

LE REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 10

TRANSPORT COMMERCIAL AÉRIEN PAR DES EXPLOITANTS AÉRIENS ÉTRANGERS

EST ENTÉRINÉ LE 26 JUILLET 2022

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

Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général



LE REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 10

EST ENTERINE LE 26 JUILLET 2022

PAR LE DIRECTEUR GENERAL 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.



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 10

TRANSPORT COMMERCIAL AÉRIEN PAR DES EXPLOITANTS AÉRIENS ÉTRANGERS

Version 2022



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

INTRODUCTION

Chaque État contractant a le droit, aux termes de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Convention de Chicago signée le 7 décembre 1944, appelée ci-après la "Convention"), de fixer les conditions d'entrée et de vol en direction, à partir ou à l'intérieur de cet État. Les vols de transport commercial aérien international sont ordinairement autorisés à entrer dans un État contractant selon les termes et conditions d'accords internