/2006	Toute la section des Définitions transférée à la nouvelle section 1.5, avec changement de numérotation correspondant et nouvelles définitions ajoutées
1.5	25/05/2010 11/2012	Définitions ajoutées : Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA) ; altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH) ; ELT (AD) automatiquement déployable ; moteur ; vol d'aviation générale ; services d'escale ; probable ; programme de maintenance ; évaluateur médical ; médecin-conseil ; altitude minimum de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH) ; altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) ; manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant ; navigation fondée sur les performances (PBN) ; performance de communication requise (RCP) ; type de

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

		<p>performance de communication requise (RCP type) ; portée visuelle de piste (RVR) ; atterrissage forcé en sécurité ; programme de sécurité ; fiche de maintenance signée ; substantiel ; programme de sécurité de l'État ; erreur verticale totale (TVE)</p> <p>Définitions modifiées : Type d'aéronef ; spécifications d'exploitation</p> <p>Notes ajoutées : Navigation de surface (RNAV) ; marchandises dangereuses ; spécification de navigation ; État d'immatriculation ; conditions météorologiques de vol à vue.</p>
1.5	25/05/2011	Définition modifiée : Transport commercial aérien
1.5	11/07/2011 11/2012	<p>Définitions ajoutées : En état de navigabilité ; conditions d'exploitation anticipées ; cursus approuvé ; hélicoptères de Catégorie A ; hélicoptères de Catégorie B ; configuration (s'appliquant à l'avion) ; blocs d'alimentation critiques ; masse de calcul à l'atterrissage ; masse de calcul au décollage ; source discrète des dommages ; héliport sur terrasse ; survol de l'eau prolongé ; survol maritime prolongé ; facteur de sécurité ; aire d'approche finale et de décollage (FATO) ; ignifuge ; résistant au feu ; agent technique d'exploitation/agent régulateur de vol ; danger ; surface d'atterrissage ; affichage tête-haute ; charges limites ; facteur de charge ; hélicoptère de Classe de performances 1 ; hélicoptère de Classe de performances 2 ; hélicoptère de Classe de performances 3 ; bloc d'alimentation ; preuve satisfaisante ; surface de décollage ; charge ultime</p>
1.5	11/08/2011 11/2012	Définitions ajoutées : Environnement hostile congestionné ; maintien de la navigabilité ; fatigue ; système de gestion des risques de fatigue (FRMS)
1.5	15/08/2011	Définition ajoutée : Acte d'intervention illicite
1.5	31/01/2012	Définitions ajoutées : Autre moyen de conformité ; autres moyens de conformité ; cursus approuvé ; cursus spéciaux
1.5	06/02/2012	Remise en ordre alphabétique des définitions
1.5	07/02/2012 11/2012	Définitions ajoutées : Contrôle de la qualité ; inspection de la qualité ; gestion de la qualité ; gestionnaire de la qualité ; manuel de qualité ; qualité de la formation 2 ^e définition ajoutée : Assurance de la qualité
1.5	11/2012	<p>Les nouvelles définitions suivantes ont été ajoutées : certificat de navigabilité ; détecter et éviter ; opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO) ; carburant EDTO critique ; système EDTO significatif ; aérodrome isolé ; temps maximum de déroutement ; point de non-retour ; observateur ATP ; temps de seuil de piste ; visibilité directe (VLOS)</p> <p>Les définitions suivantes ont été supprimées : ETOPS ; validation du certificat de navigabilité.</p> <p>Les définitions suivantes ont été revues : Pilote inspecteur (aéronef) ; pilote inspecteur (simulateur), plan de franchissement d'obstacle</p>
1.5	11/2014	<p>Les définitions suivantes ont été revues ou des notes y ont été ajoutées : accident ; gestionnaire responsable ; aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote ; aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est de plusieurs pilotes ; autres moyens de conformité ; moteur ; gestion des erreurs ; examinateur ; installation ; hélicoptère ; trajectoire ; incident ; code de pratique de l'industrie ; service de délivrance de licences ; évaluation médicale ; certificat médical ; ministre ; altitude-pressure d'altitude minimum de descente ou de hauteur minimale de descente ; assurance de la qualité ; gestionnaire de la qualité ; manuel qualité ; valider une licence ; menace ; gestion des menaces ; manuel de formation et des procédures ; passage de la formation à la compétence professionnelle ; numéro ONU ; minima d'exploitation de validation d'aérodrome ; altitude ou hauteur de décision</p> <p>Définition d'hélicoptère revue/complétée</p> <p>Les nouvelles définitions suivantes provenant du changement de l'annexe de l'OACI ont été ajoutées : segment d'approche finale ; opérations pour Classe de performances 1 ; opérations pour Classe de performances 2 ; opérations pour Classe de performances 3 ; personnel d'exploitation ; sécurité ; indicateur de rendement en matière de sécurité ; rendement en</p>



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

		<p>matière de sécurité ; objectif de rendement en matière de sécurité ; approche finale en descente continue ; minima d'exploitation d'héliport ; catégories d'approche aux instruments ; opérations d'approche aux instruments ; procédure d'approche aux instruments</p> <p>Les définitions suivantes provenant d'autres parties de la loi ont été ajoutées : conclusion de médecin agréé ; vol de nuit assisté ; enregistreur d'images embarqué ; système d'enregistrement des données de vol ; ADS-B ; ADS-C ; système d'enregistrement sonore du poste de pilotage ; formation et évaluation basées sur les compétences ; système enregistreur de réseau de transmission ; visionique tout temps ; constatation ; vérification en route ; modification mineure ; ornithoptère ; commandant de bord sous supervision ; politique ; procédure ; processus ; vérification des aptitudes professionnelles ; formation basée sur la qualification ; organisme satellite de formation aéronautique ; État de destination ; plan de cours ; vol de nuit sans assistance</p> <p>Définition de Norme supprimée</p> <p>Opérations d'approche et d'atterrissage en utilisant les procédures d'approche aux instruments supprimé (en raison de changement de la définition de l'Annexe de l'OACI)</p>
1.6	11/2013	Sous-partie remaniée 1.6.1.1 ajouté et 1.6.1.3 renuméroté
NMO : 1.2.1.8	06/08/2006	Transférée de la NMO précédente : 1.2.1.15 (A) pour correspondre au nouveau formatage de la Partie 1
NMO : 1.3.3.	06/08/2006	Transférée de la NMO précédente : 1.2.1.8 (D) pour correspondre au niveau formatage de la Partie 1 ; nouvelle sanction ajoutée au Tableau 2 pour « Violations de la sécurité par des personnes »
NMO : 1.3.3.	11/11	Nouvelle colonne ajoutée pour refléter les mesures relatives aux certificats, la mise à jour de diverses sanctions, l'ajout de nouvelles sanctions, y compris pour l'ATO et les passagers indisciplinés
NMO : 1.3.3.	11/2012	Tableau 1 — montant des pénalités ajouté au Tableau 1 aux fins d'illustration. Diverses mises à jour et additions apportées dans tout le Tableau 2
NMO : 1.6.1.2	11/2013	Renuméroté pour correspondre à la nouvelle numérotation à partir de 1.6.1.2 et ajouté au titre



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



INTRODUCTION

Le Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) est présenté en quatorze (14) parties. La Partie 1, Politiques Général, Administration et Procédures, Définitions, précise les règles de base pour l'élaboration et l'application de la réglementation, et celles qui régissent l'administration des licences et les procédures de certification, d'enquête et de mise en vigueur. Les Normes de Mise en Œuvre accompagnant chaque partie présentent un intérêt particulier. Elles indiquent en détail les exigences qui appuient l'intention de la réglementation présentée dans chaque partie et, sauf indication contraire, ont la valeur et les effets juridiques de la réglementation à laquelle il est fait référence. La Partie 1 contient les règles d'élaboration de la réglementation, les règles administratives d'ordre général qui régissent les tests, les licences et les certificats, les procédures d'enquête et de mise en vigueur, les exemptions, ainsi que les définitions utilisées dans cette réglementation. La Partie 1 contient les exigences de gestion de la sécurité figurant à l'Annexe 19 de l'OACI, entrée en vigueur en novembre 2013.



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

TABLE DES MATIERES

PARTIE 1 — POLITIQUES GÉNÉRAL, PROCÉDURES ET DÉFINITIONS	1-1
1.1 RÈGLES D'ÉLABORATION	1-1
1.1.1.1 Règles d'élaboration.....	1-1
1.1.1.2 Applicabilité	1-1
1.1.1.3 Articulation de la réglementation	1-3
1.2 Règles administratives d'ordre général régissant les tests, les licences et les certificats	1-3
1.2.1.1 Présentation et inspection des licences et certificats	1-3
1.2.1.2 Changement de nom.....	1-4
1.2.1.3 Changement d'adresse	1-4
1.2.1.4 Remplacement d'une licence de personnel navigant, d'un certificat médical ou d'un rapport de test de connaissances perdu ou détruit.....	1-4
1.2.1.5 Falsification, reproduction ou altération de demandes, licences, certificats, carnets de bord, rapports ou dossiers.....	1-5
1.2.1.6 Restitution volontaire ou échange de licence	1-5
1.2.1.7 Interdiction de travail pour déficience médicale.....	1-6
1.2.1.8 Contrôle et rapport relatifs aux substances psychoactives.....	1-6
1.3 Procédures d'enquête et d'exécution	1-8
1.3.1 Procédures d'enquête	1-8
1.3.1.1 Rapports relatifs aux violations.....	1-8
1.3.1.2 Enquêtes — Généralités.....	1-8
1.3.1.3 Plaintes officielles.....	1-8
1.3.2 Mesure administrative	1-8
1.3.3 Mesures coercitives juridiques	1-8
1.3.3.1 Sanctions civiles	1-9
1.3.3.2 Sanctions pénales	1-9
1.3.3.3 Mesure concernant les certificats	1-9
1.3.3.4 Saisie d'un aéronef.....	1-10
1.4 Dérogations	1-10
1.4.1.1 Applicabilité	1-10
1.4.2 Généralités	1-10
1.4.3 Conditions de demande	1-12
1.4.3.1 Généralités	1-12
1.4.3.2 Substance de la demande de dérogation	1-12
1.4.4 Évaluation, publication et délivrance ou refus de délivrance de la dérogation	1-12
1.4.4.1 Évaluation initiale par l'OFNAC	1-12
1.4.4.2 Évaluation de la demande	1-13
1.4.4.3 Notification de la détermination	1-13
1.4.4.4 Extension de la dérogation à d'autres parties intéressées	1-13
1.5 Définitions	1-15
1.6 Gestion de la sécurité	1-64
1.6.1.1 Applicabilité	1-64
1.6.1.2 Système de gestion de la sécurité — AOC, ATO et AMO	1-64
1.6.1.3 Système de gestion de la sécurité — Exploitants de l'aviation générale	1-64



PARTIE 1 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE.....	1-3
NMO 1.2.1.8 Liste des substances psychoactives	NMO 1-3
NMO 1.3.3 Mesures de répression juridique	NMO 1-3
NMO 1.6.1.2 Système de gestion de la sécurité — AOC, ATO et AMO	NMO 1-23



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

1.1 RÈGLES D'ÉLABORATION

1.1.1.1 RÈGLES D'ÉLABORATION

- (a) Dans toute cette réglementation, les mots suivants sont utilisés comme suit :
- (1) Un présent de l'indicatif indique un exigence obligatoire.
 - (2) Les expressions « personne n'est autorisé à... » ou « une personne n'est pas autorisée à... » signifient que personne n'est requis ou autorisé ou n'a la permission d'agir de la façon décrite dans une réglementation.
 - (3) Peut indique qu'une certaine discrétion peut être exercée dans l'exécution d'un acte décrit dans la réglementation.
 - (4) Doit indique une action a caractère obligatoire.
 - (5) Comprend signifie « comprend, mais sans s'y limiter ».
 - (6) Approuvé signifie que l'OFNAC a passé en revue la méthode, procédure ou politique en question et l'a approuvé officiellement par écrit.
 - (7) Acceptable signifie que l'OFNAC a passé en revue la méthode, procédure ou politique et n'a pas objecté, pas plus qu'elle n'a approuvé son utilisation ou son application proposée.
 - (8) Prescrit signifie que l'OFNAC a publié une politique ou une méthodologie par écrit, qui impose soit un exigence obligatoire, si la politique ou la méthodologie par écrit est au présent de l'indicatif, ou discrétionnaire si elle dit « peut ».

1.1.1.2 APPLICABILITE

- (a) Cette réglementation s'applique à toutes les personnes qui assurent l'exploitation ou la maintenance de ce qui suit :
- (1) Des aéronefs immatriculés en Haïti
 - (2) Des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant qui sont exploités par une personne titulaire d'une licence délivrée par l'OFNAC et doivent être entretenus conformément aux normes de l'État d'immatriculation des aéronefs, où que cette maintenance soit effectuée
 - (3) Des aéronefs d'autres États contractant exploités en Haïti.
- (b) La réglementation portant sur les personnes certifiées aux termes de toute partie de la réglementation s'applique aussi à toute personne se livrant à une opération régie par toute partie de cette réglementation sans le certificat, la licence, la spécification d'exploitation ou un document similaire approprié faisant partie de la certification.
- (c) La réglementation abordant les affaires d'ordre général établit des normes minimales pour tout aéronef opérant en Haïti. Les normes spécifiques applicables au titulaire d'un certificat s'appliquent si elles sont en conflit avec une réglementation plus générale.
- (d) Les exploitants aériens étrangers se livrant au transport commercial aérien vers, de ou en Haïti sont régis par les dispositions des spécifications d'exploitation publiées par l'OFNAC et les dispositions des Parties 7, 8 et 10 du RACH portant spécifiquement sur le transport commercial



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

aérien. La réglementation abordant les titulaires d'un AOC ne s'applique qu'aux exploitants certifiés par l'OFNAC.

1.1.1.3 ARTICULATION DE LA RÉGLEMENTATION

- (a) Cette réglementation est divisée en cinq catégories hiérarchiques.
 - (1) Partie se réfère au domaine principal du sujet.
 - (2) Sous-partie se réfère à toute subdivision d'une partie.
 - (3) Section se réfère à toute subdivision d'une sous-partie.
 - (4) Sous-section se réfère au titre d'une réglementation et peut être une subdivision d'une sous-partie ou d'une section.
 - (5) Paragraphe se réfère au texte décrivant la réglementation. Tous les paragraphes sont indiqués dans l'ordre alphanumérique hiérarchique suivant : (A), (1), (i), (A).
- (b) Les sigles utilisés dans chaque partie sont définis au début de celles-ci et, si une définition est donnée, une note indique dans quelle partie elle se trouve.
- (c) Les sous-sections sont assorties de notes stipulant les exceptions, explications et exemples d'exigences individuels.
- (d) La réglementation peut faire référence aux normes de mise en œuvre qui stipulent des exigences supplémentaires détaillés à l'appui du but de la sous-section et, sauf indication contraire, ont la valeur et les effets juridiques de la réglementation à laquelle il est fait référence. Les règles d'élaboration, alinéa 1.1.1.1 du RACH, s'appliquent aux normes de mise en œuvre.

1.2 REGLES ADMINISTRATIVES D'ORDRE GENERAL REGISSANT LES TESTS, LES LICENCES ET LES CERTIFICATS

1.2.1.1 PRESENTATION ET INSPECTION DES LICENCES ET CERTIFICATS

- (a) BREVET DE PILOTE.
 - (1) Pour remplir les fonctions de pilote d'un aéronef immatriculé en Haïti, un pilote a en sa possession physique, ou facilement accessible dans l'aéronef, une licence de pilote valide ou une autorisation à usage déterminé délivrée aux termes de la présente réglementation.
 - (2) Pour remplir les fonctions de pilote d'un aéronef civil immatriculé à l'étranger en Haïti, un pilote est titulaire d'une licence de pilote valide, qu'il a en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef.
- (b) LICENCE D'INSTRUCTEUR DE VOL. Une personne qui détient une licence d'instructeur de vol a cette licence, ou toute autre documentation acceptable pour l'OFNAC, en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef lors de l'exercice des privilèges accordés par cette licence.
- (c) AUTRE LICENCE DE PERSONNEL NAVIGANT. Une personne tenue par toute partie de la présente réglementation d'avoir une licence de personnel navigant l'a en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef ou sur les lieux de travail dans l'exercice des privilèges accordés par cette licence.
- (d) CERTIFICAT MÉDICAL. Une personne, requise par toute partie de la présente réglementation d'avoir un certificat médical l'a en sa possession physique ou facilement accessible dans l'aéronef ou sur les lieux de travail dans l'exercice des privilèges accordés par ce certificat.
- (e) CERTIFICAT D'ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ (OFA). : Chaque titulaire d'un certificat l'affiche dans l'école dans un endroit normalement accessible par le public et qui n'est pas

obscurci.

- (f) CERTIFICAT D'IMMATRICULATION D'AÉRONEF. Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef place le certificat d'immatriculation dans l'aéronef et le met à disposition aux fins d'inspection.
- (g) CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ D'AÉRONEF. Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef affiche ce certificat dans la cabine de l'aéronef ou à l'entrée du poste de pilotage de ce dernier.
- (h) CERTIFICAT D'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ (AMO). : Chaque titulaire d'un certificat AMO l'affiche bien en vue dans un lieu accessible au public dans le bureau principal de l'AMO.
- (i) CERTIFICAT DE TRAVAIL AÉRIEN. : Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef se livrant à un travail aérien place ce certificat ou une copie de celui-ci dans l'aéronef et le met à disposition aux fins d'inspection.
- (j) PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE. Chaque propriétaire ou exploitant d'un aéronef se livrant à un transport commercial aérien place ce certificat ou une copie de celui-ci dans l'aéronef et le met à disposition aux fins d'inspection.
- (k) INSPECTION DE LA LICENCE. Chaque personne qui détient une licence de personnel navigant ou de membre d'équipage, un certificat médical ou une autorisation requis par la présente réglementation le présente pour inspection sur demande de :
 - (1) L'OFNAC ; ou
 - (2) Tout agent national ou local d'application de la loi.

1.2.1.2 CHANGEMENT DE NOM

- (a) Le titulaire d'une licence ou d'un certificat délivré aux termes de la présente réglementation peut soumettre une demande de changement de nom sur une licence ou un certificat. Le titulaire soumet avec toute demande de cette nature :
 - (1) La licence ou le certificat en vigueur ; et
 - (2) Une copie du certificat de mariage, d'une décision d'un tribunal ou autre document attestant le changement de nom.
- (b) L'OFNAC rend au membre du personnel navigant les documents spécifiés au paragraphe (a) de la présente sous-section.

1.2.1.3 CHANGEMENT D'ADRESSE

- (a) Le titulaire d'une licence ou d'un certificat de personnel navigant ou d'organisme de formation agréé ayant changé son adresse postale permanente ne peut pas, après 30 jours suivant cette date, exercer les privilèges accordés par la licence ou le certificat s'il n'a pas notifié l'OFNAC par écrit de sa nouvelle adresse postale permanente ou de celle de sa résidence actuelle si l'adresse postale permanente est un numéro de boîte postale.

1.2.1.4 REMPLACEMENT D'UNE LICENCE DE PERSONNEL NAVIGANT, D'UN CERTIFICAT MEDICAL OU D'UN RAPPORT DE TEST DE CONNAISSANCES PERDU OU DETRUIT

- (a) Un demandeur ayant perdu ou détruit l'un des documents suivants délivrés aux termes de la présente réglementation en demande un remplacement, par écrit, au bureau désigné par l'OFNAC.
 - (1) Licence de personnel navigant
 - (2) Certificat médical

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (3) Rapport de test des connaissances
- (b) Dans la lettre de demande, le membre du personnel navigant ou le demandeur indique :
 - (1) Le nom du membre du personnel navigant ou du demandeur ;
 - (2) L'adresse postale permanente, ou si elle comprend un numéro de boîte postale, l'adresse de la résidence actuelle de la personne ;
 - (3) Le numéro de sécurité sociale ou d'identification nationale équivalent ;
 - (4) La date et le lieu de naissance du membre du personnel navigant ou du demandeur ; et
 - (5) Toute information disponible concernant :
 - (i) Le grade, le numéro et la date de délivrance de la licence et la classification, le cas échéant ;
 - (ii) La date de l'examen médical, le cas échéant ; et
 - (iii) La date du test des connaissances, le cas échéant.
 - (6) Après avoir reçu un facsimilé de l'OFNAC confirmant que le document perdu ou détruit a été délivré, un membre du personnel navigant peut le porter à la place du document perdu ou détruit pendant un maximum de 60 jours en attendant qu'il reçoive un duplicata du document.

1.2.1.5 FALSIFICATION, REPRODUCTION OU ALTERATION DE DEMANDES, LICENCES, CERTIFICATS, CARNETS DE BORD, RAPPORTS OU DOSSIERS

- (a) En ce qui concerne toute licence, tout certificat, toute classification, toute qualification ou toute autorisation, demande d'un duplicata de ceux-ci, délivrés aux termes de la présente réglementation, personne n'est autorisé à faire ou faire procéder à ce qui suit :
 - (1) Toute déclaration frauduleuse ou intentionnellement fausse ;
 - (2) Toute écriture frauduleuse ou intentionnellement fausse dans tout carnet de bord, dossier ou rapport requis par cette réglementation ou utilisée pour indiquer la conformité à tout exigence imposé par celle-ci ;
 - (3) Toute reproduction à des fins frauduleuses ; ou
 - (4) Toute altération.
- (b) Toute personne commettant un acte quelconque interdit aux termes du paragraphe (a) de la présente sous-section peut voir sa licence de personnel navigant, sa classification, son certificat, sa qualification ou son autorisation révoqué ou suspendu.

1.2.1.6 RESTITUTION VOLONTAIRE OU ECHANGE DE LICENCE

- (a) Le titulaire d'une licence ou d'un certificat délivré aux termes de la présente réglementation peut restituer volontairement ce document pour —
 - (1) Annulation ;
 - (2) Délivrance d'une licence inférieure ; ou
 - (3) Une autre licence dont la classification spécifique a été supprimée.
- (b) Une personne demandant la restitution volontaire d'une licence inclut la déclaration suivante, ou

son équivalent, signée : « La présente demande est soumise pour mes propres raisons, sachant parfaitement que ma (INDIQUER LE NOM DE LA LICENCE OU DE LA CLASSIFICATION, SELON CE QUI EST APPROPRIÉ) peut ne pas m'être délivrée à nouveau, sauf si je réussis à nouveau les tests prescrits pour sa délivrance. »

1.2.1.7 INTERDICTION DE TRAVAIL POUR DEFICIENCE MEDICALE

- (a) Une personne détenant un certificat médical délivré aux termes de la présente réglementation n'est pas autorisée à agir dans les capacités pour lesquelles ce certificat médical est requis lorsque cette personne :
- (1) A connaissance ou a des raisons d'avoir connaissance de troubles médicaux qui la rendrait incapable de satisfaire aux conditions requises par le certificat médical ; ou
 - (2) Prend des médicaments ou reçoit tout autre traitement pour des troubles médicaux faisant que cette personne est dans l'incapacité de satisfaire aux conditions requises par le certificat médical imposé.

1.2.1.8 CONTROLE ET RAPPORT RELATIFS AUX SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

- (a) Toute personne qui se livre à toute fonction requérant une licence, classification, qualification ou autorisation prescrite par la présente réglementation, directement ou sous contrat pour un titulaire de licence aux termes des dispositions de la présente réglementation, peut être testée pour usage de substances psychoactives.
- (b) La liste des produits chimiques considérés comme étant des substances psychoactives figure à la NMO 1.2.1.8.
- (c) Toute personne sujette à la présente réglementation et qui refuse, sur demande d'un agent des forces de l'ordre ou de l'OFNAC, de se soumettre à un test destiné à indiquer le pourcentage d'alcool dans le sang en fonction du poids, ou qui refuse de fournir ou d'autoriser la remise des résultats du test demandé par l'OFNAC peut :
- (1) Se voir refuser toute licence, tout certificat, toute classification, qualification ou autorisation délivré aux termes de la présente réglementation pour une durée pouvant aller jusqu'à une année après la date de ce refus ; ou
 - (2) Voir sa licence, son certificat, sa classification, sa qualification ou son autorisation, délivré aux termes de la présente réglementation, suspendu ou révoqué.
- (d) Toute personne sujette à la présente réglementation et qui refuse, sur demande d'un agent des forces de l'ordre ou de l'OFNAC, de se soumettre à un test destiné à détecter la présence de stupéfiants, de marijuana, d'un dépresseur ou d'un stimulant ou de substances dans l'organisme, ou qui refuse de fournir ou d'autoriser la remise des résultats du test demandé par l'OFNAC peut :
- (1) Se voir refuser toute licence, tout certificat, toute classification, qualification ou autorisation délivré aux termes de la présente réglementation pour une durée pouvant aller jusqu'à une année après la date de ce refus ; ou
 - (2) Voir sa licence, son certificat, sa classification, sa qualification ou son autorisation, délivré aux termes de la présente réglementation, suspendu ou révoqué.
- (e) Toute personne sujette à la présente réglementation qui serait jugée coupable d'avoir contrevenu à toute loi locale ou nationale ayant trait à la culture, au traitement, à la fabrication, à la vente, à l'emploi, à la possession, au transport ou à l'importation de stupéfiants, marijuana, dépresseur ou stimulant ou substances peut :



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (1) Se voir refuser toute licence, tout certificat, toute classification, qualification ou autorisation délivré aux termes de la présente réglementation pour une durée pouvant aller jusqu'à une année après la date de condamnation finale ; ou
- (2) Voir sa licence, son certificat, sa classification, sa qualification ou son autorisation, délivré aux termes de la présente réglementation, suspendu ou révoqué.

OACI, Annexe 1 : 1.2.7.1, 1.2.7.2, 1.2.7.3

OACI, Annexe 2 : 2.5,

OACI, Annexe 6, Partie I 3.5 ; 4.2.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II 2.2.1.1

OACI, Doc. 9654

1.3 PROCEDURES D'ENQUETE ET D'EXECUTION

1.3.1 PROCEDURES D'ENQUETE

1.3.1.1 RAPPORTS RELATIFS AUX VIOLATIONS

- (a) Toute personne ayant connaissance d'une violation des Lois de la République d'Haïti, de la présente réglementation ou d'ordres émis à ce titre en rend compte à l'OFNAC.
- (b) Chaque rapport soumis au titre de la présente section ainsi que toute autre information pertinente pour l'affaire signalée, dont l'OFNAC peut disposer, est passé en revue par cette dernière pour déterminer la nature et le type de toute enquête supplémentaire ou mesure d'exécution qu'elle entreprendra.

14 CFR 13.1

1.3.1.2 ENQUETES — GENERALITES

- (a) Aux termes des Lois de la République d'Haïti, le Directeur général de l'aviation civile peut effectuer des enquêtes, tenir des audiences, émettre des assignations à comparaître, requérir la production de documents, dossiers et biens pertinents et enregistrer des preuves et des dépositions.

14 CFR 13.3 (a)

1.3.1.3 PLAINTES OFFICIELLES

- (a) Les plaintes soumises à l'OFNAC aux termes de l'alinéa 1.3.1.1(a) du RACH le sont sous la forme et de la manière prescrites par l'OFNAC.

14 CFR 13.5

1.3.2 MESURE ADMINISTRATIVE

- (a) S'il est déterminé qu'une mesure administrative est appropriée pour une violation ou une violation alléguée des Lois de la République d'Haïti ou d'un ordre ou d'une réglementation aux termes de celle-ci, l'OFNAC peut procéder par l'un des moyens suivants :
 - (1) Une « Notice d'avertissement » qui donne les faits et informations disponibles à propos de l'incident ou de la condition et indique qu'il peut y avoir eu contravention ; ou
 - (2) Une « Lettre de correction » qui confirme la décision de l'OFNAC dans l'affaire et stipule la mesure corrective nécessaire que le contrevenant a prise ou convenue de prendre. Si la mesure corrective convenue n'est pas exécutée dans sa totalité, une mesure formelle peut être prise conformément à l'alinéa 1.3.3.3 du RACH.
- (b) Une mesure administrative prise aux termes de la présente section ne constitue pas une décision officielle sur l'affaire.

14 CFR 13.11

1.3.3 MESURES COERCITIVES JURIDIQUES

N. B. : La NMO 1.3.3 comporte un tableau guide relatif aux sanctions.

1.3.3.1 SANCTIONS CIVILES

- (a) Quiconque, autre qu'une personne se livrant à une opération de transport commercial aérien ou de transport commercial aérien international, qui enfreint une disposition quelconque des Lois de la République d'Haïti, de la présente réglementation ou de tout ordre émis aux termes de celle-ci, est passible d'une sanction civile imposée par l'OFNAC conformément à la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile.
- (b) Toute personne se livrant à une opération de transport commercial aérien ou de transport commercial aérien international, qui enfreint une disposition quelconque des Lois de la République d'Haïti, de la présente réglementation ou de tout ordre émis aux termes de celle-ci, est passible d'une sanction civile imposée par l'OFNAC conformément à la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile.
- (c) Des sanctions civiles peuvent être imposées au lieu ou en sus de toute mesure portant sur les licences ou les certificats mentionnée à l'alinéa 1.3.3.3 du RACH.
- (d) Les directives portant sur les sanctions civiles et les mesures prises au niveau des certificats figurent dans la NMO 1.3.3.

14 CFR 13.15 ; 13.16

1.3.3.2 SANCTIONS PENALES

- (a) La Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, établit des sanctions pénales pour toute personne qui enfreint en toute connaissance de cause et volontairement des dispositions particulières de ladite loi ou de toute réglementation ou de tout ordre émis au titre de celle-ci.
- (b) Si l'OFNAC prend conscience d'une violation possible de toute disposition pénale des Lois de la République d'Haïti relevant de la compétence d'un autre organisme gouvernemental d'Haïti, elle en rend immédiatement compte à celui-ci de la façon prescrite par les deux organismes gouvernementaux.
- (c) Les directives portant sur les sanctions pénales et les mesures prises au niveau des certificats figurent dans la NMO 1.3.3.

14 CFR 13.23

1.3.3.3 MESURE CONCERNANT LES CERTIFICATS

- (a) SUSPENSION OU RÉVOCATION D'UNE LICENCE OU D'UN CERTIFICAT POUR VIOLATION DE LA RÉGLEMENTATION.
 - (1) Le titulaire de toute licence ou de tout certificat délivré aux termes de la présente réglementation et qui enfreint une disposition quelconque des Lois de la République d'Haïti, telle qu'amendée, ou toute réglementation ou tout ordre émis aux termes de celle-ci, est passible de suspension ou de révocation de la licence ou du certificat, conformément aux dispositions des Lois de la République d'Haïti.
 - (2) Toute licence ou tout certificat délivré aux termes de la présente réglementation cesse d'être valide en cas de restitution, suspension ou révocation.
 - (3) Le titulaire de toute licence ou de tout certificat délivré aux termes de la présente réglementation ayant été suspendu ou révoqué restitue ledit document à l'OFNAC sur demande de celle-ci.
- (b) RÉEXAMEN OU RÉINSPECTION D'UN CERTIFICAT OU D'UNE LICENCE POUR MANQUE DE

QUALIFICATION.

- (1) Aux termes des Lois de la République d'Haïti, l'OFNAC peut réinspecter tout aéronef civil, tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareil, tout exploitant aérien, toute école, tout organisme de maintenance agréé ou tout personnel navigant de l'aviation civile titulaire d'un certificat ou d'une licence délivré aux termes des Lois de la République d'Haïti.
 - (2) Si, à la suite de cette réinspection ou de ce réexamen ou de toute autre enquête effectuée, l'OFNAC détermine qu'il y a un manque de qualification et que la sécurité du transport aérien et l'intérêt du public l'exigent, elle peut émettre un ordre visant à amender, modifier, suspendre ou révoquer la licence ou le certificat, dans sa totalité ou en partie.
 - (3) Les procédures relatives au réexamen des licences, classifications, autorisations ou certificats du personnel sont stipulées dans la Partie 2 du RACH de la présente réglementation.
- (c) NOTIFICATION ET OCCASION D'ÊTRE ENTENDU. Sauf si la sécurité du transport aérien requiert une action immédiate, l'OFNAC donne, avant une détermination finale effectuée aux termes de l'alinéa 1.3.3 du RACH, l'occasion à la personne d'être entendue quant aux raisons pour lesquelles un tel certificat ou une telle licence ne devrait pas être amendé, modifié, suspendu ou révoqué conformément à la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile.
- (d) NOUVELLE DEMANDE APRÈS RÉVOCATION. Sauf autrement autorisé par l'OFNAC, une personne dont la licence, le certificat, la classification ou l'autorisation a été révoqué, n'est pas autorisée à soumettre une demande pour toute licence, tout certificat, toute classification ou toute autorisation avant 1 an suivant la date de révocation.
- (e) NOUVELLE DEMANDE APRÈS SUSPENSION. Sauf autrement autorisé par l'OFNAC, une personne dont la licence a été suspendue n'est pas autorisée à soumettre une demande pour toute licence, toute classification ou toute autorisation pendant la période de suspension.

14 CFR 13.19

1.3.3.4 SAISIE D'UN AERONEF.

- (a) Comme stipulé dans la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, un aéronef impliqué dans une violation ayant donné lieu à une sanction civile imposée à son propriétaire ou à son exploitant, ou pouvant l'être, peut faire l'objet d'une saisie par l'OFNAC conformément aux procédures d'exécution instituées par celle-ci.

14 CFR 13.17

Ordre FAA 2150.3B, Chapitre 5 :11 (i)

1.4 DEROGATIONS

1.4.1.1 APPLICABILITE

- (a) Cette sous-partie prescrit les procédures de demande, d'évaluation et de refus ou d'accord des dérogations à la réglementation de ces Parties comme prévu par la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile.

1.4.2 GENERALITES



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (a) Toute personne intéressée peut soumettre à l'OFNAC une demande de dérogation à la présente réglementation.
- (b) Seule l'OFNAC peut accorder des dérogations et personne ne peut entreprendre ou faire entreprendre une action qui n'est pas conforme à la présente réglementation, sauf sur octroi par l'OFNAC d'une dérogation applicable à la personne.
- (c) Les dérogations ne sont accordées que dans des circonstances extraordinaires.

1.4.3 CONDITIONS DE DEMANDE

1.4.3.1 GENERALITES

- (a) Afin de donner le temps de procéder à un examen en temps opportun, les demandes de dérogation doivent être soumises au moins 60 jours avant la date proposée d'entrée en vigueur.
- (b) En ce qui concerne le demandeur, la demande doit contenir ce qui suit :
 - (1) Nom
 - (2) Adresse municipale et adresse postale, si elles sont différentes
 - (3) Numéro de téléphone
 - (4) Numéro de télécopieur, le cas échéant
 - (5) Adresse électronique, le cas échéant
 - (6) Agent pour tout ce qui a trait à la demande.
- (c) Si le demandeur n'est pas un ressortissant ou résident légal d'Haïti, la demande doit spécifier un agent d'Haïti pour notification.

1.4.3.2 SUBSTANCE DE LA DEMANDE DE DEROGATION

- (a) Les demandes doivent contenir ce qui suit :
 - (1) Un énoncé de l'exigence spécifique dont le demandeur cherche à être dispensé.
 - (2) Une description du type d'opération devant être menée aux termes de la dérogation proposée.
 - (3) La durée proposée de la dérogation.
 - (4) Une explication de la façon dont la dérogation serait dans l'intérêt public, c'est-à-dire dont le public en général bénéficierait.
 - (5) Une description détaillée des autres moyens par lesquels le demandeur assurera un niveau de sécurité équivalent à celui qui a été établi par la réglementation en question.
 - (6) Une évaluation et une discussion de toute préoccupation connue en matière de sécurité concernant l'exigence, dont des informations sur tout accident ou incident pertinent dont le demandeur a connaissance.
 - (7) Si le demandeur cherche à opérer aux termes de la dérogation proposée hors de l'espace aérien d'Haïti, la demande doit aussi indiquer si la dérogation serait en contravention de toute disposition des Normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).
- (b) Si le demandeur sollicite un examen d'urgence, la demande doit contenir les faits et raisons pour lesquels la demande n'a pas été soumise en temps opportun et les raisons pour lesquelles il s'agit d'une urgence. L'OFNAC peut refuser une dérogation si elle constate que le demandeur n'a pas justifié le fait que la demande n'a pas été soumise en temps opportun.

1.4.4 ÉVALUATION, PUBLICATION ET DELIVRANCE OU REFUS DE DELIVRANCE DE LA DEROGATION

1.4.4.1 ÉVALUATION INITIALE PAR L'OFNAC

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (a) L'OFNAC examine la demande pour en vérifier l'exactitude et sa conformité à ce qui est requis par l'alinéa 1.4.3 du RACH.
- (b) Si la demande semble apparemment répondre aux dispositions de l'alinéa 1.4.3 du RACH et l'OFNAC détermine qu'une évaluation sur son fond est justifiée, l'OFNAC publie un récapitulatif détaillé de la demande aux fins de commentaires et spécifie la date à laquelle ils doivent être reçus pour être pris en considération.
- (c) Si les conditions de soumission figurant à l'alinéa 1.4.3 du RACH n'ont pas été satisfaites, l'OFNAC en notifie le demandeur et ne se livre à aucune autre action jusqu'à ce que le demandeur s'y conforme.

1.4.4.2 ÉVALUATION DE LA DEMANDE

- (a) Si les conditions de soumission de demande ont été satisfaites, après le passage en revue initial, l'OFNAC effectue une évaluation de la demande, ce qui comprend ce qui suit :
 - (1) Une détermination de la raison pour laquelle la dérogation serait dans l'intérêt public.
 - (2) Une détermination, après évaluation technique, si la proposition du demandeur assurerait un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la réglementation.
 - (i) S'il semble, pour l'OFNAC, qu'une évaluation technique de la demande imposerait un fardeau important sur ses ressources techniques, elle peut refuser la dérogation sur cette base.
 - (3) Une détermination, si le demandeur cherche à opérer aux termes de la dérogation, hors de l'espace aérien d'Haïti, si accorder une dérogation contreviendrait aux Normes et Pratiques recommandées de l'OACI qui s'appliquent.
 - (4) Une évaluation des commentaires reçus des parties intéressées concernant la dérogation proposée.
 - (5) Une recommandation, basée sur ce qui précède, quant à l'approbation ou au refus de la demande et à toute condition ou limitation qui devrait faire partie de la dérogation.

1.4.4.3 NOTIFICATION DE LA DETERMINATION

- (a) L'OFNAC notifie le demandeur par lettre et publie un récapitulatif détaillé de son évaluation et de sa décision de donner suite ou non à la demande. Ce dernier spécifie la durée de la dérogation et les conditions ou limitations éventuelles à celle-ci.
- (b) Si la demande concerne une mesure d'urgence, l'OFNAC publie la demande et/ou sa décision dès que possible après l'examen de la demande.
- (c) Si la dérogation affecte un nombre important de membres du monde de l'aviation d'Haïti, l'OFNAC publie aussi le récapitulatif dans ses publications d'information aéronautique.

1.4.4.4 EXTENSION DE LA DEROGATION A D'AUTRES PARTIES INTERESSEES

- (a) Si l'OFNAC détermine qu'une dérogation devrait être accordée, d'autres personnes ou organisations peuvent lui demander de les y inclure.
- (b) Ces demandes sont soumises conformément aux conditions figurant à l'alinéa 1.4.3 du RACH.
- (c) Si l'OFNAC détermine que la demande mérite que la dérogation soit étendue au demandeur, elle notifie celui-ci par lettre, spécifiant la durée de la dérogation et dressant la liste des conditions



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

supplémentaires pouvant s'appliquer au demandeur et ne figurant pas dans la dérogation originale.

1.5 DEFINITIONS

N. B. : Toutes les définitions utilisées dans la présente réglementation ont été transférées dans cette sous-partie pour en faciliter la consultation. Les définitions qui sont principalement utilisées dans des parties spécifiques y demeurent pour faciliter la référence qui y est faite dans une partie donnée. Dans certains cas, les définitions des Lois de la République d'Haïti peuvent être différentes de celles qui sont utilisées dans ces parties. Ceci est dû au fait que les lois ont tendance à être rédigées en termes plus larges et peuvent s'appliquer à divers organismes gouvernementaux d'Haïti. Les divers organismes gouvernementaux d'Haïti élaborent les définitions en fonction de leurs besoins particuliers. Les définitions utilisées dans cette Partie font appel à celles de l'OACI lorsqu'elles sont disponibles. Lorsque l'OACI utilise un même terme mais avec des définitions différentes dans les annexes, toutes les définitions de l'OACI sont notées.

- (a) Aux fins de la présente réglementation, les définitions suivantes s'appliquent :
- (1) **Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA).** La longueur disponible de roulement au décollage, plus le prolongement d'arrêt, s'il est fourni.
 - (2) **Acceptable.** Une règle d'élaboration de l'alinéa 1.1.1.1(a)(7) du RACH signifiant que l'OFNAC a passé en revue la méthode, procédure ou politique et n'a pas objecté, pas plus qu'elle n'a approuvé son utilisation ou son application proposée.
 - (3) **Liste de contrôle d'acceptation.** Un document servant à effectuer une vérification de l'apparence extérieure de colis de marchandises dangereuses et des documents qui y sont associés, pour déterminer que tous les exigences requis ont été satisfaits.
 - (4) **Accident.** Définition utilisée dans un contexte de gestion de la sécurité. Un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef piloté, se produit entre le moment où toute personne y monte à bord dans l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes ces personnes sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où il est prêt à bouger dans le but d'effectuer un vol et celui où il s'arrête à la fin du vol et le système principal de propulsion est éteint, au cours duquel :
 - (i) Une personne est mortellement ou grièvement blessée pour avoir : été dans l'aéronef ou en contact direct avec n'importe quelle partie de celui-ci, y compris celles qui s'en sont détachées, ou directement exposée au souffle du réacteur, sauf lorsque ces blessures proviennent de causes naturelles, sont auto-infligées ou infligées par d'autres personnes ou sont subies par des passagers clandestins se cachant dans des endroits qui ne sont normalement pas disponibles pour les passagers et l'équipage ; ou
 - (ii) L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capots ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux déflecteurs de volets, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux portes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de l'aéronef (comme des petites entailles ou perforations), ou dans le cas de dommages mineurs aux pales de rotor principales et de queue, au train d'atterrissage et ceux qui résultent de la grêle ou d'impact d'oiseaux (y compris des trous dans le radôme) ; ou



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

(iii) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Notes :

- *Aux fins d'uniformité statistique seulement, une blessure entraînant la mort dans les 30 jours de la date de l'accident est classée en tant que blessure mortelle par l'OACI.*
- *Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin et que l'épave n'a pas été localisée.*
- *Le type d'aéronef sans pilote devant faire l'objet d'une enquête est abordé au paragraphe 5.1 de l'Annexe 13.*
- *Les principes directeurs concernant la détermination des dommages subis par un aéronef figurent à l'Appendice F de l'Annexe 13.*

- (5) **Gestionnaire responsable.** La personne acceptable par l'OFNAC, qui détient des pouvoirs accordés par la société constituée pour assurer que toutes les activités puissent être financées et exécutées conformément aux normes requises par l'OFNAC et tout autre exigence requis par l'exploitant. Le gestionnaire responsable peut déléguer, par écrit, à une autre personne faisant partie de l'organisation, la gestion quotidienne, mais pas la responsabilité générale de la gestion des approbations.
- (6) **Conclusion de médecins agréés.** Conclusions d'un ou plusieurs experts agréés par le service de délivrance des licences pour connaître du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tous autres experts dont l'avis est nécessaire.
- (7) **Représentant accrédité.** En ce qui concerne un accident d'aviation, une personne désignée par un État, en fonction de ses qualifications, aux fins de participer à une enquête menée par une autre partie.
- (8) **Acrobaties aériennes.** Des manœuvres intentionnellement effectuées par un aéronef faisant intervenir un changement abrupt d'attitude, une attitude anormale ou une variation anormale de la vitesse.
- (9) **Actes d'intervention illicites.** Il s'agit d'actes ou de tentatives d'actes susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, comme ce qui suit :
- (i) Prise de contrôle illicite d'un aéronef en vol
 - (ii) Prise de contrôle illicite d'un aéronef au sol
 - (iii) Prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur des aérodromes
 - (iv) Intrusion par force à bord d'un aéronef, dans un aérodrome ou dans les locaux d'une installation aéronautique
 - (v) Introduction à bord d'un aéronef ou dans un aérodrome d'une arme, d'un dispositif ou d'une matière dangereuse à des fins criminelles
 - (vi) Transmission de fausses informations mettant en danger la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, des passagers, de l'équipage, du personnel au sol ou du grand public à un aérodrome ou dans une installation de l'aviation civile
- (10) **ADS Contract.**

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (11) **Conseiller.** En ce qui concerne un accident d'aviation, une personne nommée par un État, en fonction de ses qualifications, pour assister son représentant accrédité lors d'une enquête. (OACI, Annexe 13)
- (12) **Espace aérien à service consultatif.** Un espace aérien dont les dimensions sont définies, ou une route désignée, dans lequel un service consultatif de la circulation aérienne est disponible.
- (13) **Route à service consultatif.** Une route désignée, le long de laquelle un service consultatif de la circulation aérienne est disponible.
- (14) **Travail aérien.** Une opération aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
- (15) **Aérodrome.** Une zone définie sur terre ou sur l'eau (y compris tout bâtiment, toute installation et tout équipement) destinée à être utilisée, dans sa totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et le mouvement en surface d'aéronefs.
- (16) **Services de contrôle d'aérodrome.** Service de contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.
- (17) **Tour de contrôle d'aérodrome.** Une unité établie pour assurer un service de contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.
- (18) **Minimums opérationnels d'aérodrome.** Les limites d'utilisation d'un aérodrome pour :
 - (i) Le décollage, en termes de portée visuelle de piste et/ou de visibilité et, si nécessaire de couverture nuageuse ;
 - (ii) L'atterrissage en 2D et les opérations d'approche aux instruments, en termes de visibilité et/ou de portée visuelle de piste, d'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, si nécessaire, de couverture nuageuse ;
 - (iii) L'atterrissage en 3D et les opérations d'approche aux instruments, en termes de visibilité et/ou de portée visuelle de piste et d'altitude/ hauteur de décision (DA/H) en fonction du type et/ou de la catégorie de l'opération.
- (19) **Zone de circulation d'aérodrome.** Un espace aérien de dimensions définies, établi autour d'un aérodrome pour protéger la circulation d'aérodrome.
- (20) **Expérience aéronautique.** Temps de pilotage à bord d'un aéronef ou d'un dispositif de simulation de vol approuvé pour répondre aux conditions de formation et de temps de vol requises par la présente réglementation.
- (21) **Produit aéronautique.** Tout aéronef, tout moteur d'aéronef, toute hélice ou tout assemblage, tout appareil, tout matériel, toute pièce ou tout composant devant y être installé.
- (22) **Avion.** Un aéronef plus lourd que l'air et motopropulsé, dont la portance en vol provient principalement de réactions aérodynamiques sur des surfaces qui demeurent fixes dans des conditions de vol données.
- (23) **Manuel de vol d'avion.** Un manuel, associé au certificat de navigabilité, contenant les limitations dans lesquelles l'avion est considéré comme navigable, et les instructions et informations nécessaires pour l'exploitation de l'avion sans danger par les membres de



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

l'équipage de conduite.

- (24) **Exploitation d'aéronefs agricoles.** L'exploitation d'un aéronef aux fins suivantes :
- (i) Le largage de tout poison économique ;
 - (ii) Le largage de toute autre substance destinée à nourrir les plantes, traiter les sols, propager la flore ou au contrôle des nuisibles ; ou
 - (iii) Se livrer à des activités affectant directement l'agriculture, l'horticulture ou la préservation des forêts, mais ne comprenant pas le largage d'insectes vivants.
- (25) **Vol de nuit assisté.** Pour un vol durant lequel le pilote utilise des lunettes de vision nocturne, la partie du vol pendant laquelle le pilote les utilise aux fins de référence visuelle au sol.
- (26) **Installation de navigation aérienne.** Toute installation utilisée, pouvant être utilisée ou conçue pour être utilisée pour aider à la navigation aérienne, ce qui comprend les aérodromes, les aires d'atterrissage, le balisage, tout appareil ou équipement destiné à disséminer des informations météorologiques, à la signalisation, à la radiogoniométrie ou aux communications radio ou électriques, et toute autre structure ou tout autre mécanisme ayant un but similaire pour guider ou contrôler le vol dans l'air ou l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs.
- (27) **Exploitant aérien.** Toute organisation qui entreprend de se livrer au transport commercial aérien national ou international, directement ou indirectement ou par location ou tout autre arrangement.
- (28) **Permis d'exploitation aérienne (AOC).** Un permis autorisant un exploitant à se livrer à des opérations de transport commercial aérien spécifiées.
- (29) **Circulation aérienne.** Tous les aéronefs en vol ou opérant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.
- (30) **Autorisation du contrôle de la circulation aérienne.** Autorisation accordée à un aéronef de procéder dans les conditions spécifiées par une unité de contrôle de la circulation aérienne.
- N. B. : Pour des raisons pratiques, l'expression « autorisation du contrôle de la circulation aérienne » est souvent abrégée en « autorisation » lorsqu'elle est utilisée dans le contexte approprié. Le terme « autorisation » abrégé peut être précédé par les mots : taxi, décollage, départ, en route, approche ou atterrissage, pour indiquer la partie particulière du vol à laquelle l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne a trait.*
- (31) **Installation de contrôle de la circulation aérienne (ATC)** Un bâtiment dans lequel se trouvent les personnes et l'équipement responsable des services ATC (comme la tour d'aérodrome, le contrôle de l'approche, le centre). Peut aussi être appelée unité de contrôle de la circulation aérienne.
- (32) **Service de contrôle de la circulation aérienne.** Un service fourni dans un espace aérien à service consultatif qui fait la promotion d'une circulation sans danger, dans l'ordre et rapide et de la séparation de la circulation aérienne sur les aérodromes et lors de l'approche, du départ et en route, ce qui comprend les aéronefs opérant avec des plans de vol suivant les règles de vol aux instruments (IFR). Peut aussi être appelé service consultatif de la circulation aérienne ou service de la circulation aérienne (ATS).
- (33) **Service de la circulation aérienne (ATS).** Voir service de contrôle de la circulation

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

aérienne.

- (34) **Espaces aériens des services de la circulation aérienne.** Espaces aériens de dimensions définies, désignés alphabétiquement, dans lesquels des types spécifiques de vols peuvent avoir lieu et pour lesquels les services de la circulation aérienne et les règles d'exploitation sont spécifiés.

N. B. : Les espaces aériens ATS sont classés en classe A à G.

- (35) **Bureau de piste des services de la circulation aérienne.** Une unité établie pour recevoir des comptes-rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

- (36) **Enregistreur d'images embarqué (AIR).** Un dispositif qui fait appel à une combinaison de caméras pour collecter et enregistrer les informations qui reflètent l'état de diverses parties de l'aéronef (internes et externes). Source : EUROCAE ED-112 « Minimum Operational Performance Specification for Crash Protected Airborne Recorder Systems » (Spécification de performance opérationnelle minimale pour les systèmes d'enregistrement embarqués à l'épreuve des accidents), mars 2003, paragraphe 1-1.5.1.

N. B. : Définition de AIR par la FAA : Équipement conçu pour enregistrer des images du vol et placer les données dans une mémoire à l'épreuve des accidents pour aider lors des enquêtes portant sur des accidents ou des incidents. Source : FAA TSO-C176 « Aircraft Cockpit Image recorder Systems » (Systèmes d'enregistreurs d'images dans le poste de pilotage) 28/7/2006, paragraphe 3.a.

- (37) **Aéronef.** Toute machine capable de se maintenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autres que celles de l'air contre la surface de la terre.

- (38) **Accident d'aviation.** Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

(i) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait :

(A) Qu'elle se trouve dans l'aéronef ;

(B) D'un contact direct avec toute partie de l'aéronef, y compris celles qui s'en sont détachées ; ou

(C) D'une exposition directe au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.

(ii) L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capots ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes,

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Notes :

- *Aux fins d'uniformité statistique seulement, une blessure entraînant la mort dans les 30 jours de la date de l'accident est classée en tant que blessure mortelle par l'OACI.*
- *Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin et que l'épave n'a pas été localisée.*

- (39) **Avionique de bord.** Une expression désignant tout dispositif électronique — y compris ses éléments électriques — destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.
- (40) **Catégorie d'aéronef.** Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées (par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre, dirigeable, motorisé).
- (41) **Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote.** Un type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être exploité en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.
- (42) **Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est de plusieurs pilotes.** Un type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être exploité en toute sécurité par un équipage minimal de deux pilotes.
- (43) **Composant d'aéronef.** Tout composant d'un aéronef, jusqu'à et y compris, un groupe motopropulseur complet et/ou tout équipement d'exploitation ou d'urgence.
- (44) **Système d'enregistrement des données d'aéronef.** Un ou plusieurs dispositifs faisant appel à une combinaison de fournisseurs de données, destinés à collecter et enregistrer les paramètres qui reflètent l'état et la performance d'un aéronef. Source : EUROCAE ED-155 « Minimum Performance Specification for Lightweight Flight Recording Systems », (Spécification de performance minimale pour les systèmes légers d'enregistrement en vol), juillet 2009, paragraphe 1-1.5.1.
- (45) **Moteur d'aéronef.** Tout moteur utilisé ou appelé à l'être, pour la propulsion des aéronefs, ce qui comprend toutes les pièces, l'équipement connexe et les accessoires de ceux-ci autre que les hélices.
- (46) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** Un manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence, les listes de contrôle, les limitations, les informations de rendement, les détails des systèmes de l'aéronef et autres matériels pertinents pour l'exploitation de l'aéronef.
- N. B. : Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.*
- (47) **Piraterie aérienne.** Toute saisie de fait ou tentative de saisie ou de prise de contrôle, par la force ou la violence ou toute autre forme d'intimidation, à des fins illégales, d'un aéronef relevant de la juridiction d'Haïti.
- (48) **Aéronef requérant un copilote.** Un type d'aéronef dont l'exploitation requiert un copilote,



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- comme spécifié dans le manuel de vol ou le permis d'exploitation aérienne.
- (49) **Livret technique d'aéronef.** Documentation pour un aéronef comprenant l'état d'entretien de l'aéronef et une fiche de chaque vol effectué par l'aéronef. Le livret technique d'aéronef se compose d'une section des fiches de voyage et d'une section pour l'entretien.
- (50) **Type d'aéronef.** Tous les aéronefs de la même conception de base, dont toute modification qui y est apportée, sauf celles qui résultent d'un changement des caractéristiques de comportement et pilotage ou de vol.
- (51) **Cellule.** Le fuselage, les rampes, les nacelles, les capots, le carénage, les surfaces d'ailerons (y compris les rotors, mais pas les hélices et les voilures tournantes d'un groupe motopropulseur) et le train d'atterrissage d'un aéronef et leurs accessoires et contrôles.
- (52) **Personnel navigant.** Ce terme se réfère à :
- (i) Toute personne se livrant, en tant que commandant ou pilote, mécanicien ou membre de l'équipage, à la navigation d'un aéronef pendant que ce dernier se déplace ;
 - (ii) Toute personne chargée de l'inspection, la maintenance, la révision ou la réparation d'aéronefs et toute personne chargée de l'inspection, la maintenance, la révision ou la réparation de moteurs d'aéronefs, d'hélices ou d'appareils ; ou
 - (iii) Toute personne faisant fonction d'agent des opérations aériennes.
- (53) **Compétence aéronautique.** L'utilisation constante d'un jugement sûr et de connaissances, compétences et attitudes bien développées pour accomplir les objectifs du vol.
- (54) **Dirigeable.** Un aéronef plus léger que l'air et à moteur.
- (55) **Voie aérienne.** Une aire de contrôle ou partie de celle-ci établie sous forme de couloir.
- (56) **Étiquette d'approbation de navigabilité (formulaire AAT).** Une étiquette qui peut être fixée sur une pièce. Le numéro de la pièce, le numéro de série et l'état actuel de durée de vie de la pièce doivent figurer sur l'étiquette. Chaque fois qu'une pièce est enlevée d'un type de produit certifié, une nouvelle étiquette doit être créée ou celle qui existe être mise à jour avec l'état actuel de durée de vie. Le formulaire AAT de l'OFNAC a deux buts — 1) en tant que certificat de remise en service d'une pièce, d'un composant ou d'un assemblage après entretien, entretien préventif, révision ou un reconditionnement et 2) pour l'expédition d'une pièce nouvellement fabriquée.
- (57) **Données de navigabilité.** Toute information nécessaire pour assurer qu'un aéronef ou un de ses composants peut être maintenu dans un état tel que sa navigabilité ou l'état de fonctionnement de l'équipement d'exploitation et d'urgence, selon le cas, soit assuré.
- (58) **Consigne de navigabilité.** Informations sur le maintien de la navigabilité qui s'appliquent aux produits suivants : aéronef, moteurs d'aéronefs, hélices et appareils. Une consigne de navigabilité (CN) a force obligatoire si elle provient de l'État de conception.
- (59) **Mise en service de navigabilité.** L'aéronef de l'exploitant aérien est remis en service après entretien, par une personne spécifiquement autorisée à le faire par l'exploitant aérien plutôt que par une personne ou un organisme de maintenance en son propre nom.
- N. B. : Une mise en service de navigabilité n'est pas la même chose qu'une fiche de*



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

maintenance ou une remise en service prescrites dans les Parties 5 et 6 du RACH. En ce qui concerne la mise en service de navigabilité, en fait, la personne qui la signe le fait en tant qu'agent autorisé de l'exploitant et certifie que la maintenance couverte a été accomplie conformément au programme de maintenance continue de l'exploitant aérien. Normalement, une mise en service à la suite d'inspections est requise par les spécifications d'exploitation de l'exploitant aérien et les activités de maintenance portant sur des inspections et toute autre opération majeure de maintenance. Une copie de la mise en service de navigabilité doit être remise au commandant de bord avant que l'aéronef commence ses opérations. L'exploitant aérien doit en outre indiquer quand une mise en service de navigabilité est requise. L'exploitant aérien est dans l'obligation de désigner, par nom ou titre de fonction, chaque technicien de maintenance de l'aviation (AMT) ou organisme de maintenance titulaire d'une licence, autorisé à délivrer la mise en service de navigabilité. L'exploitant aérien doit en outre indiquer quand une mise en service de navigabilité est requise.

- (60) **En état de navigabilité.** L'état d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce lorsqu'il est conforme à sa conception approuvée et en état de fonctionner sans danger.
- (61) **Altération.** L'altération d'un aéronef ou d'un produit aéronautique conformément à une norme approuvée.
- (62) **Service d'alerte.** Service chargé d'alerter les organismes appropriés responsables de la recherche et du sauvetage des aéronefs et d'aider ces organismes suivant les besoins.
- (63) **Aérodrome de dégagement.** Un aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. Les aérodromes de dégagement comprennent ce qui suit :
- (i) **Aérodrome de dégagement de décollage.** Un aérodrome de dégagement sur lequel un aéronef peut se poser si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser celui de départ.
 - (ii) **Aérodrome de dégagement en route.** Un aérodrome sur lequel un aéronef pourrait se poser après quelque chose d'anormal ou une urgence en route.
 - (iii) **Aérodrome de dégagement à destination.** Un aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.
- N. B. : L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être un aérodrome de dégagement en route ou à destination pour ce vol.*
- (64) **Autres moyens d'application des règlements.** Une façon approuvée au préalable d'appliquer les règlements, dont il a été déterminé qu'elle constitue un remplacement adéquat aux exigences réglementaires.
- (65) **Autre moyen de conformité.** Un choix approuvé, autre que les approches prescrites, dont il a été démontré qu'il donne constamment des résultats égaux ou supérieurs à ceux qui sont recherchés par la réglementation.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (66) **Erreur de système altimétrique (ASE)** La différence entre l'altitude indiquée sur l'affichage de l'altimètre, en supposant que le calage altimétrique soit correct, et l'altitude-pression correspondant à la pression ambiante non perturbée.
- (67) **Altitude.** La distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL).
- (68) **Annexes à la Convention de Chicago.** Les documents publiés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et contenant les normes et pratiques recommandées s'appliquant à l'aviation civile.
- (69) **Conditions d'exploitation prévues.** Les conditions considérées comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte et sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :
- (i) Les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ; et
 - (ii) Les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.
- (70) **Appareils.** Instruments, équipement, dispositifs, pièces, équipement connexe ou accessoires, quelle qu'en soit la description, servant, pouvant servir ou dont le but est de servir à la navigation, à l'exploitation ou au contrôle d'aéronef pendant le vol (ce qui comprend les parachutes et l'équipement de communication et tout autre mécanisme ou autres mécanismes installés dans ou fixés sur un aéronef en vol) et qui ne font pas partie des pièces, du moteur ou des hélices d'un aéronef.
- (71) **Service de contrôle d'approche.** Service du contrôle de la circulation aérienne pour l'arrivée ou le départ des vols contrôlés.
- (72) **Organisme de contrôle d'approche.** Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.
- (73) **Autorité ATS ou ATC appropriée.** L'autorité pertinente désignée par l'État pour assurer les services de circulation aérienne dans l'espace aérien concerné.
- (74) **Règlement applicable de navigabilité.** Les codes de navigabilité complets et détaillés établis, adoptés ou acceptés par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- (75) **Autorité compétente.**
- (i) Concernant le survol de la haute mer : L'autorité pertinente de l'État d'immatriculation.
 - (ii) Concernant les vols autres que le survol de la haute mer : L'autorité pertinente de l'État ayant souveraineté sur le territoire survolé.
- (76) **Approbation de remise en service.** Voir fiche de maintenance.
- (77) **Approuvé.** Une règle d'élaboration de l'alinéa 1.1.1(a)(6) du RACH signifiant que



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

l'OFNAC a passé en revue la méthode, procédure ou politique et a publié une approbation officielle.

- (78) **Approuvé par l'OFNAC.** Approuvé directement par l'OFNAC ou conformément à une procédure approuvée par celle-ci.
- (79) **Programme de maintenance continue approuvé.** Un programme de maintenance approuvé par l'État d'immatriculation.
- (80) **Cursus approuvé.** Un ensemble de cours de formation dans un domaine de spécialisation, offert par un OFA et qui est approuvé par l'OFNAC.
- (81) **Données approuvées.** Informations techniques approuvées par l'OFNAC.
- (82) **Organisme de maintenance agréé (AMO).** Un organisme agréé par l'OFNAC conformément à la Partie 6 de la RACH pour se livrer à des activités spécifiques de maintenance. Elles peuvent inclure l'inspection, la révision, l'entretien, la réparation et/ou la modification et la remise en service de l'aéronef ou de produits aéronautiques.
- (83) **Norme approuvée.** Une norme de fabrication, de conception, de maintenance ou de qualité approuvée par l'OFNAC.
- (84) **Instruction homologuée.** Une formation effectuée avec des cursus spéciaux et sous la supervision de l'OFNAC.
- (85) **Organisme de formation agréé (OFA).** Un organisme agréé par l'OFNAC conformément à la Partie 3 de la RACH pour la formation d'équipages et autres formations approuvées par l'OFNAC.
- (86) **Aire de trafic.** Une zone bien donnée d'un aéroport terrestre qui sert à accueillir les aéronefs pour l'embarquement ou le débarquement de passagers, de courrier ou de fret ou le ravitaillement en carburant, le stationnement ou la maintenance.
- (87) **Centre de contrôle régional.** Organisme chargé d'assurer le service de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs effectuant des vols contrôlés dans les zones de contrôle placées sous sa juridiction.
- (88) **Service de contrôle régional.** Service de contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les zones de contrôle.
- (89) **Navigation de surface (RNAV).** Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.
- N. B. : La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.*
- (90) **Article.** Tout article, comprenant, mais sans s'y limiter, un aéronef, une cellule, un moteur d'aéronef, une hélice, un appareil, un accessoire, un assemblage, un sous-assemblage, un sous-système, un composant, une unité, un produit ou une pièce.
- (91) **Route ATS ou ATC.** Une route déterminée, destinée à canaliser la circulation aérienne en fonction des besoins pour assurer des services de circulation aérienne, définie par les spécifications de route comprenant un indicatif de route ATS ou ATC, le suivi de et vers des points importants (points de cheminement), la distance entre les points importants,



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

des exigences de compte rendu et, sur détermination de l'autorité ATS ou ATC appropriée, l'altitude la plus basse ne présentant pas de danger.

N. B. : L'expression « route ATS » ou « route ATC » est utilisée pour signifier voie aérienne, route à service consultatif, route contrôlée ou non ou route d'arrivée ou de départ.

- (92) **Instructeur homologué.** Une personne qui :
- (i) Détient un certificat valide d'instruction au sol délivré aux termes de la Partie 2 du RACH lorsqu'il instruit au sol ;
 - (ii) Détient un certificat valide d'instructeur de vol délivré aux termes de la Partie 2 du RACH lorsqu'il instruit au sol ou en vol ; ou
 - (iii) Est autorisée par l'OFNAC d'assurer une instruction au sol ou en vol aux termes des Parties 2 et 3 du RACH.
- (93) **Régie.** L'OFNAC.
- (94) **Surveillance dépendante automatique (ADS).** Technique de surveillance dans le cadre de laquelle les aéronefs transmettent automatiquement, sur liaison de données, des données fournies par les systèmes embarqués de navigation et de détermination de la position, y compris l'identification de l'aéronef, une indication de position en quatre dimensions et d'autres données, selon les besoins.
- (95) **Accord de surveillance dépendante automatique (ADS).** Un plan de compte-rendu ADS qui établit les conditions de compte-rendu de données ADS (comme celles qui sont requises par les services ou l'unité de contrôle de la circulation aérienne et la fréquence des rapports ADS dont il faut convenir avant la prestation de services ADS).
- (96) **Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)** Un moyen par lequel les aéronefs, véhicules des aérodromes et autres objets peuvent automatiquement émettre et/ou recevoir des données comme celles d'identification, de position et autres, selon ce qui est approprié, en mode diffusion par liaison de données.
- (97) **Surveillance dépendante automatique — contrat (ADS-C).** Un moyen par lequel les termes d'un accord ADS-C sont échangés entre le système au sol et l'aéronef, par liaison de données, spécifiant dans quelles conditions les rapports ADS-C devraient être initiés et quelles données ils devraient contenir.
- N. B. : L'expression « contrat ADS » est couramment utilisée comme signifiant contrat d'événement ADS, contrat périodique ADS ou un mode d'urgence.*
- (98) **Médecin examinateur d'aviation.** Un médecin formé à la médecine aéronautique et possédant les connaissances pratiques et une expérience du monde de l'aviation, qui est désigné par l'OFNAC pour effectuer des examens médicaux de l'aptitude physique et mentale des demandeurs de licences ou de classifications requérant un examen médical.
- (99) **Ballon.** Un aéronef plus léger que l'air et non motopropulsé.
- (100) **Bannière.** Un support publicitaire soutenu par un cadre temporaire fixés à l'extérieur de l'aéronef et tiré par celui-ci.
- (101) **Membre de l'équipage de cabine.** Un membre de l'équipage qui se livre, dans l'intérêt de la sécurité des passagers, à des tâches affectées par l'exploitant ou le pilote commandant l'aéronef, mais qui n'agit pas en tant que membre de l'équipage de conduite.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

N. B. : L'OFNAC peut ou non délivrer une licence à l'équipage de cabine.

- (102) **Jour civil.** Le temps qui s'écoule, en utilisant le temps universel coordonné ou l'heure locale, en commençant à minuit et prenant fin 24 heures plus tard à minuit.
- (103) **Mois civil.** Une période d'un mois débutant et prenant fin avec les dates conventionnellement acceptées comme indiquant le début et la fin d'un mois numéroté (comme du 1^{er} au 31 janvier dans le calendrier grégorien).
- (104) **Année civile.** Une période d'une année débutant et prenant fin avec les dates conventionnellement acceptées comme indiquant le début et la fin d'une année numérotée (comme du 1^{er} janvier au 31 décembre dans le calendrier grégorien).
- (105) **Calibrage.** Un ensemble d'opérations effectuées conformément à une procédure définie et documentée, qui compare les mesures prises par un appareil de mesure ou un étalon de travail d'un bureau de normalisation pour détecter et signaler ou éliminer des erreurs d'ajustement de l'appareil de mesure, de l'étalon de travail ou du produit aéronautique testé.
- (106) **Aéronef cargo.** Tout aéronef transportant des marchandises ou des biens, mais pas de passagers. Dans ce contexte, ne sont pas considérés comme étant des passagers :
- (i) Un membre d'équipage
 - (ii) Un employé d'un exploitant autorisé et transporté conformément aux instructions figurant dans le manuel d'exploitation
 - (iii) Un représentant autorisé de l'OFNAC
 - (iv) Une personne ayant des devoirs concernant une expédition particulière se trouvant à bord
- (107) **Causes.** En ce qui concerne un accident ou un incident d'aviation, les actions, omissions, événements, conditions ou une combinaison de ceux-ci, qui ont entraîné l'accident ou l'incident. (OACI Annexe 13).
- (108) **Plafond.** La hauteur au-dessus du sol ou de l'eau, de la base de la couche nuageuse à moins de 6 000 m couvrant plus de la moitié du ciel.
- (109) **Certificat de navigabilité.** Un certificat délivré par l'État d'immatriculation lorsque l'aéronef a été jugé apte à voler sans danger et conforme à définition de type approuvé par l'État de conception et entretenu conformément aux exigences de maintien de la navigabilité de l'État d'immatriculation.
- N. B. : La définition du certificat de navigabilité est élaborée en utilisant principalement celle de Transports Canada et du matériel supplémentaire de l'OACI.*
- (110) **Certifier en état de navigabilité.** L'acte consistant à remplir une fiche de maintenance, par une personne dûment autorisée, après la modification, la révision, la réparation ou l'inspection d'un aéronef ou d'un produit aéronautique, déclarant que l'aéronef ou la pièce aéronautique est approuvée pour être utilisé en vol parce qu'il répond aux exigences du certificat de navigabilité d'Haïti.
- (111) **Personnel certificateur.** Les personnes autorisées par l'organisme de maintenance agréé, conformément à une procédure acceptable pour l'OFNAC, à certifier qu'un aéronef ou un composant d'aéronef peut être remis en service.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (112) **Point de transition.** Point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.
- N. B. : Les points de transition sont établis afin d'assurer, à tous les niveaux de vol à utiliser, l'équilibre optimal entre les installations, du point de vue de l'intensité et de la qualité de la réception, et afin de fournir une source commune de guidage en azimut pour tous les aéronefs évoluant sur le même secteur d'un tronçon de route.*
- (113) **Inspecteur.** Une personne qualifiée qui est autorisée par l'OFNAC à effectuer une évaluation de l'équipage de conduite (pilotes, mécaniciens de bord ou navigateurs), l'équipage de cabine ou de l'agent technique d'exploitation du titulaire d'un AOC. Les termes qui peuvent être utilisés pour décrire cette personne, en fonction de ses responsabilités, sont : pilote inspecteur, mécanicien de bord inspecteur, navigateur inspecteur, membre de l'équipage de cabine inspecteur et agent technique d'exploitation inspecteur. Les inspecteurs de l'équipage de conduite peuvent en outre être autorisés à effectuer les inspections à bord d'un aéronef ou sur simulateur, comme défini ci-après.
- (i) **Inspecteur (aéronef).** Une personne qui est qualifiée et autorisée par l'OFNAC à effectuer une évaluation de l'équipage de conduite dans un aéronef ou un simulateur de vol pour un type particulier d'aéronef, pour un titulaire particulier d'un AOC.
- (ii) **Inspecteur (simulateur).** Une personne qui est qualifiée et autorisée par l'OFNAC à effectuer une évaluation de l'équipage de conduite, mais seulement avec un simulateur de vol pour un type particulier d'aéronef, pour un titulaire particulier d'un AOC.
- (114) **Convention de Chicago.** (« Convention ») La convention internationale sur l'aviation civile internationale signée à Chicago, aux États-Unis, en 1944, entrée en vigueur en 1947. Les articles de la Convention de Chicago régissent les actions des États contractants en ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile internationale, directement et par le biais des annexes à la Convention, qui stipulent les normes et pratiques recommandées de l'OACI.
- (115) **Ressortissant d'Haïti.** Ce terme se réfère à l'une des choses suivantes :
- (i) Une personne de la nationalité d'Haïti ;
- (ii) Un partenariat dans lequel chaque membre est ressortissant d'Haïti ; ou
- (iii) Une société constituée ou une association créée ou organisée et autorisée aux termes des lois d'Haïti.
- (116) **Aéronef civil.** Tout aéronef autre que public ou d'État.
- (117) **Aviation civile.** L'exploitation de tout aéronef civil aux fins de vol d'aviation générale, de travail aérien ou de transport aérien commercial. (Loi)
- (118) **Limite d'autorisation.** Point jusqu'où est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.
- (119) **Système d'enregistrement sonore du poste de pilotage.** Un dispositif qui fait appel à une combinaison de microphones et d'appareils de saisie de son et de données numériques pour collecter et enregistrer l'environnement sonore du poste de pilotage et

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

les communications des pilotes, destinées aux pilotes et entre les pilotes. Source : EUROCAE ED-155 « Minimum Performance Specification for Lightweight Flight Recording Systems » (Spécification de performance minimale pour les systèmes légers d'enregistrement en vol), juillet 2009, paragraphe 1-1.5.1.

- (120) **Liaison de contrôle et de commande (C2).** La liaison de données entre l'aéronef télépiloté et la station de pilotage à distance, aux fins de gestion du vol.
- (121) **Transport commercial aérien.** Transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (122) **Opération de transport aérien commercial.** Transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (123) **Marque commune.** Marque assignée par l'Organisation de l'aviation civile internationale à l'autorité d'immatriculation sous marque commune qui assure l'immatriculation des aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre qu'une base nationale.
- (124) **Autorité d'immatriculation sous marque commune.** Autorité qui tient le registre non national ou, s'il y a lieu, la partie dudit registre où sont immatriculés les aéronefs d'un organisme international d'exploitation.
- (125) **Compétence.** Une combinaison de connaissances pratiques et théoriques et d'attitudes requises pour réaliser les tâches au niveau de la norme prescrite.
- (126) **Formation et évaluation basées sur la compétence.** Une formation et une évaluation orientées sur la performance, l'accent étant placé sur des normes de performance et leur mesure et l'élaboration d'une formation au vu de normes de performance spécifiées.
- N. B. : Le processus de formation est dérivé d'une analyse du travail et des tâches et se concentre sur la réalisation de normes de performance bien définies et étalonnées par opposition aux programmes de formation qui se concentrent simplement sur l'acquisition de niveaux prescrits d'expérience.*
- (127) **Élément de compétence.** Une action constituant une tâche, ayant un début et une fin qui en déterminent clairement les limites, et une issue observable.
- (128) **Unité de compétence.** Une fonction discrète se composant d'un certain nombre d'éléments de compétence.
- (129) **Avion complexe.** Avion possédant un train d'atterrissage rentrant, des volets et une hélice à pales orientables ou, dans le cas d'un hydravion, des volets et une hélice à pales orientables.
- (130) **Composite.** Matériaux structurels fait de substances comprenant, mais sans s'y limiter, du bois, du métal, de la céramique, du plastique, des matériaux renforcés de fibres, du graphite, du bore ou de la résine époxyde avec des agents de renforcement pouvant se présenter sous forme de filaments, feuilles, poudres ou paillettes de différents matériaux.
- (131) **Système informatique.** Tout système électronique ou automatisé pouvant recevoir, mettre en mémoire et traiter des données externes et les transmettre et les présenter sous une forme utilisable pour mener à bien une fonction spécifique.
- (132) **Configuration (appliquée à l'aéronef).** Une combinaison particulière des positions des éléments mobiles, comme les volets et le train d'atterrissage, etc., qui affecte les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (133) **Liste d'écarts de configuration (LEC)** Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
- (134) **Zone congestionnée.** Une ville ou un peuplement ou un rassemblement de personnes en plein air.
- (135) **Environnement hostile congestionné.** Un environnement hostile avec une zone congestionnée.
- (136) **Expédition.** Un ou plusieurs colis de marchandises dangereuses acceptés d'un expéditeur par un exploitant, en même temps et à la même adresse, avec reçu en un lot et allant à un destinataire à une adresse de destination.
- (137) **Maintien de la navigabilité.** L'ensemble des processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce est conforme aux exigences applicables de navigabilité et demeure en état d'exploitation sans danger pendant la durée de vie de son exploitation.
- (138) **Approche finale en descente continue (CDFA).** Une technique, conforme aux procédures d'approche stabilisée, pour le tronçon d'approche finale d'une procédure d'approche de non-précision aux instruments en descente continue, sans mise en palier, d'une altitude/hauteur à ou au-dessus du repère d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou au point de début de la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef en vol.
- (139) **États contractants.** Tous les États qui sont signataires de la Convention sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).
- (140) **Région de contrôle.** Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface de la Terre.
- (141) **Zone de contrôle.** Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.
- (142) **Aérodrome contrôlé.** Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation aérienne sur l'aérodrome.
- (143) **Espace aérien contrôlé.** Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.
- N. B. : Espace aérien contrôlé est un terme générique qui couvre les espaces aériens ATC ou ATS des Classes A, B, C, D, et E comme indiqué à l'Annexe 11 de l'OACI : 2.6.*
- (144) **Vol contrôlé.** Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.
- (145) **Impact sans perte de contrôle.** Se produit lorsqu'un aéronef en état de navigabilité, sous le contrôle d'un pilote qualifié, est conduit contre le relief (l'eau ou des obstacles), sans que le pilote ne se doute qu'une collision est sur le point de se produire.
- (146) **Communications contrôleur-pilote par liaison de données.** Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.
- (147) **Conversion.** La conversion est l'acte par lequel l'OFNAC délivre sa propre licence sur la



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

base d'une licence délivrée par un autre État contractant pour utilisation pour un aéronef immatriculé en Haïti.

- (148) **Copilote.** Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord, mais est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.
- N. B. : Tel que défini ici, copilote est synonyme de « commandant en second » ou « CES ».*
- (149) **Exploitation d'aviation d'affaires.** Exploitation ou utilisation non commerciale d'aéronefs par une société pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, pilotés par un pilote ou des pilotes professionnels.
- (150) **Cours.** Un programme pédagogique d'enseignement des connaissances théoriques ou pratiques dans un domaine ou un sujet particulier ou pour maintenir des qualifications existantes.
- (151) **Didacticiel.** Matériel pédagogique élaboré pour chaque cours ou cursus, comprenant des plans de leçons et d'autres aides à la navigation, comme : des logiciels, des programmes audiovisuels, des cahiers d'exercice et des photocopies.
- (152) **Crédit.** Reconnaissance d'autres moyens ou de qualifications antérieures.
- (153) **Membre d'équipage.** Une personne à qui un exploitant a confié des tâches à bord d'un aéronef pendant une période de service en vol.
- (154) **Gestion des ressources en équipe.** Un programme conçu pour améliorer la sécurité des opérations de vol en optimisant l'utilisation sans danger, efficace et efficiente des ressources humaines, du matériel et des informations grâce à une meilleure communication et coordination au sein de l'équipage.
- (155) **Moteur critique.** Le moteur dont la défaillance aurait l'effet le plus défavorable sur le comportement d'un aéronef.
- (156) **Phases critiques de vol.** Les parties des opérations d'évolution au sol, de décollage et d'atterrissage et les opérations de vol en-dessous de 3 050 m, sauf en vol de croisière.
- (157) **Groupe(s) motopropulseur(s) critique(s).** Groupes(s) motopropulseur(s) dont la défaillance a (ont) l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.
- N. B. : Il peut y avoir plus d'un groupe motopropulseur critique sur certains aéronefs. Dans ce cas, l'expression « groupe motopropulseur critique » signifie l'un de ceux-ci.*
- (158) **De navigation.** Un vol entre un point de départ et un point d'arrivée suivant une route prévue en suivant les procédures de navigation normales.
- (159) **Temps de navigation.** Le temps de vol d'un pilote à bord d'un aéronef, comprenant un atterrissage à un point autre que celui de départ et, aux fins de répondre aux exigences de temps de navigation pour une licence de pilote privé (sauf pour classification giravion), une licence de pilote commercial ou une classification aux instruments, comprenant un atterrissage sur un aérodrome qui doit se trouver à une distance en ligne droite de plus de 50 milles nautiques du point de départ original.
- (160) **Croisière ascendante.** Technique de vol en croisière applicable à un avion, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que le poids de l'avion diminue.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (161) **Pilote de relève en croisière.** Un membre de l'équipage de conduite auquel les tâches de pilotage sont affectées en vol de croisière pour permettre au commandant de bord ou au copilote de se reposer comme prévu.
- (162) **Niveau de croisière.** Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.
- (163) **Plan de vol en vigueur.** Plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.
- (164) **Cursus.** Un ensemble de cours dans un domaine de spécialisation offert dans le cadre d'un programme de formation.
- (165) **Zone dangereuse.** Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.
- (166) **Matières dangereuses.** Articles ou substances susceptibles de constituer un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses contenue dans les Instructions techniques de l'OACI (voir définition ci-après) ou qui sont classifiées en vertu de ces Instructions.
- N. B. : Les marchandises dangereuses sont classées au Chapitre 3 de l'Annexe 18 de l'OACI.*
- (167) **Accident concernant des marchandises dangereuses.** Événement associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels.
- (168) **Incident concernant des marchandises dangereuses.** Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.
- (169) **Document d'expédition de marchandises dangereuses.** Un document spécifié par les Instructions techniques de l'OACI pour la Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. Il est rempli par la personne qui demande le transport aérien des marchandises dangereuses et comporte des informations sur celles-ci. Le document est assorti d'une déclaration signée indiquant que les marchandises dangereuses sont décrites dans leur totalité et avec précision par leurs noms d'expédition corrects et numéro ONU (s'il y en a un) et qu'elles sont correctement classifiées, emballées, étiquetées et en état d'être transportées.
- N. B. : Voir la définition ci-après pour les Instructions techniques.*
- (170) **Communications par liaison de données.** Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.
- (171) **Système enregistreur de réseau de transmission.** Un dispositif qui enregistre les messages autorisant la trajectoire de vol, contrôlés directement ou indirectement, et qui

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

sont relayés par un réseau de transmission numérique plutôt que par communications en phonie. Source : EUROCAE ED-155 « Minimum Performance Specification for Lightweight Flight Recording Systems » (Spécification de performance minimale pour les systèmes légers d'enregistrement en vol), juillet 2009, paragraphe 1-1.5.1.

- (172) **Transport haut-le-pied.** Temps passé à bord d'un aéronef (sur insistance du titulaire de l'AOC) de et vers le lieu de résidence des membres de l'équipage.
- (173) **Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** Altitude ou hauteur lors de l'approche aux instruments en 3D à laquelle une procédure d'approche manquée doit être amorcée si le contact visuel nécessaire pour la poursuite de l'approche n'a pas été établi.

Notes :

- *L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer (MSL) et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.*
- *Le contact visuel nécessaire signifie la partie des aides visuelles ou de l'aire d'approche qui devrait avoir été visible suffisamment longtemps pour que le pilote ait pu évaluer la position de l'aéronef et la rapidité de changement de position par rapport à la trajectoire de vol désirée. Pour les opérations de Catégorie III avec hauteur de décision requérant un contact visuel elle est celle qui est spécifiée pour la procédure ou l'opération particulière.*
- *Pour des raisons pratiques, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de décision », abrégé en « DA/H ».*

- (174) **Point défini après le décollage (DPATO).** Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité des hélicoptères de Classe 2 de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
- (175) **Point défini avant l'atterrissage (DPBL).** Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité des hélicoptères de Classe 2 de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
- (176) **Masse de calcul à l'atterrissage.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage sera prévu.
- (177) **Masse de calcul au décollage.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins de la structure, on admet que le début du roulement au décollage sera prévu.
- (178) **Masse de calcul pour les évolutions au sol.** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.
- (179) **Examineur désigné.** Toute personne désignée par l'OFNAC pour faire fonction de son représentant pour l'examen, l'inspection et le test de personnes aux fins de délivrer des licences, classifications et certificats.
- (180) **Détecter et éviter.** L'aptitude à voir, sentir ou détecter une circulation conflictuelle ou d'autres dangers et de prendre les mesures qui s'imposent.
- (181) **Directement responsable.** S'appliquant à un organisme de maintenance agréé de la



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

Partie 6 du RACH, signifie une ou des personnes titulaires de licences appropriées, responsables du travail d'un organisme de maintenance agréé se livrant à la maintenance, à l'entretien préventif, aux altérations ou autres fonctions affectant la navigabilité d'un aéronef. Une personne directement responsable n'a pas besoin d'observer directement et de diriger constamment chaque travailleur, mais doit être disponible pour des consultations sur les affaires requérant des instructions ou une décision d'une autorité supérieure.

- (182) **Directeur.** Le Directeur Général de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).
- (183) **Source discrète des dommages.** Dommage structurel subi par l'aéronef probablement dû à : une collision avec un oiseau, la défaillance non contenue d'une aube de soufflante, une panne non contenue de moteur, une défaillance non contenue de machine tournante à haute énergie ou des causes similaires.
- (184) **Location sans équipage.** La location d'un aéronef sans l'équipage.
- (185) **Temps d'instruction en double commande.** Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.
- (186) **Service.** Toute tâche que l'exploitant impose aux membres de l'équipage de conduite ou de cabine d'accomplir, dont, par exemple, service en vol, travail administratif, formation, prise de poste et attente lorsqu'il peut y avoir une fatigue.
- (187) **Période de service.** En ce qui concerne un exploitant aérien, une période qui débute lorsque le personnel de l'équipage de conduite ou de cabine doit se présenter pour ou commencer son service et prend fin lorsque cette personne n'est plus de service.
- (188) **Temps de service.** Le temps total, à partir du moment où une personne identifiée dans la présente réglementation commence, immédiatement après un temps de repos, tout travail au nom du titulaire du certificat, jusqu'à ce que la personne soit libre de toute contrainte associée à ce travail.
- (189) **Poison économique.** Toute substance ou mélange de substances devant :
- (i) Prévenir, détruire, repousser ou atténuer les effets de tout insecte, rongeur, nématode, champignon, adventice et autres formes de vie végétale ou animale ou virus, à l'exception des virus se trouvant sur ou vivant dans les êtres humains et autres animaux, que l'État peut déclarer nuisible ; et
 - (ii) Servir de régulateur de la croissance des plantes, défoliant ou de dessiccateur.
- (190) **Longueur effective de la piste.** La distance d'atterrissage à partir du point auquel le plan de franchissement d'obstacle associé à l'entrée de piste coupe la ligne médiane de la piste jusqu'à l'autre extrémité.
- (191) **Héliport sur terrasse.** Un héliport situé sur une structure élevée sur terre.
- (192) **Émetteur de localisation d'urgence (ELT).** Un terme générique décrivant l'équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et, en fonction de l'application, peut être mis en marche automatiquement par impact ou manuellement. Un ELT peut être de l'un des types suivants :
- (i) **ELT automatique fixe.** ELT à mise en marche automatique, attaché de façon permanente à un aéronef.
 - (ii) **ELT automatique portatif.** ELT à mise en marche automatique qui est attaché



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- de façon rigide à un aéronef mais qui peut en être aisément retiré.
- (iii) **ELT automatique largable (ELT(AD)).** ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.
 - (iv) **ELT de survie.** ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.
 - (v) **Vie utile de la pile de l'ELT.** Le temps pendant lequel la pile ou la batterie peut être rangée dans des conditions environnementales normales, après sa fabrication, sans perdre sa capacité à permettre à l'ELT de répondre aux normes applicables de performance.
 - (vi) **Date d'expiration de la pile de l'ELT.** La date de fabrication ou de recharge de la pile, plus la moitié de sa vie utile.
- (193) **Moteur.** Une unité utilisée ou destinée à être utilisée pour la propulsion d'un aéronef. Le moteur comprend au moins les composants et l'équipement nécessaires pour le fonctionnement et le contrôle, mais exclut l'hélice (le cas échéant).
- (194) **Système amélioré d'avertissement de proximité du sol (EGPWS).** Un système d'avertissement à balayage frontal qui utilise la base de données relative au terrain pour éviter ce dernier.
- (195) **Visionique tout temps (EVS).** Un système d'affichage d'images électroniques en temps réel de l'extérieur grâce à des capteurs d'images.
- (196) **Système de maintenance équivalente.** Le titulaire d'un AOC peut se livrer à des activités de maintenance grâce à un arrangement avec un AMO ou effectuer sa propre maintenance, son entretien préventif ou ses altérations, à condition que son système de maintenance soit approuvé par l'OFNAC et équivalent à celui d'un AMO, sauf que l'approbation de remise en service d'un aéronef ou produit aéronautique doit être donnée par un technicien de maintenance de l'aviation titulaire d'une licence ou un spécialiste en réparation de l'aviation conformément à la Partie 2 du RACH, selon ce qui est approprié.
- (197) **Erreur.** En ce qui concerne l'équipage de conduite, une action ou le manque d'action de la part de ce dernier, entraînant des déviations des intentions de l'organisation ou de l'équipage de conduite ou par rapport à ce qu'ils attendent.
- (198) **Gestion des erreurs.** Le processus consistant à détecter les erreurs et à y réagir avec des contre-mesures qui réduisent ou éliminent les conséquences des erreurs et atténuent la probabilité d'erreurs ou d'état indésirable de l'aéronef.
- N. B. : Voir l'Appendice C au Chapitre 3 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (Doc 9868 de l'OACI, PANS-TRG) et Circulaire 314 de l'OACI, Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans Contrôle de la circulation aérienne (pour une description des états indésirables).*
- (199) **Heure estimée de départ du poste de stationnement.** Heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ.
- (200) **Heure d'arrivée prévue.** Dans le cas des règles de vol aux instruments (IFR), heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose pas d'aide de navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Dans le cas des règles de vol à vue (VFR), heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

- (201) **Examineur.** Toute personne désignée par l'OFNAC pour faire fonction de son représentant pour l'examen, l'inspection et le test de personnes et d'aéronefs aux fins de délivrer des licences, classifications et certificats.
- (202) **Dérogation.** En ce qui concerne les marchandises dangereuses de la Partie 9 du RACH, une disposition de l'Annexe 18 de l'OACI qui exempte une marchandise dangereuse particulière des exigences qui s'y appliquent normalement.
- (203) **Heure d'approche prévue.** Heure à laquelle les services ATC prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le point d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage.
- N. B. : L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le point d'attente dépend de l'autorisation d'approche.*
- (204) **Opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO).** Toute opération d'un avion avec deux moteurs à turbine ou plus, lorsque le temps de déroutement vers un aérodrome de dégagement en route excède le temps limite établi par l'État de l'exploitant.
- (205) **Carburant critique pour les opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO).** La quantité de carburant nécessaire pour voler vers un aérodrome de dégagement en route considérant au point le plus critique sur le trajet, la panne de système la plus limitative.
- (206) **Système important pour les opérations en temps de déroutement prolongé (EDTO).** Le système d'un avion dont la panne ou la dégradation pourrait affecter négativement la sécurité d'un vol EDTO particulier ou dont le fonctionnement continu est particulièrement important pour le vol et l'atterrissage sans danger d'un avion lors d'un déroutement prolongé.
- (207) **Survol de l'eau prolongé.** Un survol de l'eau sur une distance de plus de 93 km ou plus de 30 minutes à vitesse de croisière normale, quel que soit le moindre, d'un terrain pouvant convenir pour effectuer un atterrissage d'urgence.
- (208) **Survol maritime prolongé.** En ce qui concerne les aéronefs autres que les hélicoptères, un survol maritime à une distance horizontale de plus de 50 milles nautiques à partir de la côte la plus proche et pour les hélicoptères, un survol maritime de plus de 50 milles nautiques de la côte la plus proche et de plus de 50 milles nautiques d'un héliport en mer.
- (209) **Installation.** Une installation physique, dont le terrain, les bâtiments et l'équipement donnant un moyen de mener les activités approuvées par l'OFNAC pour une entité agréée ou certifiée.
- (210) **Facteur de sécurité.** Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.
- (211) **Blessure mortelle.** En ce qui concerne les accidents d'aviation, une blessure qui entraîne la mort dans les 30 jours suivant l'accident.
- (212) **Fatigue.** Un état physiologique de capacité réduite de travail mental ou physique due à

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

une perte de sommeil ou un état de veille prolongée, au cycle circadien ou à une charge de travail (activité mentale et/ou physique) qui peut compromettre la vigilance et l'aptitude d'un membre de l'équipage à exploiter un aéronef sans danger ou à se livrer en toute sécurité aux tâches qui y sont reliées.

- (213) **Système de gestion des risques de fatigue (FRMS).** Un moyen, guidé par les données, permettant de surveiller et gérer continuellement les risques liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques aussi bien que sur l'expérience, qui vise à assurer que le personnel pertinent travaille à un niveau adéquat de vigilance.
- (214) **Plan de vol déposé.** Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organe ATS par le pilote ou son représentant désigné, sans modifications ultérieures.
- (215) **Aire d'approche finale et de décollage (FATO).** Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères de classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.
- (216) **Segment d'approche finale (FAS).** Le segment d'une procédure d'approche aux instruments sur lequel l'alignement et la descente pour l'atterrissage sont effectués.
- (217) **Conclusion.** Une constatation faite par le personnel d'audit de l'exploitant, indiquant la non-conformité avec une norme donnée.
- (218) **Résistant au feu.** La capacité de résister pendant 5 minutes à l'application de chaleur par une flamme.
N. B. : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.
- (219) **Ignifugé.** La capacité de résister pendant 15 minutes à l'application de chaleur par une flamme.
N. B. : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.
- (220) **Matière ininflammable.** Une matière pouvant résister à la chaleur aussi bien ou mieux que l'acier lorsque les dimensions dans les deux cas sont appropriées aux fins spécifiques.
- (221) **Vol(s).** La période allant du décollage à l'atterrissage.
- (222) **Membre de l'équipage de conduite.** Un membre de l'équipage titulaire d'une licence dont les tâches sont essentielles au fonctionnement d'un aéronef pendant le temps de vol.
- (223) **Analyse des données de vol.** Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des opérations aériennes.
- (224) **Période de service de vol.** Temps total depuis le moment où un membre de l'équipage de conduite ou de cabine prend son service pour un effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où l'avion s'arrête et les moteurs sont éteints à la fin du dernier vol pour lequel il ou elle fait partie de l'équipage.
- (225) **Centre d'information de vol.** Organe chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.
- (226) **Région d'information de vol.** Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (227) **Service d'information de vol.** Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.
- (228) **Niveau de vol.** Surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, 1.013,2 hPa et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.
- (229) **Manuel de vol.** Un manuel, associé au certificat de navigabilité, contenant les limitations dans lesquelles l'aéronef est considéré comme navigable, et les instructions et informations nécessaires pour l'exploitation de l'aéronef sans danger par les membres de l'équipage de conduite.
- (230) **Agent technique d'exploitation/de régulation des vols.** Une personne désignée par l'exploitant pour exercer le contrôle et la supervision des opérations de vol, qu'elle soit titulaire d'une licence ou non, dont les qualifications sont conformes à l'Annexe 1, qui soutient, informe et/ou aide le commandant de bord dans l'exécution sans danger d'un vol.
- (231) **Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol projeté, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.
- (232) **Enregistreur de bord.** Tout type d'enregistrement installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.
- N. B. : Ceci peut inclure l'enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR) ou l'enregistreur de données de vol (FDR).*
- (233) **Documentation relative à la sécurité en vol.** Un ensemble de documents liés entre eux, établi par l'exploitant, compilant et organisant les informations nécessaires pour les opérations de vol et au sol et comprenant, au moins, le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance.
- (234) **Simulateur d'entraînement au vol.** L'un des trois types suivants d'appareils reproduisant au sol les conditions de vol :
- (i) **Un simulateur de vol**, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres de l'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
 - (ii) **Un entraîneur de procédures de vol**, appareillage donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
 - (iii) **Un entraîneur primaire de vol aux instruments**, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.
- (235) **Caractère spécial du vol.** Indication précisant si les organes des services de la circulation aérienne doivent accorder ou non un traitement spécial à un aéronef donné.
- (236) **Temps de vol.** Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol, moteur(s) éteint(s) le cas échéant.

N. B. : Le temps de vol ainsi défini est synonyme de l'expression temps de « cale à cale » couramment utilisée, qui est mesuré à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer du point d'embarquement jusqu'à ce qu'il s'arrête au point de débarquement.

- (237) **Temps de vol — avion.** Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
- (238) **Temps de vol — hélicoptère.** Total du temps décompté depuis le moment où les pales de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'arrête à la fin du vol et les pales sont arrêtées.
- (239) **Temps de vol — planeur.** Total du temps passé en vol, qu'il soit remorqué ou non, depuis le moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
- (240) **Formation au pilotage.** Formation, autre qu'au sol, dispensée par un instructeur autorisé dans un aéronef en vol.
- (241) **Visibilité en vol.** Visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.
- (242) **Exploitant aérien étranger.** Tout exploitant qui n'est pas un exploitant aérien d'Haïti, qui se livre, que ce soit directement ou indirectement ou par location ou tout autre arrangement, à des opérations de transport aérien commercial à l'intérieur des frontières ou de l'espace aérien d'Haïti sur la base d'un horaire fixe ou d'un affrètement.
- (243) **Régie étrangère.** La Direction de l'aviation civile qui délivre et supervise le certificat d'exploitant de l'exploitant étranger.
- (244) **Conteneur de fret.** Voir unité de chargement.
- (245) **Conteneur de fret en cas de transport de matière radioactive.** Un article d'équipement de transport conçu pour faciliter le transport de marchandises emballées par un ou plusieurs moyens de transport sans rechargement intermédiaire. Il doit être enfermé, rigide et suffisamment solide pour des usages répétés et doit avoir des dispositifs facilitant sa manutention en particulier pour le transfert entre aéronefs et d'un moyen de transport à un autre. Un petit conteneur de fret a soit une dimension extérieure hors-tout de moins de 1,5 m ou un volume intérieur n'excédant pas 3 m³. Tout autre conteneur de fret est considéré comme étant un grand conteneur de fret.
- (246) **Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (247) **Planeur.** Un aéronef plus lourd que l'air, non motopropulsé, dont la portance en vol provient principalement de réactions aérodynamiques sur des surfaces qui demeurent fixes dans des conditions de vol données.
- (248) **Service au sol.** Les services nécessaires pour l'arrivée et le départ d'un aéronef d'un aéroport, autres que ceux de la circulation aérienne.
- (249) **Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).** Un système d'alerte utilisant des altimètres radar pour alerter les pilotes en cas de conditions de vol dangereuses.
- (250) **Visibilité au sol.** La visibilité à un aéroport telle qu'indiquée par un observateur accrédité.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (251) **Autogire.** Un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.
- (252) **Agent de service d'escale.** Un organisme qui se livre, au nom de l'exploitant, à certaines de ses fonctions ou à toutes, dont la réception, le chargement, le déchargement, le transfert ou autre traitement de passagers ou de fret.
- (253) **Danger.** Une condition ou un objet susceptible de blesser le personnel, d'endommager l'équipement ou des structures, d'entraîner la perte de matériel ou une diminution de l'aptitude à exécuter une fonction prescrite.
- (254) **Cap.** La direction dans laquelle l'axe longitudinal d'un aéronef est pointé, habituellement exprimé en degrés à partir du nord (vrai, magnétique, de boussole ou de quadrillage).
- (255) **Affichage tête haute (HUD).** Un système d'affichage qui présente les informations de vol sur le champ de vision avant externe du pilote.
- (256) **Aéronef plus lourd que l'air.** Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.
- (257) **Hauteur.** La distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, mesuré à partir d'une donnée spécifiée.
- (258) **Hélicoptère.** Un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est principalement obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.
- (i) Catégories :
- (A) **Catégorie A.** Un hélicoptère multimoteur conçu avec les caractéristiques d'isolement du moteur et des systèmes spécifiées dans la Partie IVB de l'Annexe 8 de l'OACI et pouvant opérer avec les données de décollage et d'atterrissage prévues en cas de panne de moteur critique, qui assurent une surface adéquate et une capacité de performance adéquate pour la poursuite du vol ou son interruption sans danger.
- (B) **Catégorie B.** Un hélicoptère monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux normes de la Catégorie A. Les hélicoptères de Catégorie B n'ont pas la capacité garantie de poursuivre un vol sans danger en cas de panne de moteur et un atterrissage forcé est prévu.
- (ii) Classes de performance :
- (A) **Hélicoptère de Classe 1.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance critique du groupe motopropulseur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.
- (B) **Hélicoptère de Classe 2.** Hélicoptère dont les performances sont telles qu'en cas de défaillance critique du groupe motopropulseur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (C) **Hélicoptère de Classe 3.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.

Notes :

- *Voir aussi, ci-après, les définitions pour les opérations de Classe 1, Classe 2 et Classe 3.*
- *Les hélicoptères exploités en tant que Classe 1 ou 2 doivent être certifiés comme étant de Catégorie A. Les hélicoptères exploités en tant que Classe 3 doivent être certifiés comme étant de Catégorie A ou B (ou équivalent).*
- *Certains utilisent le terme « giravion » au lieu d'« hélicoptère ».*

- (259) **Héliplate-forme.** Un héliport situé sur une structure flottante ou fixe en mer.
- (260) **Héliport.** Un aérodrome ou une aire définie d'une structure devant servir, en tout ou en partie, pour l'arrivée, le départ et la circulation en surface des hélicoptères.
- (261) **Minimums d'exploitation d'héliport.** Les limites d'utilisation d'un héliport pour :
- (i) Le décollage, en termes de portée visuelle de piste et/ou de visibilité et, si nécessaire de couverture nuageuse ;
 - (ii) L'atterrissage dans les opérations d'approche aux instruments en 2D, en termes de visibilité et/ou de portée visuelle de piste, d'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, si nécessaire, de couverture nuageuse ;
 - (iii) L'atterrissage dans les opérations d'approche aux instruments en 3D, en termes de visibilité et/ou de portée visuelle de piste et d'altitude/hauteur de décision (DA/H) en fonction du type et/ou de la catégorie de l'opération.
- (262) **Avertissement sonore de vitesse élevée.** Un avertissement de vitesse requis pour les avions à moteur à turbine et les avions à V_{mo}/M_{mo} de plus de 0,80 V_{df}/M_{df} ou V_d/M_d.
- (263) **Durée de protection.** Temps estimé pendant lequel le liquide de dégivrage/d'antigivrage empêchera la formation de glace ou de givre ou l'accumulation de neige sur les surfaces protégées d'un aéronef. Il débute au moment de l'application finale du liquide de dégivrage ou d'antigivrage commence et prend fin lorsque le liquides de dégivrage ou d'antigivrage appliqué sur l'avion perd son efficacité.
- (264) **Mise à couvert.** En ce qui concerne les organismes de maintenance agréés de la Partie 6 du RACH, bâtiments, hangars et autres structures devant accueillir l'équipement et le matériel nécessaires pour un organisme de maintenance agréé, qui :
- (i) Fournissent un espace pour la maintenance, l'entretien préventif ou les modifications pour lesquelles un organisme de maintenance agréé est approuvé et qualifié ;
 - (ii) Fournissent des structures pour la protection appropriée d'aéronefs, de cellules, de moteurs d'aéronefs, d'appareils de composants, de pièces et de sous-assemblages lors de la dépose, du nettoyage, de la réparation, de la modification, de l'assemblage et des tests ; et
 - (iii) Assurent l'entreposage, la séparation et la protection de matériels, de pièces et d'approvisionnements.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (265) **Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et dont le but est une interaction sans danger entre les êtres humains et les autres composantes des systèmes grâce à la prise en compte appropriée des performances humaines.
- (266) **Performance humaine.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (267) **OACI.** Utilisé dans le cadre de la présente loi, ce sigle est celui de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. (Loi)
- (268) **IFR.** Symbole utilisé pour désigner les règles de vol aux instruments.
- (269) **Vol IFR.** Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.
- (270) **IMC.** Symbole utilisé pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.
- (271) **Incident.** Un événement, autre qu'un accident, associé à l'exploitation d'un aéronef, qui affecte ou peut affecter la sécurité des opérations.
N. B. : Les types d'incident qui présentent un intérêt pour les études liées à la sécurité comprennent ceux qui figurent à l'Annexe 13, Appendice C.
- (272) **Comprend.** Une règle d'élaboration de la Partie 1.1.1.1(a)(5) du RACH qui signifie « comprend, mais sans s'y limiter ».
- (273) **Incompatible.** Décrit des marchandises dangereuses qui, si elles étaient mélangées, pourraient entraîner un dégagement dangereux de chaleur ou de gaz ou produire une substance corrosive.
- (274) **Codes de pratique de l'industrie.** Principes directeurs élaborés par un organe de l'industrie pour qu'un secteur particulier de l'industrie de l'aviation se conforme aux exigences des Normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, autres que ceux qui ont trait à la sécurité de l'aviation et aux meilleures pratiques considérées comme étant appropriées.
- (275) **Inspection.** L'examen d'un aéronef ou d'un produit aéronautique pour établir sa conformité avec une norme approuvée par l'OFNAC. (Partie 1)
- (276) **Instructions pour le maintien de la navigabilité.** Un ensemble descriptif de données, de planification de maintenance et d'instructions sur ce qui doit être réalisé, élaboré par un détenteur d'approbation de la conception conformément à la certification du produit, donnant aux exploitants les informations requises pour l'élaboration de leur propre programme de maintenance et d'instructions de réalisation.
- (277) **Catégories d'approche aux instruments.**
- (i) **Opération de Catégorie une (CAT I).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m, et avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (ii) **Opération de Catégorie deux (CAT II).** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m, mais au moins égale à 30 m, et une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.
- (iii) **Opération de Catégorie trois A (CAT IIIA).** Approche et atterrissage de précision exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 30 m ou sans hauteur de décision, et avec une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m.
- (iv) **Opération de Catégorie trois B (CAT IIIB).** Approche et atterrissage de précision exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 15 m ou sans hauteur de décision, et avec une portée visuelle de piste de moins de 175 m, mais au moins égale à 50 m.
- (v) **Opération de Catégorie trois C (CAT IIIC).** Une approche et un atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

N. B. : Définitions tirées de la Partie 1 de l'Annexe 6 de l'OACI : 4.2.8.3 et OACI, Annexe 6, Partie III, Section III : 2.2.8

- (278) **Opérations d'approche aux instruments.** Une approche et un atterrissage faisant appel à des instruments pour guidage de la navigation, basée sur une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments sont exécutées de deux façons :
- (i) Une opération d'approche aux instruments en deux dimensions (2D) n'utilisant que le guidage latéral ; et
 - (ii) Une opération d'approche aux instruments en trois dimensions (3D) utilisant le guidage latéral et vertical.

N. B. : Par guidage latéral et vertical, on entend un guidage assuré par : (a) soit une aide de navigation au sol par radio ; (b) soit des données de navigation informatiques provenant d'aides à la navigation au sol, dans l'espace, autonome ou une combinaison de celles-ci.

- (279) **Procédure d'approche aux instruments (IAP).** Une série de manœuvres déterminées à l'avance par référence aux instruments de vol avec une protection spécifiée contre les obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, lorsque cela s'applique, le début d'une route d'arrivée définie, à un point auquel l'atterrissage peut se faire et ensuite, si l'atterrissage n'est pas exécuté, à une position où les critères d'attente ou de franchissement d'obstacle en route s'appliquent. Les opérations d'approche aux instruments sont classées comme suit :

- (i) **Procédure d'approche de non-précision.** Une procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments en 2D de Type A.

N. B. : Les procédures d'approche de non-précision peuvent être utilisées à l'aide d'une technique d'approche en descente continue (CDFA). Une CDFA avec guidage VNAV calculée par l'équipement embarqué (voir Doc 8168 de l'OACI, Volume I, Partie I, Section 4, Chapitre 1, paragraphe 1.8.1) est considérée comme des opérations d'approche aux instruments en 3D. Une



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

CDFA avec un calcul manuel du taux requis de descente est considérée comme des opérations d'approche aux instruments en 2D. Pour de plus amples informations, voir Doc 8168 de l'OACI, PANS-OPS, Vol. I, Sections 1.7 et 1.8.

- (ii) **Procédure d'approche avec guidage vertical (APV).** Une procédure d'approche aux instruments à navigation fondée sur les performances (PBN), conçue pour les opérations d'approche aux instruments en 3D de Type B.
 - (iii) **Procédure d'approche de précision (PA).** Une procédure d'approche aux instruments basée sur des systèmes de navigation (LKS, MLS, GLS et SBAS CATI) conçue pour les opérations d'approche aux instruments en 3D de Type A ou B.
- (280) **Temps de vol aux instruments** Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
 - (281) **Temps aux instruments au sol.** Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un simulateur d'entraînement au vol homologué par le service de délivrance des licences.
 - (282) **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.
 - (283) **Temps aux instruments.** Temps durant lequel les instruments du poste de pilotage sont utilisés comme seul moyen de navigation et de contrôle, ce qui peut être un temps de vol aux instruments ou un temps aux instruments au sol.
 - (284) **Entraînement aux instruments.** Entraînement dispensé par un instructeur homologué dans des conditions météorologiques réelles ou simulées de vol aux instruments.
 - (285) **Combinaison intégrée de survie.** Une combinaison de survie qui répond aux exigences combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.
 - (286) **Accord d'échange.** Un contrat de location qui permet à un transporteur aérien de louer sans équipage et prendre ou abandonner le contrôle opérationnel d'un aéronef dans un aéroport.
 - (287) **Transport commercial aérien international.** Le transport, par aéronef, de personnes ou de biens contre rémunération ou location ou le transport de courrier entre deux pays ou plus.
 - (288) **Organisme international d'exploitation.** Une entité telle que prévue par l'Article 77 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.
 - (289) **Enquête.** En ce qui concerne un accident ou un incident d'aviation, un processus lancé dans le but de prévenir les accidents, ce qui comprend la collecte et l'analyse d'informations, l'arrivée à des conclusions, dont la détermination des causes et, lorsque cela s'avère approprié, la soumission de recommandations relatives à la sécurité. (OACI, Annexe 13)
 - (290) **Enquêteur responsable.** En ce qui concerne un accident ou un incident d'aviation, une personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête. (OACI, Annexe 13)
 - (291) **Aérodrome isolé.** Un aéroport de destination pour lequel il n'y a pas d'aéroport de



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

dégagement qui convienne pour un type donné d'avion.

- (292) **Carnet de bord.** Un formulaire signé par le commandant de bord de chaque vol, sur lequel sont enregistrés le numéro d'immatriculation de l'aéronef, les noms et affectations des membres de l'équipage, le type de vol et la date, le lieu et l'heure d'arrivée et de départ.
- (293) **Test des connaissances.** Un test des connaissances aéronautiques requis pour une licence de personnel navigant ou une classification, qui peut être fait par écrit ou sur un ordinateur.
- (294) **Distance utilisable à l'atterrissage (LDA).** Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.
- (295) **Aire d'atterrissage.** Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage d'un aéronef.
- (296) **Point de décision à l'atterrissage.** Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, l'atterrissage peut se poursuivre en sécurité ou être interrompu.
- (297) **Surface d'atterrissage.** Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclaré utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.
- (298) **Avion lourd.** Un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est de 5 700 kg ou plus.
- (299) **Niveau.** Terme générique ayant trait à la position verticale d'un aéronef en vol et signifiant hauteur, altitude ou niveau de vol.
- (300) **Service de délivrance des licences.** L'OFNAC est désigné par l'État Haïtien comme étant responsable de la délivrance de licences au personnel.

Note :

- *Les responsabilités suivantes ont été confiées au service de délivrance des licences:*
 - *Évaluation des qualifications d'un demandeur pour la détention d'une licence ou d'une qualification ;*
 - *Délivrance et avais des licences et qualifications ;*
 - *Désignation et autorisation de personnes approuvées ;*
 - *Approbation des cours de formation ;*
 - *Approbation de l'utilisation de simulateurs de vol et autorisation de leur utilisation afin d'obtenir l'expérience ou de faire la démonstration des compétences requises pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification ; et*
 - *Validation des licences délivrées par d'autres États contractants.*

- (301) **Composant à durée de vie limitée.** Toute pièce pour laquelle une date limite obligatoire de remplacement est spécifiée dans le type de conception, les instructions relatives à la navigabilité continue ou le manuel de maintenance.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (302) **Aéronef plus léger que l'air.** Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.
- (303) **Probable.** Dans le contexte des dispositions médicales pour l'attribution d'une licence dans l'alinéa 2.11 du RACH, probable signifie que quelque chose d'inacceptable pour l'évaluateur médical risque de se produire.
- (304) **Charges limites.** Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.
- (305) **Vérification de compétence en route.** Une vérification effectuée par un pilote inspecteur afin d'évaluer la compétence opérationnelle du pilote lors d'un temps de vol d'exploitation, à bord d'un type d'aéronef pour lequel il ou elle est qualifié, sur une route et dans une zone pour laquelle l'AOC a une autorisation d'exploitation.
- (306) **Maintenance en ligne.** Toute maintenance due à des événements imprévus ou des vérifications prévues avec service et/ou inspections ne requérant pas une formation, de l'équipement ou des installations spécialisés.
- (307) **Temps de vol en exploitation.** Temps de vol enregistré par le commandant de bord ou le copilote en vol d'exploitation pour un titulaire d'AOC.
- (308) **Facteur de charge.** Le rapport entre une charge spécifiée et la masse de l'aéronef, la première étant exprimée en termes de forces aérodynamiques ou de réaction au sol.
- (309) **Vols long-courrier maritimes.** Routes qu'un avion peut suivre au-dessus de l'eau à une distance correspondant à plus de 120 minutes à vitesse de croisière ou 740 km, quel que soit le moindre, d'une terre convenant à un atterrissage d'urgence.
- (310) **Système d'alarme de cisaillement du vent à basse altitude et de guidage.** Un système qui prévient d'un cisaillement du vent à basse altitude et, dans certains cas, donne au pilote des informations pour la manœuvre d'évitement.
- (311) **Indicateur du nombre de Mach.** Un indicateur montrant la vitesse anémométrique par rapport au nombre de Mach.
- (312) **Maintenance.** L'exécution des tâches nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité d'un aéronef, dont la révision, l'inspection, le remplacement, la correction de défaut et la réalisation d'une modification ou d'une réparation, ou toute combinaison de ces tâches.
- (313) **Manuel de contrôle de maintenance.** Un document qui indique les procédures que l'exploitant doit suivre pour assurer que toute maintenance programmée ou non soit exécutée sur l'aéronef de l'exploitant en temps opportun et de façon contrôlée et satisfaisante.
- (314) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le cahier des charges, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.
- (315) **Programme de maintenance.** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (316) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.
- (317) **Altération importante.** Une altération importante signifie une altération ne figurant pas dans les spécifications de l'aéronef, de son moteur ou de son hélice : 1) qui peut affecter de façon appréciable le poids, l'équilibre, la résistance structurale, la performance, le groupe motopropulseur, les opérations, les caractéristiques de vol ou autres qualités affectant la navigabilité, ou 2) qui ne peut pas être effectuée par des opérations élémentaires.
- (318) **Modification majeure.** En ce qui concerne un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, un changement de conception de type qui a un effet appréciable, ou autre que non négligeable, sur les limites de masse et d'assiette, la résistance structurale, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques du vol, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou autres, ou qualités affectant la navigabilité ou les caractéristiques environnementales d'un produit aéronautique.
- (319) **Réparation majeure.** Réparation majeure signifie une réparation : 1) qui, si elle n'est pas effectuée correctement, peut affecter de façon appréciable, le poids, l'équilibre, la résistance structurale, la performance, le groupe motopropulseur, les opérations, les caractéristiques de vol ou autres qualités affectant la navigabilité, ou 2) qui n'est pas effectuée conformément aux pratiques acceptées ou ne peut pas être effectuée par des opérations élémentaires.
- (320) **Aire de manœuvre.** Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages et atterrissages des aéronefs et pour les manœuvres au sol, à l'exclusion des aires de trafic.
- (321) **Liste minimale d'équipements de référence (MMEL)** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisation responsable du type de conception avec l'approbation de l'État de conception, contenant des éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La MMEL peut être associée à des conditions d'exploitation, restrictions ou procédures spéciales. Elle constitue la base de l'élaboration, de l'évaluation et de l'approbation par l'OFNAC de la MEL de l'exploitant individuel.
- (322) **Aéronef physiquement altéré.** Un aéronef à bord duquel des groupes motopropulseurs autres que ceux pour lesquels il est certifié ont été installés ou dont les altérations ou celles de ses composants affectent physiquement les caractéristiques de vol.
- (323) **Temps maximum de déroutement.** Distance franchissable maximale autorisée, exprimée en temps, d'un point d'une route jusqu'à un aérodrome de dégagement en route.
- (324) **Masse maximale.** Masse maximale certifiée au décollage.
- (325) **Peut.** Une règle d'élaboration de l'alinéa 1.1.1.1(a)(3) du RACH indiquant une certaine discrétion lors de l'exécution d'un acte décrit dans une réglementation.
- (326) **Évaluation médicale.** La preuve donnée par l'OFNAC que le titulaire de la licence satisfait aux exigences spécifiques d'aptitude physique et mentale.
- (327) **Évaluateur médical.** Un médecin, nommé par l'OFNAC, qualifié et possédant une expérience dans la pratique de la médecine aéronautique et compétent en ce qui

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

concerne l'évaluation des états pathologiques importants pour la sécurité des vols.

- (328) **Certificat médical.** Un document délivré par l'OFNAC comme preuve acceptable de condition physique requise pour certains détenteurs de licences.
- (329) **Renseignements météorologiques.** Rapports, analyses, prévisions et toute autre déclaration ayant trait à des conditions météorologiques existantes ou attendues.
- (330) **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** Une altitude ou hauteur spécifiée dans une opération d'approche 2D ou indirecte, en-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.
- Notes :
- *L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.*
 - *Le contact visuel nécessaire signifie la partie des aides visuelles ou de l'aire d'approche qui devrait avoir été visible suffisamment longtemps pour que le pilote ait pu évaluer la position de l'aéronef et la rapidité de changement de position par rapport à la trajectoire de vol désirée. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle est l'environnement de la piste.*
 - *Pour des raisons pratiques, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur minimale de descente », abrégé en « MDA/H ».*
- (331) **Liste minimale d'équipements (MEL)** Liste approuvée par l'OFNAC et prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la liste principale d'équipement minimal de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci
- (332) **Ministre.** Le ministre responsable de l'aviation civile identifié dans la [législation] d'Haïti.
- (333) **Modification mineure.** Une modification autre qu'une modification majeure.
- (334) **Modification.** L'altération d'un aéronef ou d'un produit aéronautique conformément à une norme approuvée.
- (335) **Aire de mouvement.** La partie d'un aérodrome utilisée pour le décollage, l'atterrissage et l'évolution au sol des aéronefs et comprenant l'aire de manœuvre et les aires de trafic.
- (336) **Espace aérien navigable.** L'espace aérien se trouvant au-dessus des altitudes minimales de vol prévues par la réglementation (Partie 8 du RACH) et comprenant l'espace aérien nécessaire pour assurer le décollage et l'atterrissage sans danger d'un aéronef.
- (337) **Navigation d'un aéronef.** Une fonction qui comprend le pilotage de l'aéronef. (Loi)
- (338) **Spécification relative à la navigation.** Un ensemble d'exigences requis de l'aéronef et de l'équipage de conduite pour les opérations de navigation basées sur la performance dans un espace aérien défini. Il existe deux types de spécifications relatives à la navigation :



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (i) **Qualité de navigation requise (RNP).** Une spécification de navigation basée sur la navigation de surface qui comprend les exigences de surveillance de la performance et d'alerte, désignée par le préfixe RNP, comme RNP 4, RNP APCH.
- (ii) **Navigation de surface (RNAV).** Une spécification de navigation basée sur la navigation de surface qui ne comprend pas les exigences de surveillance de la performance et d'alerte, désignée par le préfixe RNAV, comme RNAV 5, RNAV1.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

Notes :

- *Le Manuel de navigation basée sur la performance (PBN) (Doc. 9613 de l'OACI), Volume II, contient des directives détaillées sur les spécifications de navigation.*
- *Le terme RNP précédemment défini comme « expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini » a été enlevé des Annexes car le concept de la RNP a été supplanté par celui de PBN. Le terme RNP n'est maintenant utilisé que dans le contexte des spécifications de navigation requérant une surveillance de la performance et une alerte, par exemple, RNP 4 a trait aux exigences relatives à l'aéronef et d'exploitation, dont une performance latérale de 4 NM avec surveillance de performance et une alerte embarquées, comme indiqué en détail dans le Doc. 9613 de l'OACI.*

(339) **Nuit.** Les heures qui séparent la fin du crépuscule civil du soir et le début du crépuscule civil du matin, ou toute autre période allant du coucher au lever du soleil. Le crépuscule civil prend fin le soir lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés sous l'horizon et débute le matin lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés sous l'horizon.

(340) **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacle (OCH).** Altitude ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Notes :

- *L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et aux procédures de franchissements d'obstacles, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacle pour une procédure d'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome. La hauteur de franchissement est rapportée à l'altitude du seuil.*
- *Pour des raisons pratiques, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de franchissement d'obstacle », abrégé en « OCA/H ».*

(341) **Plan de franchissement d'obstacle.** Un plan s'inclinant vers le haut à partir de la piste à une déclivité de 1:20 par rapport à l'horizontal et tangent à ou franchissant toutes les obstructions dans une aire spécifiée entourant la piste, vu sur le profil de cette aire. Dans cette vue, la ligne médiane de l'aire spécifiée coïncide à celle de la piste, commençant au point où le plan de franchissement d'obstacle coupe la ligne médiane de la piste et va jusqu'à au moins 450 m du point de départ. Après cela, la ligne médiane coïncide avec la trajectoire de décollage sur le sol de la piste (pour les décollages) ou à ce qui y correspond pour une approche aux instruments (pour les atterrissages) ou lorsqu'une de ces trajectoires n'a pas été établie, se poursuit en permettant des virages d'un rayon d'au moins 1,2 km jusqu'à un point au-delà duquel le plan de franchissement d'obstacle franchit tous les obstacles. Cette aire s'étend latéralement sur 60 m de chaque côté de la ligne médiane au point où le plan de franchissement d'obstacle coupe la piste et continue à cette largeur jusqu'au bout de la piste et s'accroît uniformément de 150 m de chaque côté de la ligne médiane à un point se trouvant à 450 m de l'intersection entre le plan de



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

franchissement d'obstacle et la piste et s'étend ensuite latéralement de 150 m de chaque côté de la ligne médiane.

14 CFR 121.171 (c)

- (342) **Base d'exploitation.** L'emplacement à partir duquel le contrôle d'exploitation est exercé.
N. B. : Une base d'exploitation est normalement l'emplacement où le personnel participant à l'exploitation de l'avion travaille et où se trouvent les dossiers qui y sont associés. Une base d'exploitation est plus permanente qu'un point d'appel régulier.
- (343) **Contrôle d'exploitation.** Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité d'un vol.
- (344) **Plan de vol exploitation** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'aéronef et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes et héliports intéressés.
- (345) **Personnel d'exploitation.** Personnel prenant part à des activités d'aviation qui est en mesure de donner des informations relatives à la sécurité.
N. B. : Ce personnel comprend, mais sans s'y limiter : les équipages de conduite ; les contrôleurs de la circulation aérienne ; les opérateurs de station aéronautique ; les techniciens de la maintenance ; le personnel faisant partie des organismes de conception et de fabrication d'aéronefs ; les équipages de cabine ; les agents d'opérations ; le personnel de l'aire de trafic et celui de service d'escale.
- (346) **Opérations pour classe de performances 1.** Opérations d'hélicoptère dont les performances sont telles qu'en cas de défaillance critique du moteur, il peut poursuivre en toute sécurité son vol vers une zone d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance intervient avant l'arrivée au point de décision au décollage (TDP) ou après avoir dépassé le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit pouvoir se poser sur l'aire de décollage ou d'atterrissage interrompu.
- (347) **Opérations pour classe de performances 2.** Opérations d'hélicoptère dont les performances sont telles qu'en cas de défaillance critique du moteur, il peut poursuivre en toute sécurité son vol vers une zone d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance intervient pendant la manœuvre de décollage ou à la fin de celle d'atterrissage, auquel cas un atterrissage forcé peut s'imposer.
- (348) **Opérations pour classe de performances 3.** Opérations d'hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur à tout moment du vol, un atterrissage forcé s'impose.
- (349) **Manuel d'exploitation.** Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'exploitation doit utiliser dans l'exercice de ses fonctions.
- (350) **Spécifications d'exploitation.** Les autorisations, conditions et limitations associées au permis d'exploitation aérienne et sujettes aux conditions figurant dans le manuel d'exploitation.
N. B. : Les spécifications d'exploitation font partie d'un permis d'exploitation aérienne (permis d'exploitation aérienne, certificat d'organisme de formation agréé, certificat d'organisme de maintenance agréé etc.) qui est utilisé pour l'administration des normes de sécurité et définir les dispositions et limitations des affaires de l'exploitant. Elles sont



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

publiées par l'OFNAC et considérées comme constituant un accord légal et contractuel entre l'OFNAC et l'exploitant.

- (351) **Exploitant.** Une personne, organisation ou entreprise se livrant ou offrant de se livrer à l'exploitation d'un aéronef (OACI). Toute personne qui cause ou autorise l'exploitation d'un aéronef, comme le propriétaire, le locataire ou le bailleur de celui-ci.
- N. B. : Dans le contexte d'un aéronef télépiloté, l'exploitation comprend le système de pilotage à distance.*
- (352) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** Un document qui indique les procédures que l'exploitant doit suivre pour assurer que toute maintenance programmée ou non soit exécutée sur l'aéronef de l'exploitant en temps opportun et de façon contrôlée et satisfaisante.
- (353) **Ornithoptère.** Un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.
- (354) **Révision.** La restauration d'un aéronef/de produits aéronautiques à l'aide de méthodes, techniques et pratiques acceptables par l'OFNAC, y compris le démontage, le nettoyage et l'inspection autorisés, la réparation selon les besoins et le remontage et l'essai, conformément aux normes et données techniques approuvées, ou aux normes et données techniques actuelles acceptables pour l'OFNAC, qui ont été élaborées et documentées par l'État de conception, le titulaire du type de certificat, un type de certificat supplémentaire, ou d'un matériau, d'une pièce ou d'un processus ou d'un appareil, approuvée par une autorisation de fabrication de pièces (PMA) ou les instructions sur les normes techniques (TSO).
- (355) **Suremballage.** Contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et n'avoir qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage.
- (356) **Colis.** Résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.
- (357) **Emballage.** Récipients et tous autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient d'accomplir sa fonction de rétention.
- (358) **Aéronef de passagers.** Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.
- (359) **Sièges passagers aux sorties.** Les sièges ayant directement accès à une sortie et ceux d'une rangée de sièges par lesquels les passagers auraient à passer pour accéder à une sortie, du premier siège intérieur de la sortie à la première allée intérieure de la sortie. Un siège passager « à accès direct » est un siège à partir duquel un passager peut se rendre directement vers la sortie sans passer par une allée ou autour d'une obstruction.
- (360) **Navigation basée sur le comportement (PBN).** Navigation de surface basée sur les exigences de comportement de l'aéronef opérant sur une route ATS, lors d'une approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

N. B. : Ces exigences sont exprimés en termes de spécifications de navigation (RNAV, RNP) pour ce qui concerne la précision, l'intégrité, la continuité, la disponibilité et la fonctionnalité requises pour l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

aérien donné.

- (361) **Hélicoptère de classe de performances 1.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.
- (362) **Hélicoptère de classe de performances 2.** Hélicoptère dont les performances sont telles qu'en cas de défaillance du moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
- (363) **Hélicoptère de classe de performances 3.** Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.
- (364) **Critères de rendement.** Une simple déclaration d'évaluation du résultat requis d'un élément de compétence et une description des critères utilisés pour juger si le niveau requis de rendement a été atteint.
- (365) **Personne.** Toute personne, toute société, tout partenariat, toute société constituée, toute compagnie, toute association, toute société par actions à responsabilité limitée ou toute personne morale, comprenant tout fidéicommissaire, tout syndic, tout cessionnaire ou tout autre représentant similaire de ces entités.
- (366) **Piloter.** Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.
- (367) **Commandant de bord (PIC).** Le pilote responsable de l'opération et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol. Le pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- (368) **Commandant de bord (PIC) sous supervision.** Copilote effectuant, sous la supervision du commandant de bord, les tâches et fonctions d'un commandant de bord, à condition que la méthode de supervision utilisée soit acceptable par le service de délivrance des licences.
- (369) **Temps de pilotage.** Le temps pendant lequel une personne :
- (i) Fait fonction de pilote requis ;
 - (ii) Est entraînée par un instructeur homologué dans un aéronef ou un simulateur d'entraînement au vol approuvé ; ou
 - (iii) Entraîne quelqu'un en tant qu'instructeur homologué dans un aéronef ou un simulateur d'entraînement au vol approuvé.
- (370) **Point de non-retour.** Le dernier point géographique possible à partir duquel un avion peut se rendre à l'aérodrome de destination aussi bien qu'à un aérodrome de dégagement disponible en route pour un vol donné.
- (371) **Politique.** Un document indiquant une position concernant un sujet spécifique.
- (372) **Procédure.** Une façon de documenter un processus.
- (373) **Processus.** Un ensemble d'activités reliées entre elles ou qui interagissent pour transformer des interventions en résultats.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (374) **À sustentation motorisée.** Un aéronef plus lourd que l'air pouvant décoller et atterrir à la verticale et effectuer un vol à vitesse réduite, dépendant principalement de dispositifs à moteur ou de la poussée d'un moteur pour la sustentation lors de ces régimes de vol et de surfaces portantes non rotatives pour la sustentation lors d'un vol horizontal.
- (375) **Groupe motopropulseur.** Un moteur utilisé pour ou destiné à la propulsion d'un aéronef. Il comprend les compresseurs à turbine, l'équipement connexe et les accessoires requis pour son fonctionnement, mais pas les hélices.
- (376) **Groupe motopropulseur.** Un système d'un ou de plusieurs moteurs et pièces connexes qui sont nécessaires ensemble pour assurer une poussée, indépendamment du fonctionnement continu d'un ou de plusieurs autres groupes de puissance, mais à l'exclusion des appareils produisant une puissance de courte durée.
- (377) **Épreuve pratique.** Voir Test de performance.
- (378) **Inspection avant le vol.** Inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est dans l'état requis pour le vol prévu.
- (379) **Prescrit.** Une règle d'élaboration de l'alinéa 1.1.1.1.(a)(8) du RACH, qui signifie que l'OFNAC a publié une politique ou une méthodologie par écrit, qui impose soit un exigence obligatoire, si la politique ou la méthodologie par écrit est au présent de l'indicatif, ou discrétionnaire si elle dit « peut ».
- (380) **Altitude-pression.** Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.
- (381) **Aéronef pressurisé.** Aux fins de licence de personnel navigant, un aéronef dont le plafond pratique ou l'altitude maximale d'exploitation, quel que soit le moindre, est de plus de 7.620 m au-dessus du niveau de la mer.
- (382) **Entretien préventif.** Opérations simples ou mineures de préservation et le remplacement de petites pièces normales sans opérations complexes d'ensemble.
- (383) **Norme primaire.** Une norme définie et maintenue par une autorité d'État et servant au calibrage de normes secondaires.
- (384) **Usage de substances qui pose des problèmes.** Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel qu'il :
- (i) Constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qui compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou
 - (ii) Engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.
- (385) **Vérification d'aptitude professionnelle.** Un test des compétences d'un titulaire de licence dans les domaines d'exploitation figurant dans le test des compétences pour une licence, un certificat, une qualification ou une autorisation particulier, qui est administré par un représentant autorisé de l'OFNAC.
- (386) **Zone interdite.** Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.
- (387) **Hélice.** Un dispositif de propulsion d'aéronef constitué par des pales sur un axe dont la rotation est imprimée par un groupe motopropulseur et qui, lorsqu'il tourne, produit par son action sur l'air une poussée approximativement perpendiculaire à son plan de



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- rotation. Il comprend les composants de contrôle normalement fournis par son fabricant, mais pas les rotors principaux ou auxiliaires ou les voilures tournantes des groupes motopropulseurs.
- (388) **Désignation officielle de transport** Appellation à utiliser pour identifier une matière ou un objet déterminé sur tous les documents et notifications d'expédition et, le cas échéant, sur les emballages.
- (389) **Substances psychoactives.** Alcool, opiacés, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils, à l'exclusion du café et du tabac.
- (390) **Aéronef public.** Un aéronef utilisé exclusivement au service de tout gouvernement ou de toute juridiction politique de celui-ci, y compris le gouvernement d'Haïti, mais à l'exclusion de tout aéronef appartenant à l'État et se livrant à des opérations répondant à la définition des opérations de transport aérien commercial.
- (391) **Formation basée sur la qualification.** Formation conçue pour assurer que les diplômés possèdent les niveaux minimaux de compétence, de connaissances et d'expérience pour répondre aux exigences requis pour la licence, la qualification ou le privilège.
- (392) **Qualité.** Ensemble des caractéristiques d'un produit ou d'un service ayant un effet sur son aptitude à répondre à des besoins explicites ou implicites.
- (393) **Assurance de la qualité.** L'assurance de la qualité, par opposition au contrôle de la qualité, fait entrer en jeu des activités dans les domaines des affaires, des systèmes et des audits techniques. Un ensemble d'actions prédéterminées et systématiques qui sont requises pour établir un degré de confiance adéquat dans le fait qu'un produit ou un service répond aux exigences de qualité.
- (394) **Vérification de la qualité.** Un examen systématique et indépendant visant à déterminer si les activités relatives à la qualité et les résultats qui y sont liés sont conformes aux arrangements prévus et si ces arrangements sont exécutés de façon efficace et conviennent pour réaliser les objectifs.
- (395) **Contrôle de la qualité.** Le processus réglementaire d'inspection par lequel le rendement réel est comparé à des normes, notamment le maintien des normes de fabrication de produits aéronautiques, et toute différence fait l'objet d'une action.
- (396) **Inspection de la qualité.** La partie de la gestion de la qualité ayant trait au contrôle de la qualité. En d'autres termes, les inspections effectuées pour observer les événements/actions, documents, etc. afin de vérifier si les procédures opérationnelles et les exigences établis sont respectés pendant l'exécution de l'événement ou de l'action et si les normes requises sont atteintes. Les vérifications des progrès des étudiants et les tests de performance sont des inspections de la qualité aussi bien que des fonctions du contrôle de la qualité.
- (397) **Gestion de la qualité.** Une façon d'aborder la gestion, qui se concentre sur les moyens permettant de réaliser les objectifs de qualité d'un produit ou d'un service en faisant appel à ses quatre éléments clés : planification, contrôle, assurance et amélioration de la qualité.
- (398) **Gestionnaire de la qualité.** Le gestionnaire responsable de la fonction de surveillance et de la demande d'actions palliatives.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (399) **Manuel de qualité.** Le document contenant les informations pertinentes ayant trait au système d'assurance de la qualité de l'organisme.
- (400) **Qualité de la formation.** Le résultat de la formation qui répond à des besoins explicites ou implicites dans le cadre de normes établies.
- (401) **Système de qualité.** Procédures et politiques organisationnelles documentées ; vérification interne de ces politiques et procédures ; évaluation par la direction et recommandations relatives aux améliorations de la qualité.
- (402) **Radiotéléphonie.** Une forme de radiocommunication destinée principalement à l'échange d'informations par la parole.
- (403) **Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une qualification.** Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges qu'il exerce.
- (404) **Qualification.** Mention qui, portée sur une licence ou un certificat ou associée à cette licence ou à ce certificat et s'intégrant à celle-ci ou celui-ci, indiquant les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence ou à ce certificat.
- (405) **Reconditionnement.** La remise en état d'un aéronef/produit aéronautique en faisant appel à des méthodes, techniques et pratiques acceptables pour l'OFNAC, lorsqu'il a été démonté, nettoyé, inspecté comme cela est autorisé, réparé selon les besoins, remonté et testé aux mêmes tolérances et limites qu'un article nouveau, en utilisant des pièces neuves ou usagées se conformant aux tolérances et limites de pièces neuves.
- (406) **Norme de référence.** Une norme utilisée pour maintenir les normes de travail.
- (407) **Nouvelle délivrance d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat.** La mesure administrative prise après l'expiration d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat qui réinstitue les privilèges de ces documents pour un temps de prorogation spécifié après conformité à des exigences spécifiés.
- (408) **Pilote à distance.** Une personne chargée par l'exploitant des tâches essentielles pour l'exploitation d'un aéronef piloté à distance et qui manipule les commandes de vol, selon les besoins, pendant le temps de vol.
- (409) **Station de pilotage à distance.** Le composant de l'aéronef télépiloté contenant l'équipement utilisé pour piloter l'aéronef à distance.
- (410) **Aéronef télépiloté (ATP).** Un aéronef sans pilote qui est contrôlé à partir d'une station de pilotage à distance.
- (411) **Système d'aéronef télépiloté (SATP).** Un aéronef télépiloté, la ou les stations de pilotage à distance qui y sont associées, les liens requis pour la commande et le contrôle et tout autre composant spécifié dans la conception du type.
- (412) **Valider (un certificat de navigabilité).** La mesure prise par un État contractant qui, au lieu de délivrer son propre certificat de navigabilité, accepte celui qui est délivré par un autre État contractant en tant qu'équivalent du sien propre.
- (413) **Valider (une licence).** La mesure prise par un État contractant qui, au lieu de délivrer sa propre licence, accepte celle qui est délivrée par un autre État contractant en tant qu'équivalent de la sienne propre. Aussi appelé validation.

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (414) **Renouvellement d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat.** La mesure administrative prise pendant la période de validité d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un certificat, qui permet à son titulaire de continuer à bénéficier des privilèges accordés, pour un temps de prorogation spécifié après conformité à des exigences spécifiés.
- (415) **Réparation.** La remise d'un produit aéronautique en état de navigabilité :
- (i) Tel que défini par les exigences appropriés de navigabilité ; et
 - (ii) Pour assurer que l'aéronef continue à être conforme aux exigences de navigabilité utilisés pour la délivrance du certificat de type à la suite d'endommagement ou d'usure. (Définition de l'OACI, Annexe 6).
- (416) **Plan de vol répétitif (RPL).** Plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive.
- (417) **Point de compte rendu.** Emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.
- (418) **Performance de communication requise (RCP).** Une expression des exigences de performance pour les communications opérationnelles à l'appui de certaines fonctions spécifiques de la gestion de la circulation aérienne (ATM).
- (419) **Type de performance de communication requise (RCP type).** Une étiquette (comme RCP 240) qui représente la valeur affectée aux paramètres RCP pour la durée, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.
- (420) **Articles requérant une inspection.** Tel qu'utilisé dans la Partie 5 du RACH, des articles servant à la maintenance et/ou des altérations, qui doivent être inspectés par une personne autre que celle qui effectue le travail et comprennent au moins ceux qui peuvent entraîner une défaillance, un fonctionnement défectueux ou un défaut mettant en danger l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité si des pièces ou des matières incorrectes sont utilisées.
- (421) **Qualité de navigation requise (RNP).** Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.
- (422) **Période de repos.** Une période de temps continue et définie, après ou avant la prise de service, pendant laquelle les membres de l'équipage ou de cabine n'ont aucune tâche à accomplir.
- (423) **Zone réglementée.** Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.
- (424) **Giravion.** Un aéronef plus lourd que l'air à moteur dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
- (425) **Manuel de vol de giravion.** Un manuel, associé au certificat de navigabilité, contenant les limitations dans lesquelles le giravion est considéré comme navigable, et les instructions et informations nécessaires pour l'exploitation de l'avion sans danger par les membres de l'équipage de conduite.
- (426) **Ensemble giravion-fardeau.** Les configurations des charges externes transportées par

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

giravion :

- (i) **Classe A.** Une charge externe fixée sur le giravion, qui ne peut pas être larguée et ne dépasse pas le train d'atterrissage, utilisée pour le transport de fret.
 - (ii) **Classe B.** Une charge externe suspendue au giravion, qui peut être larguée et est transportée sans contact avec le sol ou l'eau lors de l'exploitation du giravion.
 - (iii) **Classe C.** Une charge externe suspendue au giravion, qui peut être larguée et est transportée au contact du sol ou l'eau lors de l'exploitation du giravion.
 - (iv) **Classe D.** Une charge externe suspendue au giravion pour le transport de personnes.
- (427) **Tronçon de route.** Un vol comprenant les phases de décollage, de départ, de croisière d'un minimum de 15 minutes, d'arrivée, d'approche et d'atterrissage.
- (428) **Observateur d'ATP.** Une personne formée et compétente, désignée par l'exploitant, qui, par observation visuelle de l'aéronef télépilote, aide le pilote à distance dans l'exploitation sans danger du vol.
- (429) **Piste.** Aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs.
- (430) **Point d'attente avant piste.** Point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.
- (431) **Portée visuelle de piste (RVR).** Distance à laquelle le pilote d'un aéronef se trouvant sur la ligne médiane de la piste peut voir les marques ou les balises qui délimitent la piste ou identifient sa ligne médiane.
- (432) **Atterrissage forcé en sécurité.** Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.
- (433) **Sécurité.** L'état dans lequel les risques associés aux activités de l'aviation civile, ayant trait à ou soutenant directement l'exploitation de l'aéronef, sont réduits et contrôlés à un niveau acceptable.
- (434) **Système de gestion de la sécurité (SMS).** Une façon systématique d'aborder la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.
- (435) **Rendement en matière de sécurité.** Ce qui est accompli par un État ou un prestataire de service, défini par ses objectifs et indicateurs de performance en matière de sécurité.
- (436) **Indicateur de rendement en matière de sécurité.** Un paramètre basé sur des données, utilisé pour suivre et évaluer la performance.
- (437) **Objectif de rendement en matière de sécurité.** L'objectif planifié ou prévu pour le ou les indicateurs de rendement en matière de sécurité pour une période donnée.
- (438) **Programme de sécurité.** Un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité.
- (439) **Recommandation relative à la sécurité.** Une proposition soumise par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'État effectuant l'enquête, basée sur les informations



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- provenant de celle-ci, dans l'intention de prévenir les accidents ou les incidents.
- (440) **Risque en matière de sécurité.** La probabilité prévue et la gravité des conséquences ou suites d'un danger.
- (441) **Personnel sensibilisé à la sécurité.** Personnes qui peuvent mettre en danger la sécurité de l'aviation si elles n'accomplissent pas correctement leurs tâches et leurs fonctions, ce qui comprend, mais sans s'y limiter, les membres de l'équipage, le personnel de maintenance des aéronefs et les contrôleurs de la circulation aérienne.
- (442) **Organisme satellite de formation aéronautique.** Un organisme de formation aéronautique se trouvant ailleurs qu'au principal établissement de celui-ci.
- (443) **Preuve satisfaisante.** Un ensemble de documents ou d'activités que l'État contractant accepte comme étant suffisant pour indiquer la conformité à un exigence de navigabilité.
- (444) **Normes secondaires.** Normes maintenues par comparaison à un étalon primaire.
- (445) **Incident grave.** Un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident s'est presque produit.
- (446) **Blessure grave.** Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
- (i) Nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les 7 jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ;
 - (ii) Provoque la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
 - (iii) Provoque des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ;
 - (iv) Provoque la lésion d'un organe interne ;
 - (v) S'accompagne de brûlures du deuxième ou troisième degré ou de toute brûlure affectant plus de 5 pour cent de la surface du corps ; ou
 - (vi) Résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
- (447) **Doit.** Une règle d'élaboration de l'alinéa 1.1.1.1(a)(1) du RACH indiquant un exigence obligatoire.
- (448) **Aire à signaux.** Aire de l'aérodrome où l'on place les signaux au sol.
- (449) **Signature.** Identification particulière à une personne servant à authentifier une écriture ou un dossier. La signature peut être écrite à la main, électronique ou sous toute autre forme acceptable pour l'OFNAC.
- (450) **Fiche de maintenance signée.** Pour certifier, en délivrant la fiche de maintenance à laquelle il est fait référence dans la Partie 5 du RACH, que le travail de maintenance a été fait de façon satisfaisante et conforme aux normes applicables de navigabilité.
- (451) **Significatif.** Dans le contexte des dispositions médicales de l'alinéa 2.11 du RACH, significatif veut dire à un niveau ou de nature susceptible de compromettre la sécurité du vol.
- (452) **Test des compétences.** Un test portant sur les domaines d'exploitation pour une licence,



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

un certificat, une qualification ou une autorisation, qui est effectué en demandant au demandeur de répondre à des questions et de faire la démonstration de manœuvres en vol ou dans un simulateur d'entraînement au vol approuvé, ou une combinaison de ce qui précède.

- (453) **Avion léger.** Un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est de moins de 5 700 kg.
- (454) **Vol en solo.** Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant d'un aéronef ou le temps de vol pendant lequel l'élève fait fonction de commandant de bord d'un ballon à gaz ou d'un dirigeable requérant plus d'un membre d'équipage de conduite.
- (455) **Pièces de rechange.** Toute pièce, tout équipement connexe et tout accessoire d'un aéronef (autre que les pièces de moteur et les hélices) ou de moteur d'aéronef (autre que les hélices), des hélices ou d'appareils conservé pour être installé ou utilisé dans un aéronef, un moteur d'aéronef, une hélice ou un équipement connexe, mais qui n'est pas installé dans ou fixé sur celui-ci pour le moment. (Loi)
- (456) **Domaine spécial de compétence d'Haïti sur les aéronefs.** Ceci comprend : (Loi)
- (i) Les aéronefs civils d'Haïti ; et
 - (ii) Tout autre aéronef relevant de la compétence d'Haïti pendant que l'aéronef est en vol, c'est-à-dire à partir du moment où toutes les portes sont fermées après l'embarquement jusqu'au moment où elles sont ouvertes pour le débarquement ou, dans le cas d'un atterrissage forcé, jusqu'à ce que les autorités compétentes prennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et des biens se trouvant à bord.
- (457) **Cursus spéciaux.** Un cours de formation étroitement supervisé, systématique et continu, conforme à un programme ou cursus établi et se déroulant dans un organisme de formation agréé.
- N. B. : La définition des cursus spéciaux est dérivée de la note figurant à l'Annexe 1 de l'OACI : 1.2.8*
- (458) **Vol VFR spécial.** Vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.
- (459) **Maintenance spécialisée.** Toute opération de maintenance qui n'est normalement pas effectuée par un AMO (comme rechapage de pneus, placage, etc.).
- (460) **État de conception.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (461) **État de destination.** En ce qui concerne les marchandises dangereuses, l'État dans lequel l'envoi de marchandises dangereuses doit finalement être déchargé de l'aéronef.
- (462) **État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (463) **État d'occurrence.** État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident
- (464) **État d'origine.** En ce qui concerne les marchandises dangereuses, État sur le territoire duquel elles ont été chargées à bord d'un aéronef pour la première fois.
- (465) **État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut,

sa résidence permanente.

- (466) **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel un aéronef est inscrit.
- (467) **Programme de sécurité de l'État (SSP).** Un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité.
- (468) **Dommmages importants.** Dommages ou défaillances qui affectent négativement la résistance structurale, la performance ou les caractéristiques de vol de l'aéronef et qui exigeraient normalement une réparation majeure ou le remplacement du composant affecté. Une panne de moteur ou des dommages limités à un moteur si un seul tombe en panne ou est endommagé, des carénages ou des capots pliés, un revêtement bosselé ou de petits trous dans le revêtement ou le tissu, des dommages au sol aux pales de rotor ou d'hélice et les dommages au train d'atterrissage, aux roues, aux pneus, aux volets, aux accessoires de moteur, aux freins ou aux extrémités d'aile ne sont pas considérés comme étant des dommages importants au sens de dommages importants ayant trait à un accident d'aviation.
- (469) **Plan de cours (formation).** Le résumé détaillé ou un aperçu des points principaux du cours.
- (470) **Entraîneur synthétique de vol.** Voir Simulateur d'entraînement au vol.
- (471) **Point de décision au décollage.** Point utilisé dans la détermination des performances au décollage d'un hélicoptère de Classe 1 et duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.
- (472) **Surface de décollage.** Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclaré utilisable pour le roulement normal au sol ou pour l'hydroplanage normal des aéronefs décollant dans une direction donnée.
- (473) **Niveau de sécurité visé (TLS).** Un terme générique représentant le niveau de risque qui est considéré comme étant acceptable dans des circonstances particulières.
- (474) **Évolution au sol.** Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.
- (475) **Voie de circulation.** Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :
- (i) **Voie de poste de stationnement d'aéronef.** Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
 - (ii) **Voie de circulation d'aire de trafic.** Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (iii) **Voie de sortie rapide.** Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.
- (476) **Instructions techniques.** La plus récente édition des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284-AN/905 de l'OACI), comprenant le supplément et tout addendum approuvé et publié sur décision du Conseil de l'OACI. L'expression « Instructions techniques » est utilisée dans la présente partie.
- (477) **Livret technique.** Un document se trouvant à bord d'un aéronef et contenant des informations répondant aux exigences de l'OACI ; il comporte deux sections indépendantes : le carnet de route et le livret de maintenance.
- (478) **Région de contrôle terminale.** Région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.
- (479) **Système d'avertissement et d'alarme d'impact.** Un système qui donne à l'équipage de conduite suffisamment d'informations et l'alerte, pour détecter une situation potentiellement dangereuse au niveau du terrain afin que l'équipage de conduite puisse agir efficacement pour prévenir un impact sans perte de contrôle (CFIT).
- (480) **Menace.** En ce qui concerne les vols, des événements ou des erreurs qui se produisent au-delà de l'influence du personnel d'exploitation, rendent les opérations plus complexes et doivent être gérés pour maintenir la marge de sécurité.
- (481) **Gestion des menaces.** Le processus consistant à détecter les menaces et à y réagir avec des contre-mesures qui réduisent ou éliminent les conséquences des menaces et atténuent la probabilité d'erreurs ou d'état indésirable de l'aéronef.
- N. B. : Voir l'Appendice C au Chapitre 3 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868 de l'OACI) et Circulaire 314 de l'OACI Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans Contrôle de la circulation aérienne pour une description des états indésirables.*
- (482) **Seuil maximum.** La distance franchissable, exprimée en temps, établie par l'État de l'exploitant, vers un aérodrome de dégagement en route, où tout temps excédentaire requiert l'approbation d'un temps de déroutement prolongé de l'État de l'exploitant.
- (483) **Durée totale estimée.** Dans le cas des vols IFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du décollage, pour arriver au point désigné, défini par rapport à des aides de navigation, d'où il compte amorcer une procédure d'approche aux instruments ou, si aucune aide de navigation n'est associée à l'aérodrome de destination, à la verticale de cet aérodrome. Dans le cas des vols VFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination.
- (484) **Erreur verticale totale (TVE).** La différence géométrique verticale entre l'altitude-pression réelle du vol d'un aéronef et son altitude-pression affectée (niveau de vol).
- (485) **Traçabilité.** Une caractéristique d'une calibration, analogue à un antécédent. Il y a calibration traçable lorsque chaque appareil de mesure et étalon de travail, dans une hiérarchie remontant à la norme nationale, a été correctement calibré et les résultats correctement documentés. La documentation fournit les informations nécessaires pour montrer que toutes les calibrations de la chaîne de calibration ont été effectuées

Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- correctement.
- (486) **Route.** Projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou quadrillage).
- (487) **Suggestion de manœuvre d'évitement.** Suggestion d'un organe des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.
- (488) **Information de circulation.** Renseignements donnés à un pilote par un organe des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.
- (489) **Manuel de formation.** Un manuel contenant les buts et les objectifs de la formation, des cursus normaux et un curriculum pour chaque phase du cours de formation approuvé.
- (490) **Manuel des procédures et de formation.** Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'un organisme de formation agréé doit suivre dans l'exercice de ses fonctions pour répondre aux exigences du certificat. Il peut s'agir d'un manuel combiné ou d'un manuel de formation et d'un manuel des procédures.
- (i) **Manuel de formation.** Un manuel contenant les buts et les objectifs de la formation, des cursus normaux et un curriculum pour chaque phase du cours de formation approuvé.
- (ii) **Manuel des procédures.** Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'un ATO doit suivre dans l'exécution de ses devoirs pour répondre aux exigences du certificat.
- (491) **Programme de formation.** Un programme comprenant des cours, des didacticiels, des installations, de l'équipement d'entraînement au vol et le personnel nécessaire pour réaliser un objectif particulier de formation. Il peut comprendre un tronc commun et un cursus spécialisé.
- (492) **Normes de formation.** Un document remis au titulaire d'un certificat d'organisme de formation aéronautique par l'OFNAC, qui spécifie les exigences du programme de formation et autorise la formation, la vérification et les tests, ainsi que toute limitation y afférente.
- (493) **Temps de formation.** Le temps passé à recevoir d'un instructeur homologué une formation au pilotage, une formation au sol ou une formation au pilotage simulée dans un simulateur d'entraînement au vol approuvé.
- (494) **Passage de la formation à la compétence professionnelle.** Le processus par lequel le pilote inspecteur fait passer, selon les besoins, un pilote par chaque manœuvre et procédure prescrite jusqu'à ce qu'elle soit réussie lors de la période de formation.
- (495) **Norme de transfert.** Toute norme utilisée pour comparer un processus, système ou appareil de mesure à un endroit ou à un niveau avec un autre processus, système ou appareil de mesure à un autre endroit ou niveau.
- (496) **Altitude de transition.** Altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est définie par référence aux altitudes.
- (497) **Certificat de type.** Document délivré par un État contractant pour définir la conception



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

- (498) **Charge ultime.** Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.
- (499) **Numéro ONU.** Le numéro à quatre chiffres affecté par le Comité des experts de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques pour identifier un article ou une substance ou un groupe donné de substances.
- (500) **Vol de nuit non assisté.** Pour un vol durant lequel le pilote utilise des lunettes de vision nocturne, la partie du vol pendant laquelle le pilote ne les utilise pas aux fins de référence visuelle au sol.
- (501) **État indésirable de l'aéronef.** Se produit lorsque l'équipage de conduite place l'aéronef dans une situation de risque inutile. (OACI, Annexe 1)
- (502) **Unité de chargement.** Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet, ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.
- (503) **Ballon libre sans pilote.** Aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre.
- (504) **Validation.** Mesure prise par l'OFNAC quand, au lieu de délivrer sa propre licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui pour un aéronef immatriculé en Haïti. Peut aussi être appelé valider une licence.
- (505) **VFR.** Symbole utilisé pour désigner les règles de vol à vue.
- (506) **Vol VFR.** Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.
- (507) **Visibilité.** En aéronautique, la visibilité est la distance la plus grande.
- (i) La distance maximum à laquelle un objet noir de dimensions convenables, situé près du sol, peut être vu et reconnu lorsqu'il est observé sur un fond brillant ;
 - (ii) La distance maximum à laquelle les lumières d'environ 1.000 chandelles peuvent être vues et identifiées sur un fond non éclairé.
- (508) **Opération en visibilité directe (VLOS).** Une opération durant laquelle le pilote à distance ou l'observateur ATP reste en contact visuel sans aide avec l'aéronef télépilote.
- (509) **Conditions météorologiques de vol à vue.** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et au plafond, égale ou supérieure aux minimums spécifié.
- N. B. : Les minimums spécifiés figurent dans la Partie 8 du RACH.*
- (510) **VMC.** Symbole utilisé pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.
- (511) **Location avec équipage.** Location d'un aéronef avec équipage et autres réserves.
- (512) **Doit.** Une règle d'élaboration de l'alinéa 1.1.1.1(a)(4) du RACH indiquant une action obligatoire.

1.6 GESTION DE LA SECURITE

1.6.1.1 APPLICABILITE

- (a) La sous-partie prescrit les procédures qui s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité ayant trait à, ou soutenant directement, l'exploitation sans danger d'un aéronef par :
- (1) Des prestataires spécifiés de service de sécurité de l'aviation ; et
 - (2) Des exploitant

OACI, Annexe 19, Chapitre 2

1.6.1.2 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE — AOC, ATO ET AMO

- (a) Les AOC, ATO et AMO mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'OFNAC, qui, au minimum :
- (1) Contient les composants et éléments figurant dans IS 1.6.1.2 ; et
 - (2) Correspond à l'importance du prestataire de service et à la complexité de ses produits ou services d'aviation.
- (b) Le système de gestion de la sécurité définit clairement qui est responsable de la sécurité dans tout l'organisme, y compris la responsabilité directe de la haute direction.

Notes :

- *Les directives relatives à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SMS) figurent dans le Doc 9859 de l'OACI, Manuel de gestion de la sécurité.*
- *Un SMS est aussi requis par les organisations prenant part à la conception de type ou la construction d'aéronefs, conformément à l'Annexe 8 de l'OACI, et les exploitants d'aérodromes, conformément à l'Annexe 14 de l'OACI, si un État dispose de tels prestataires de service.*

OACI, Annexe 19 : 4.1.1; 4.1.2; 4.1.3; 4.1.4; 4.1.5; 4.1.6; 4.1.7; 4.1.8

1.6.1.3 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE — EXPLOITANTS DE L'AVIATION GENERALE

- (a) Les exploitants de l'aviation générale doivent mettre en œuvre un SMS lors de toute opération suivante :
- (1) Un avion dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg ;
 - (2) Un avion doté d'un turboréacteur ou plus ; ou
 - (3) Un avion avec une configuration de sièges pour plus de 9 passagers.
- (b) Le SMS doit inclure au minimum :
- (1) Un processus d'identification des dangers réels et potentiels pour la sécurité et d'évaluation des risques qui y sont associés ;
 - (2) Un processus d'élaboration et de mise en œuvre de mesures correctives nécessaires pour maintenir un niveau acceptable de sécurité ; et



Partie 1 — Politique Générale, Administration et Procédures, Définitions

- (3) Une disposition pour le suivi continu et l'évaluation régulière de l'adéquation et de l'efficacité des activités de gestion de la sécurité.

*ICAO Annexe 19, 4.2.1 ; 4.2.2R
OACI, Annexe 6, Partie II, Section III : 3.1.1 ; 3.1.2R*



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



RÉGLEMENTATION DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

PARTIE 1 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

NOVEMBRE 2017

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque norme de mise en œuvre correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, IS 1.2.1.8 reflète une norme requise à l'alinéa 1.2.1.8.



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Partie 1 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

NMO 1.2.1.8 LISTE DES SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

- (a) Les substances suivantes sont considérées comme étant psychoactives :
- (1) Alcool
 - (2) Opiacés
 - (3) Cannabinoïdes
 - (4) Sédatifs et hypnotiques
 - (5) Cocaïne et autres stimulants (à l'exception de la caféine)
 - (6) Hallucinogènes
 - (7) Solvants volatils

N. B. : Voir le Doc 9654 de l'OACI, Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation.

OACI, Doc. 9654

NMO 1.3.3 MESURES DE REPRESSION JURIDIQUE

- (a) Ces tableaux-guides d'exemples de sanctions donnent une façon recommandée pour l'imposition de sanctions pour les violations de la présente réglementation pour l'aviation.
- (b) Ils décrivent les sanctions civiles comme étant minimales, modérées ou maximales pour une seule violation d'une réglementation particulière conformément aux Lois de la République d'Haïti. Ces termes sont définis dans les tableaux suivants.

Tableau 1 Fourchette des sanctions civiles

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en dollars des États-Unis)
Transporteurs aériens	Maximum : Entre 18,750 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 10,000 et 18,749 dollars des États-Unis Minimum : Entre 2,000 et 9,999 dollars des États-Unis
Exploitants d'aérodrome	Maximum : Entre 18,750 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 10,000 et 18,749 dollars des États-Unis Minimum : Entre 2,000 et 9,999 dollars des États-Unis
Personnel d'un transporteur aérien	Maximum : Entre 850 et 1,100 dollars des États-Unis Modéré : Entre 650 et 849 dollars des États-Unis Minimum : Entre 500 et 649 dollars des États-Unis
Propriétaires, exploitants, mécaniciens et personnes non titulaires d'une licence de l'aviation civile	Maximum : Entre 850 et 1,100 dollars des États-Unis Modéré : Entre 650 et 849 dollars des États-Unis Minimum : Entre 500 et 649 dollars des États-Unis
Organismes de maintenance agréés	Maximum : Entre 16,250 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 8,750 et 16,249 dollars des États-Unis Minimum : Entre 1,850 et 8,749 dollars des États-Unis
Organismes de formation agréés	Maximum : Entre 16,250 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 8,750 et 16,249 dollars des États-Unis Minimum : Entre 1,850 et 8,749 dollars des États-Unis

N. B. : Les montants figurant au Tableau 1 sont payable en monnaie de la République d'Haïti, Gourdes (Gdes.), au taux du jour.

Tableau 2 Sanctions recommandées

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
I. EXPLOITANTS AERIENS ET D'AERODROME		
1. Manuel de maintenance		
(a) Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	Jusqu'à 7 jours de suspension
(b) Manuel ne donnant pas des instructions et procédures adéquates	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Non distribution du manuel au personnel approprié	Sanction civile minimale à modérée	
(d) Mise en service d'un aéronef sans l'équipement requis	Sanction civile modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
2. Non-respect des directives en matière de navigabilité	Sanction civile modérée à maximale	
3. Spécification relatives aux opérations		
(a) Non respect des limites de temps pour se conformer aux inspections et révisions	Sanction civile modérée	Jusqu'à 7 jours de suspension
(b) Opérations contraires aux spécifications — non-conformité technique	Sanction civile minimale	
(c) Opérations contraires aux spécifications — effet négatif potentiel ou réel sur la sécurité des opérations	Sanction civile modérée à maximale	
4. Non fourniture adéquate de service, maintenance, réparation et inspection des installations et de l'équipement.	Sanction civile maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce que la fourniture de service, maintenance, réparation et inspection des installations et de l'équipement en permette la révocation.
5. Non-fourniture ou maintien d'un organisme de maintenance et d'inspection	Sanction civile maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce que la fourniture de l'organisme approprié de maintenance et d'inspection en permette la révocation.
6. Programme de formation		
(a) Absence ou non maintien d'un programme de formation efficace	Sanction civile maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité permettant la révocation.
(b) Non maintien d'un programme de formation	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Non formation adéquate du personnel	Sanction civile modérée à	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
	maximale	
7. Écritures relatives à la maintenance ou aux aéronefs		
(a) Mise en service incomplète ou non signée	Sanction civile minimale à maximale	
(b) Non révision des données relatives à l'aéronef après réparation	Sanction civile modérée à maximale	
8. Exécution de la maintenance		
(a) Par une personne non autorisée	Sanction civile maximale	
(b) Maintenance non effectuée ou incorrecte	Sanction civile modérée à maximale	
9. Non révision des données relatives à l'aéronef après réparation	Sanction civile modérée à maximale	
10. Dossiers et rapports		
(a) Pas d'état récapitulatif précis d'interruption mécanique	Sanction civile modérée à maximale	
(b) Rapports relatifs aux altérations ou réparations majeures non mis à disposition	Sanction civile modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation
(c) Pas de rapports précis sur la fiabilité mécanique	Sanction civile modérée à maximale	
(d) Dossiers de maintenance pas tenus à jour	Sanction civile maximale de 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que l'état de navigabilité de l'aéronef soit rétabli	
(e) Écritures requises ne figurant pas dans le carnet de bord	Sanction civile modérée à maximale	
(f) Dossiers sur le pilote pas mis à disposition	Sanction civile modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation
(f) Manifestes de chargement pas mis à disposition	Sanction civile modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation
(h) Communications radio en route pas surveillées ou enregistrées	Sanction civile modérée à maximale	
(i) Violation délibérée — écriture, reproduction ou altération de dossier ou de rapport frauduleuse ou intentionnellement fausse		Révocation
(j) Violation délibérée — autre		Suspension de 180 jours à révocation
11. Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité		
(a) Non-conformité au certificat de type, mais probablement sans effet (potentiel ou réel) sur la sécurité de l'exploitation	Sanction civile minimale	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(b) Non-conformité pouvant avoir ou ayant un effet négatif sur la sécurité de l'exploitation	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Mise en service d'un aéronef sans l'équipement requis	Sanction civile modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
12. Dispositions spécifiques au transport de passagers		
(a) Embarquer ou servir des boissons alcooliques à une personne qui semble être en état d'ébriété	Sanction civile maximale	
(b) Non information des passagers	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Non vérification que chaque passager a un siège et une ceinture de sécurité	Sanction civile maximale	
(d) Exploitation sans un système d'annonce passagers	Sanction civile maximale	
(e) Stockage incorrect des bagages embarqués	Sanction civile modérée	
13. Pas de siège disponible dans le poste de pilotage pour les inspecteurs de l'OFNAC se livrant à des inspections en route	Sanction civile maximale	
14. Dispositions spécifiques à l'équipage de conduite		
(a) Emploi d'un membre d'équipage non qualifié	Sanction civile maximale	
(b) Emploi d'un membre d'équipage dont le certificat médical est arrivé à expiration	Sanction civile minimale à modérée	
(c) Violation des heures de vol et de service	Sanction civile modérée	
15. Violation de la régulation et de l'autorisation de vol	Sanction civile modérée à maximale	
16. Autres dispositions		
(a) Remise en service inappropriée d'un aéronef	Sanction civile maximale	
(b) Transport illégal de substance réglementée dont le transporteur a connaissance, c'est-à-dire dont le personnel de direction a connaissance		Révocation
(c) Emploi de personnel non qualifié autre qu'un membre de l'équipage de conduite	Sanction civile maximale	
17. Violation des règles de sécurité		
(a) Manquement à l'obligation d'examiner les bagages ou chaque passager	Sanction civile maximale	
(b) Accès non autorisé à une aire d'exploitation de l'aérodrome	Sanction civile maximale	
(c) Non-respect du programme de sécurité du transporteur, dont la non-détection d'armes, d'engins incendiaires ou autres engins dangereux	Sanction civile maximale	
(d) Coercition, approbation tacite ou encouragement de la falsification de dossiers/rapports par le personnel de direction		Révocation

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(e) Non tenue à jour délibérée des dossiers du personnel	Sanction civile maximale	
(f) Non remise en question	Sanction civile modérée	
(g) Agents de sûreté ou équipement d'essai pas testés	Sanction civile modérée	
(h) Pas de formation appropriée	Sanction civile modérée	
(i) Dossiers des tests des agents de sûreté non conservés involontairement	Sanction civile minimale à modérée	
(j) Utilisation incorrecte des dosimètres	Sanction civile minimale	
(k) Identification non portée	Sanction civile minimale à modérée	
(l) Système de gestion/contrôle de l'identification pas géré	Sanction civile maximale	
(m) Pas de vérification des antécédents	Sanction civile minimale à modérée	
(n) Objets testés non détectés	Sanction civile maximale	
(o) Non-respect du programme de sécurité approuvé ou en vigueur	Sanction civile maximale	
(p) Non-intervention en temps opportun de l'agent des forces de l'ordre	Sanction civile maximale	
II. PERSONNEL DES TRANSPORTEURS AERIENS		
1. Maintenance, y compris les inspections		
(a) Maintenance effectuée sans une licence, une qualification ou une autorisation	Sanction civile maximale	
(b) Maintenance effectuée excédant les limitations		De 30 à 45 jours de suspension
(c) Maintenance effectuée incorrectement		De 30 à 120 jours de suspension
2. Personnel d'inspection		
(a) Inspection requise non effectuée		De 30 à 60 jours de suspension
(b) Inspection incorrecte effectuée		De 30 à 120 jours de suspension
(c) Remise inappropriée d'un aéronef en service		De 30 à 60 jours de suspension
(d) Remise en service d'un aéronef sans l'équipement requis		De 30 à 60 jours de suspension
3. Dossiers et rapports		
(e) Écritures ne figurant pas dans le carnet de bord		De 15 à 60 jours de suspension

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(b) Écritures non saisies sur les feuilles de travail		De 15 à 30 jours de suspension
(c) Écritures non saisies sur d'autres dossiers de maintenance		De 15 à 30 jours de suspension
(d) Pas d'approbation signée d'un travail ou d'une inspection effectué		De 15 à 30 jours de suspension
(e) Fiche de maintenance non remplie et pas signée		De 15 à 30 jours de suspension
(f) Falsification intentionnelle de dossiers ou de rapports		Révocation
4. Avant le vol		
(a) Non utilisation de la liste de contrôle du poste de pilotage avant le vol		De 30 à 60 jours de suspension
(b) Non vérification des carnets de bord, manifestes de vol, conditions météorologiques, etc.		De 30 à 90 jours de suspension
(c) Inspection requise non effectuée		De 30 à 60 jours de suspension
(d) Inspection de l'aéronef non effectuée ou effectuée incorrectement		De 15 à 30 jours de suspension
(e) Non vérification que chaque passager a un siège et une ceinture de sécurité		De 30 à 60 jours de suspension
5. Évolution au sol		
(a) Non-respect de l'autorisation ou des instructions d'évolution au sol		De 30 à 60 jours de suspension
(b) Collision lors de l'évolution au sol		De 30 à 180 jours de suspension
(c) Souffle de réacteur		De 30 à 120 jours de suspension
(d) Évolution au sol alors qu'un passager est debout		De 30 à 60 jours de suspension
(e) Évolution au sol hors de la piste, de la voie de circulation ou d'une rampe		De 30 à 90 jours de suspension
6. Décollage		
(a) Décollage contre une instruction ou une autorisation		De 60 à 120 jours de suspension
(b) Décollage en-dessous des minima météorologiques		De 60 à 120 jours de suspension
(c) Décollage en aéronef surchargé (excédant la masse brute maximale)		De 60 à 120 jours de suspension
7. En route		
(a) Se départir d'une autorisation ou d'une instruction		De 30 à 90 jours de suspension

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(b) Opérant en VFR dans des nuages		Suspension de 90 jours à révocation
(c) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de naviguer		De 30 à 180 jours de suspension
(d) Sortie non autorisée du poste de pilotage		De 15 à 30 jours de suspension
(e) Exploitation dans une zone interdite ou restreinte ou une région de contrôle intégral		De 30 à 90 jours de suspension
(f) Exploitation sans l'équipement requis		De 15 à 120 jours de suspension
(g) Mauvaise gestion/épuisement du carburant		De 30 à 150 jours de suspension
(h) Exploitation contraire au NOTAM		De 30 à 90 jours de suspension
(i) Manipulation non autorisée des commandes		De 30 à 90 jours de suspension
8. Approche de l'atterrissage		
(a) Déviation de l'autorisation ou de l'instruction dans la région terminale		De 30 à 90 jours de suspension
(b) Approche en-dessous des minima météorologiques		De 60 à 120 jours de suspension
(c) Limitations de vitesse dépassées dans la zone de trafic de l'aéroport		De 30 à 60 jours de suspension
9. Atterrissage		
(a) Atterrissage sur le mauvais aéroport		De 90 à 180 jours de suspension
(b) Déviation de la procédure d'approche aux instruments		De 30 à 90 jours de suspension
(c) Atterrissage en surcharge		De 30 à 90 jours de suspension
(d) Atterrissage brutal		De 15 à 60 jours de suspension
(e) Atterrissage court ou long		De 30 à 180 jours de suspension
(f) Atterrissage sur le ventre		De 15 à 90 jours de suspension
(g) Non-respect du système de piste préférentielle		15 jours de suspension
(h) Non-respect d'une autorisation ou d'une instruction		De 30 à 90 jours de suspension
10. Admission non autorisée dans le poste de pilotage		De 30 à 90 jours de suspension
11. Porte du poste de pilotage non fermée et verrouillée	Sanction civile maximale	30 jours de suspension



Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
12. Exercer ou tenter d'exercer les fonctions de membre de l'équipage de conduite en étant sous l'influence d'alcool ou autres substances psychoactives ou consommation de boisson alcoolisée dans les 8 heures		Révocation d'urgence
13. Refus d'entrée autorisée à un inspecteur agréé de l'OFNAC dans le poste de pilotage		De 30 à 60 jours de suspension
14. Limitation des heures de vol et de service		De 15 à 90 jours de suspension
15. Exploitation sans licence, certificat ou qualification requis		
(a) Certificat médical		De 30 à 90 jours de suspension
(b) Absence de qualification de type		Suspension de 180 jours à révocation
(c) Vérification des aptitudes professionnelles ou vérification des compétences en route non réussie		De 30 à 90 jours de suspension
(d) Manque d'expérience actuelle, de formation initiale ou continue		De 30 à 90 jours de suspension
(e) Non-possession d'un certificat médical ou d'une licence ou autorisation valide	Sanction civile minimale à modérée	
(f) Exploitation en ayant une déficience physique disqualifiante connue		Révocation
(g) Exploitation sans certificat médical valide alors que non qualifié médicalement ou demande de certificat médical différée		Révocation
16. Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	De 30 à 90 jours de suspension
III. PERSONNES INDIVIDUELLES ET AVIATION GENERALE — PROPRIETAIRES, PILOTES, PERSONNEL DE MAINTENANCE, ORGANISMES DE MAINTENANCE AGREES, ORGANISMES DE FORMATION AGREES		
1. Propriétaires et exploitants autres que les membres d'équipage requis		
(a) Non-respect des directives en matière de navigabilité	Sanction civile modérée à maximale	
(b) Maintenance, y compris la maintenance requise, non effectuée ou effectuée incorrectement	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Écritures correctes non faites dans les carnets de bord	Sanction civile minimale à modérée	
(d) Exploitation de l'aéronef au-delà de l'inspection annuelle, progressive ou des 100 heures	Sanction civile minimale à modérée	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(e) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité	Sanction civile modérée à maximale	
(f) Falsification intentionnelle de toute écriture, reproduction ou altération de tout dossier ou rapport	Sanction civile maximale	Révocation
2. Organismes de maintenance de l'aviation		
(a) Non fourniture adéquate de service, maintenance, réparation et inspection	Sanction civile modérée à maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité en permettant la révocation
(b) Non fourniture d'un personnel adéquat pouvant effectuer, superviser et inspecter le travail pour lequel le poste est qualifié	Sanction civile maximale de 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que du personnel adéquat soit fourni	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité en permettant la révocation
(c) ne pas avoir suffisamment de personnel qualifié pour le volume de travail	Sanction civile maximale de 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que le titulaire du certificat ait suffisamment de personnel qualifié	Jusqu'à 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que le titulaire du certificat ait suffisamment de personnel qualifié
(d) Dossiers du personnel de supervision et d'inspection non tenus à jour	Sanction civile modérée à maximale	
(e) Dossiers et rapports de maintenance non tenus à jour	Sanction civile modérée à maximale	
(f) Calibrage correct de tout l'équipement d'inspection et de test non effectué aux intervalles prescrits	Sanction civile minimale à maximale	
(g) Description adéquate du travail effectué non indiquée	Sanction civile minimale à maximale	
(h) Mécanicien n'ayant pas annoté le carnet, ouvert de dossiers ou rédigé de rapports	Sanction civile modérée à maximale	
(i) Fiche de maintenance non signée ou non remplie	Sanction civile minimale à modérée	
(j) Inspection du travail effectué et approuvé pour la remise en service effectuée par une personne autre qu'un inspecteur qualifié	Sanction civile maximale à 30 jours de suspension	Jusqu'à 30 jours de suspension
(k) Système adéquat d'inspection donnant un contrôle de qualité satisfaisant non existant	Sanction civile modérée à 30 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce qu'il y ait un système adéquat d'inspection	Jusqu'à 30 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce qu'il y ait un système adéquat d'inspection
(l) Conservation ou altération d'un article qualifié, sans utilisation des données, de l'équipement ou des installations techniques	Sanction civile maximale à 30 jours de suspension	Jusqu'à 30 jours de suspension
(m) Maintenance, réparations, altérations ou inspections requises non effectuées ou	Sanction civile modérée à	Jusqu'à 30 jours de

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
effectuées incorrectement	maximale	suspension
(n) Conservation ou altération d'une cellule, d'un groupe motopropulseur, d'une hélice, d'un instrument, d'une radio ou d'un accessoire pour lequel il n'est pas qualifié	Sanction civile maximale à révocation	Suspension ou révocation
(o) Défauts ou conditions de non-navigabilité pas signalés à l'OFNAC en temps opportun	Sanction civile modérée à maximale	
(p) Exigences relatifs aux hangars et aux installations non satisfaits	Sanction civile modérée à suspension jusqu'à ce que les exigences relatifs aux hangars et installations soient satisfaits	
(q) Changement d'emplacement de hangars ou d'installations sans approbation préalable par écrit	Sanction civile modérée à suspension jusqu'à ce que l'approbation soit obtenue	
(r) Fonctionnement en tant que poste de réparation sans certificat de poste de réparation	Sanction civile maximale	
(s) Refus d'autorisation d'inspection par l'OFNAC	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que l'OFNAC soit autorisée à inspecter	Suspension indéfinie jusqu'à ce que l'OFNAC soit autorisée à inspecter
3. Personnel de maintenance de l'aviation générale		
(a) Données relatives à l'aéronef pas passées en revue après des réparations ou altérations majeures		De 30 à 60 jours de suspension
(b) Maintenance non effectuée ou effectuée incorrectement		De 30 à 120 jours de suspension
(c) Inspection non effectuée correctement par un mécanicien		De 30 à 60 jours de suspension
(d) Inspection non enregistrée par un mécanicien		De 15 à 30 jours de suspension
(e) Inspection non correctement effectuée par le titulaire de l'autorisation d'inspection		Suspension de 60 jours à révocation
(f) Inspection non enregistrée par le titulaire de l'autorisation d'inspection		De 15 à 30 jours de suspension
(g) Maintenance effectuée par une personne ne détenant pas de certificat	Sanction civile modérée à maximale	
(h) Maintenance effectuée par une personne excédant les limitations du certificat		De 15 à 60 jours de suspension
(i) Approbation inappropriée de remise en service		De 30 à 120 jours de suspension
(j) Écritures de maintenance non effectuées		De 30 à 60 jours de suspension
(k) Description adéquate du travail effectué non indiquée		De 15 à 30 jours de suspension

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(l) Falsification des dossiers de maintenance		Révocation
4. Exploitation par des élèves		
(a) Transport de passagers		Révocation
(b) Vol en solo sans approbation		De 45 à 90 jours de suspension
(c) Exploitation d'un vol international		De 60 à 90 jours de suspension
(d) Utilisation d'un aéronef pour des affaires		De 30 à 120 jours de suspension
(e) Exploitation contre compensation ou en location		Révocation
5. Instructeurs pour l'obtention de licences, qualifications, autorisations et approbations		
(a) Fausse approbation d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un dossier d'élève		Révocation
(b) Dépassements des limitations de temps de vol ou autres limitations du temps de formation		De 30 à 90 jours de suspension
(c) Instruction à bord d'un aéronef et/ou cours pour lequel il ou elle n'est pas qualifié(e)		De 60 à 180 jours de suspension
6. Violations d'exploitation		
(a) Exploitation sans un certificat valide de navigabilité ou d'immatriculation	De 30 à 90 jours de suspension	
(b) Plan de vol non finalisé ou notification d'arrivée non soumise	Mesure administrative jusqu'à sanction civile minimale	
(c) Exploitation sans un brevet de pilote valide (pas de certificat)	Sanction civile maximale	
(d) Exploitation alors que le brevet de pilote est suspendu		Révocation d'urgence
(e) Exploitation sans brevet de pilote ou certificat médical en possession de la personne	Sanction civile minimale	
(c) Exploitation sans un certificat médical valide (pas de certificat médical délivré)		Révocation
(g) Exploitation contre compensation ou en location sans brevet de pilote professionnel		Suspension de 90 jours à révocation
(h) Exploitation sans qualification de type ou de classe		De 60 à 120 jours de suspension
(i) Non-respect des conditions spéciales imposées par le certificat médical		Suspension de 90 jours à révocation
(j) Exploitation avec déficience physique connue		Suspension de 90 jours à révocation
(k) Informations avant le vol pas obtenues		De 30 à 90 jours de suspension

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(l) Déviation des instructions ou autorisation de l'ATC		De 30 à 90 jours de suspension
(m) Manœuvre au sol, décollage ou atterrissage sans autorisation lorsque la tour de l'ATC est ouverte		De 30 à 90 jours de suspension
(n) Communications radio non maintenues dans l'espace aérien d'aéroport		De 30 à 60 jours de suspension
(o) Non-respect de l'acheminement du trafic à l'aéroport		De 30 à 60 jours de suspension
(p) Exploitation dans la région de contrôle terminale sans, ou contrairement à, une autorisation		De 60 à 90 jours de suspension
(q) Altitude non maintenue dans l'espace aérien d'aéroport		De 30 à 60 jours de suspension
(r) Limitations de vitesse dépassées dans la zone de trafic		De 30 à 60 jours de suspension
(s) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de naviguer		De 30 à 180 jours de suspension
(t) Non-respect des directives de navigabilité		De 30 à 180 jours de suspension
(u) Exploitation sans les instruments et/ou l'équipement requis		De 30 à 90 jours de suspension
(v) Dépassement des limitations d'exploitation		De 30 à 90 jours de suspension
(w) Exploitation dans une zone interdite ou restreinte ou une région de contrôle intégral		De 30 à 90 jours de suspension
(x) Non-respect des règles de priorité		De 30 à 90 jours de suspension
(y) Non-conformité aux altitudes de croisière VFR		De 30 à 90 jours de suspension
(z) Altitudes minimales requises au-dessus de structures, personnes ou véhicules non maintenues		
i. Zone congestionnée		De 60 à 180 jours de suspension
ii. Zones peu peuplées		De 30 à 120 jours de suspension
(aa) Veille radio non maintenue en vol IFR		De 30 à 60 jours de suspension
(bb) Compte-rendu non soumis aux points de compte-rendu obligatoire aux termes des IFR		De 30 à 60 jours de suspension
(cc) Feux de navigation pas allumés		De 30 à 60 jours de suspension
(dd) Réglages corrects d'altimètre non maintenus		De 30 à 60 jours de suspension

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(ee) Exploitation et conditions météorologiques :		
i. Non-respect des minimums de visibilité dans l'espace aérien contrôlé		De 60 à 180 jours de suspension
ii. Non-respect des minimums de visibilité hors de l'espace aérien contrôlé		De 30 à 120 jours de suspension
iii. Non-respect de l'écart requis de la couverture nuageuse dans l'espace aérien contrôlé		De 60 à 180 jours de suspension
iv. Non-respect de l'écart requis de la couverture nuageuse hors de l'espace aérien contrôlé		De 30 à 120 jours de suspension
(ff) Non-respect des minimums d'atterrissage IFR		De 45 à 180 jours de suspension
(gg) Non-respect des procédures d'approche aux instruments		De 45 à 180 jours de suspension
(hh) Exploitation imprudente ou négligente		
i. Mauvaise gestion/épuiement du carburant		De 30 à 150 jours de suspension
ii. Atterrissage sur le ventre		De 30 à 60 jours de suspension
iii. Atterrissage court ou long		De 30 à 90 jours de suspension
iv. Atterrissage sur ou décollage d'une piste fermée		De 30 à 60 jours de suspension
v. Atterrissage sur ou décollage de rampes ou autres aires inappropriées		De 30 à 120 jours de suspension
vi. Collision lors de la circulation au sol		De 30 à 90 jours de suspension
vii. Laisser un aéronef sans surveillance pendant que le moteur est en marche		De 30 à 90 jours de suspension
viii. Étayage d'un aéronef sans une personne qualifiée aux commandes		De 30 à 90 jours de suspension
ix. Laisser tomber un objet de l'aéronef sans y être autorisé		De 30 à 60 jours de suspension
x. Remorquage non autorisé		De 30 à 60 jours de suspension
xi. Vol acrobatique sur la voie aérienne, au-dessus d'une zone congestionnée, en-dessous de l'altitude minimale		De 90 à 180 jours de suspension
xii. Décollage avec carburant insuffisant		De 30 à 150 jours de suspension
xiii. Opération de façon à causer un risque de collision		De 60 à 180 jours de suspension

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
xiv. Évolution au sol d'aéronef hors de la piste, de la voie de circulation ou d'une rampe		De 30 à 90 jours de suspension
(ii) Exploitation passagers		
i. Exploitation sans siège ou couchette approuvé et ceinture de sécurité approuvée pour chaque personne se trouvant à bord de l'aéronef devant en avoir une pour le décollage, en route et l'atterrissage		De 30 à 60 jours de suspension
ii. Transport de passagers sous l'influence de stupéfiants ou d'alcool		De 60 à 120 jours de suspension
iii. Acrobaties lorsque les passagers ne sont pas tous dotés de parachutes approuvés		De 60 à 90 jours de suspension
iv. Utilisation d'un parachute non approuvé		De 30 à 60 jours de suspension
v. Permettre un saut en parachute non autorisé		De 30 à 90 jours de suspension
vi. Transport de passager(s) sans l'expérience récente de vol requise		De 30 à 120 jours de suspension
7. Violations relatives aux plaques d'identification		
(a) RACH 4 : Retrait, changement ou pose incorrect d'informations d'identification sur un produit		
i. Par inadvertance	Sanction civile minimale	
ii. Identification trompeuse intentionnelle d'un produit	Sanction civile maximale à révocation	Révocation
(b) RACH 4 : Retrait ou installation inapproprié d'une plaque d'identification		
i. Par inadvertance	Sanction civile minimale	
ii. Identification trompeuse intentionnelle d'un produit	Sanction civile maximale à révocation	Révocation
8. Organismes de formation agréés		
(a) Permettre, en connaissance de cause, l'utilisation d'un aéronef de l'école pour le transport illégal de substances contrôlées ou autres activités illégales		Révocation
(b) Refus d'autoriser l'inspection par l'OFNAC d'installations, d'équipement, du personnel, de dossiers ou de certificats	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que l'OFNAC soit autorisée à inspecter, jusqu'à révocation	Suspension indéfinie jusqu'à ce que l'OFNAC soit autorisée à inspecter, jusqu'à révocation
(c) Publicité mensongère	Sanction civile maximale	
(d) Octroi inapproprié de crédit d'études ou de diplôme à un élève		
i. Par inadvertance	Sanction civile modérée à maximale	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
ii. Intentionnel		Révocation
(e) Refus d'autoriser l'OFNAC à tester, vérifier ou faire passer un examen à un élève	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que l'OFNAC soit autorisée à tester, vérifier ou faire passer un examen, jusqu'à révocation	Suspension indéfinie jusqu'à ce que l'OFNAC soit autorisée à tester, vérifier ou faire passer un examen, jusqu'à révocation
(f) Instruction sans qualification ou autorisation	Sanction civile modérée à maximale	
(g) Dossier de formation non établi ou tenu à jour	Sanction civile modérée à maximale	
(h) Manque de liste de pointage ou de manuel de l'exploitant	Sanction civile minimale	
IV. VIOLATIONS EN MATIERE DE SURETE ET DE SÉCURITÉ PAR DES PERSONNES INDIVIDUELLES		
1. Bagages enregistrés		
(a) Non déclaration d'une arme à feu non chargée	Sanction civile minimale	
(b) Arme à feu chargée	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Engin incendiaire/explosif	Jusqu'à sanction civile maximale et/ou transfert au pénal	
2. Non-passagers : Sans intention d'embarquer		
(a) Possession d'une arme à feu (déchargée, déchargée avec munitions accessibles ou chargée) ou d'autres armes dangereuses ou létales (y compris les matraques électroniques) :		
i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale	
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale	
iii. Dans une zone stérile sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale à modérée	
iv. Dans une zone stérile avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale	
(b) Possession d'un engin incendiaire/explosif au point de filtrage ou dans la zone stérile, sans intention d'embarquer.	Sanction civile modérée à maximale et/ou transfert au pénal	
(c) Dissimulation ingénieuse d'une arme à feu (chargée ou non), d'une autre arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques) ou d'un engin incendiaire/explosif à un point de	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
filtrage ou dans une zone stérile.		
3. Passagers : Ayant l'intention d'embarquer		
(a) Possession d'une arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques, mace, etc., mais à l'exclusion des armes à feu et engins incendiaires/explosifs) pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien :		
i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale	
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale	
iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale à modérée	
iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale	
(b) Possession d'une arme à feu non chargée pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien mais sans accès aux munitions :		
i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale à modérée	
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale	
iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes	Sanction civile modérée	
iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale	
(b) Possession d'une arme à feu chargée pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien, ou avec munitions accessibles :		
i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale	
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale	
iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale	
iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale	
(d) Dissimulation ingénieuse d'une arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques, mais à l'exclusion des armes à feu et des engins incendiaires/explosifs) au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef.	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal	
(e) Possession, au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef, d'un engin incendiaire/explosif pouvant être accessible en	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
vol pendant le transport aérien.		
(f) Dissimulation ingénieuse d'une arme à feu ou d'un engin incendiaire/explosif au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef.	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal	
4. Autres actes		
(a) Entrée dans une zone stérile sans être passé par le filtrage — sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale	
(b) Entrée dans une zone stérile sans être passé par le filtrage — avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Communiquer ou faire passer des informations fausses concernant une tentative d'acte qui serait un crime interdit aux termes des Lois de la République d'Haïti	Sanction civile maximale	
(d) Menacer de commettre un acte manifeste ou autre tentative d'utiliser ou de montrer dangereusement une arme à feu, un engin incendiaire/explosif ou autre arme létale ou dangereuse (y compris les matraques électroniques)	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal	
(e) Violation des Lois de la République d'Haïti	Transfert du dossier à la justice pénale	
5. Passagers indisciplinés		
(a) Interférence avec un membre de l'équipage	Sanction civile maximale	
(b) Voies de fait ou menace de voies de fait contre un membre de l'équipage de conduite ou de cabine	Entre 1,100 et 8,000 dollars des États-Unis	
(c) Voies de fait ou menace de voies de fait contre une personne autre qu'un membre de l'équipage	Entre 500 et 5,000 dollars des États-Unis	
(d) Agir d'une façon qui constitue une menace immédiate à la sécurité de l'aéronef ou d'autres personnes qui se trouvent à bord	Entre 500 et 27,500 dollars des États-Unis	
(e) Fumer lorsque la consigne lumineuse d'interdiction de fumer est allumée	Sanction civile maximale	
(f) Fumer dans les toilettes d'un aéronef	Sanction civile maximale	
(g) Altérer le détecteur de fumée	Entre 1,800 et 2,200 dollars des États-Unis	
(h) Ne pas boucler la ceinture de sécurité lorsque la consigne lumineuse « boucler les ceintures » est allumée	Sanction civile minimale à modérée	
(i) Ne pas occuper un siège ou une couchette approuvé avec ceinture de sécurité et, si elles sont installées, des bretelles de sécurité correctement portées lors du mouvement en surface, du décollage ou de l'atterrissage	Sanction civile minimale à modérée	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(j) Faire fonctionner un appareil électronique portatif	Sanction civile maximale	
(k) Consommer des boissons alcoolisées non servies par l'exploitant	Sanction civile maximale	
6. Exécution spéciale — personnes pointant un faisceau laser sur un aéronef		
(a) Violation unique, pour la première fois, par inadvertance ou non délibérée par la personne	Sanction civile modérée (2,200 à 4,399 dollars des États-Unis) ; plus élevée si la personne détient un certificat de personnel navigant et devrait réaliser le danger potentiel associé à cet acte	
(b) Violation délibérée par une personne ne détenant pas un certificat de personnel navigant	Sanction civile allant au maximum prévu par la loi (11,000 dollars des États-Unis par violation)	
(c) Violation délibérée par un détenteur de certificat de personnel navigant, qu'il ait ou non exercé les privilèges de son certificat au moment de la violation	Sanction civile maximale	Révocation (outre la sanction civile)
7. Falsification		
(a) Écriture, reproduction ou altération intentionnellement fautive ou frauduleuse sur une demande de licence, certificat, qualification ou approbation		Révocation des certificats autorisés
8. Divers		
(a) Transport de substances illégales à bord d'un aéronef		Révocation
(b) Effectuer une exploitation sans le certificat d'exploitation requis		De 60 à 120 jours de suspension
(c) Mésusage d'un moyen d'identification approuvé par l'aérodrome	Sanction civile minimale à modérée	
(d) Établissement d'une déclaration incorrecte sur une demande de licence ou de certificat médical de personnel		Suspension indéfinie (en attendant la correction de la demande et la détermination des qualifications) ou révocation de la licence ou du certificat médical de personnel
(e) Refus de produire la licence et/ou le certificat médical associé		De 30 jours de suspension à révocation jusqu'à la production
V. VIOLATIONS DE L'IMMATRICULATION PAR LE PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT DE L'AÉRONEF		
(a) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas immatriculé		De 30 à 90 jours de suspension de brevet de

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
		pilote
(b) Exploitation d'un aéronef sans un certificat d'immatriculation d'aéronef en vigueur et valide à bord	Sanction civile minimale à maximale seulement si l'exploitant est différent du pilote	De 30 à 90 jours de suspension du brevet de pilote
(c) Non-retour d'un certificat d'immatriculation d'aéronef qui n'est plus en vigueur ou qui n'est pas valide	Minimum _____	Révocation du certificat d'immatriculation de l'aéronef
(d) Utilisation d'un aéronef immatriculé pour se livrer à ou faciliter des activités illégales		Révocation obligatoire du certificat d'immatriculation d'aéronef et de tous les autres certificats d'immatriculation d'aéronef délivrées à son propriétaire et révocation de toutes les licences et de tous les certificats médicaux de personnel
VI. TOUTES LES PERSONNES ET ENTITÉS		
(a) Non-retour d'une licence, d'une autorisation ou d'autre approbation ou d'un certificat médical suspendu ou révoqué	Personne : Sanction civile modérée par jour, la sanction civile totale allant généralement de 5,000 à 11,000 dollars des États-Unis Entité : Sanction civile modérée par jour	

FAA Ordre 2150.3B, Conformité et application

NMO 1.6.1.2 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE — AOC, ATO ET AMO

- (a) Ce qui suit spécifie le cadre de mise en œuvre ou de maintien d'un système de gestion de la sécurité (SMS) pour un AOC, ATO ou AMO.
- (1) Politique et objectifs en matière de sécurité :
- (i) Engagement et responsabilité de la direction.
- (A) L'AOC, ATO ou AMO définit la politique de l'organisme relative à la sécurité, qui est :
1. Conforme aux exigences internationaux et nationaux ; et
 2. Signée par l'administrateur responsable de l'organisme.
- (B) La politique relative à la sécurité :
1. Reflète les engagements pris par l'organisme en ce qui concerne la sécurité ;
 2. Comprend une déclaration claire sur la mise à disposition des ressources nécessaires pour la mise en œuvre de la politique relative à la sécurité ;
 3. Est communiquée avec une mention visible dans tout l'organisme ;
 4. Comprend les procédures de comptes-rendus relatifs à la sécurité ;
 5. Indique clairement quels types de comportement opérationnels ne sont pas acceptables ;
 6. Comprend les conditions dans lesquelles une mesure disciplinaire ne s'appliquerait pas ; et
 7. Est passée périodiquement en revue pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et appropriée pour l'organisme.
- (ii) Responsabilités en matière de sécurité
- (A) En ce qui concerne le rendement du SMS en matière de sécurité, l'AOC, ATO ou AMO identifie :
1. L'administrateur responsable qui, quelles que soient ses autres fonctions, est le responsable ultime, au nom de l'AOC, ATO ou AMO, de la mise en œuvre et du maintien du SMS ;
 2. Les responsabilités de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions ; et
 3. Les employés.
- (B) L'AOC, ATO ou AMO :
1. Documente les responsabilités et pouvoirs en matière de sécurité ;
 2. Les communique dans tout l'organisme ; et



3. Inclut une définition des niveaux de pouvoir de la direction pour la prise de décisions concernant la tolérance en ce qui concerne les risques en matière de sécurité.
- (iii) Nomination du personnel clé pour la sécurité
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO identifie un gestionnaire de la sécurité en tant que personne responsable et point focal pour la mise en œuvre et le maintien d'un SMS efficace.
 - (iv) Coordination de la planification des interventions d'urgence
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO s'assure qu'un plan des interventions d'urgence prévoyant le passage dans l'ordre et efficace des opérations normales à celles d'urgence et le retour aux opérations normales est coordonné de façon appropriée avec les plans d'intervention d'urgence des organismes avec lesquels il doit y avoir interface lors de la prestation de ses services.
 - (v) Documentation SMS
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient :
 1. Un plan de mise en œuvre du SMS :
 - (a) Appuyé par la haute direction de l'organisme ; et
 - (b) Qui définit la manière dont l'organisme aborde la gestion de la sécurité d'une façon qui réponde aux objectifs de l'organisme en matière de sécurité.
 2. Une documentation SMS indiquant :
 - (a) La politique et les objectifs en matière de sécurité ;
 - (b) Les exigences des SMS ;
 - (c) Les processus et procédures des SMS ;
 - (d) Les responsabilités et pouvoirs concernant les processus et procédures et les résultats des SMS ;
 3. Un manuel des systèmes de gestion de la sécurité (SMSM) visant à communiquer à travers tout l'organisme la façon dont la gestion de la sécurité est abordée.
- (2) Gestion des risques en matière de sécurité :
 - (i) Identification des dangers
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient un processus formel assurant l'identification des dangers présents lors des opérations.
 - (B) L'AOC, ATO ou AMO fonde l'identification des dangers sur une combinaison de collecte réactive, proactive et prédictive des données portant sur la sécurité.
 - (ii) Évaluation et atténuation des risques en matière de sécurité
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient un processus formel

assurant l'analyse, l'évaluation et le contrôle des risques en matière de sécurité lors des opérations de formation.

- (3) Assurance en matière de sécurité :
 - (i) Suivi et mesure du rendement en matière de sécurité
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient les moyens permettant de :
 1. Vérifier le rendement de l'organisme en matière de sécurité ; et
 2. Valider l'efficacité des contrôles des risques en matière de sécurité.
 - (B) L'AOC, ATO ou AMO vérifie le rendement de l'organisme en matière de sécurité par rapport aux indicateurs du rendement de la sécurité et aux objectifs du SMS dans ce domaine.
 - (ii) La gestion du changement
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient un processus formel permettant :
 1. D'identifier les changements intervenant au sein de l'organisme, qui peuvent affecter les processus et services en place ;
 2. De décrire les arrangements visant à assurer le rendement en matière de sécurité avant la mise en œuvre des changements ; et
 3. D'éliminer ou de modifier les contrôles des risques en matière de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces en raison des changements intervenus dans l'environnement opérationnel.
 - (iii) Amélioration continue du SMS
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient un processus formel permettant :
 1. D'identifier les causes du rendement défectueux du SMS ;
 2. De déterminer les implications du rendement défectueux du SMS sur les opérations ; et
 3. D'éliminer ou atténuer ces causes.
- (4) Promotion de la sécurité :
 - (i) Formation et éducation
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient un programme de formation en matière de sécurité qui :
 1. S'assure que tout le personnel est formé et compétent pour les tâches SMS ; et
 2. Est approprié pour la participation de chaque personne au SMS.



- (ii) Communications relatives à la sécurité
 - (A) L'AOC, ATO ou AMO élabore et maintient des moyens formels de communication relative à la sécurité qui :
 1. Veille à ce que tout le personnel soit parfaitement au courant du SMS ;
 2. Transmet les informations cruciales pour la sécurité ;
 3. Explique pourquoi certaines mesures de sécurité particulières sont prises ; et
 4. Explique pourquoi des procédures en matière de sécurité sont introduites ou modifiées.

*OACI, Annexe 19 : Appendice 2
FAA AC 120-92A*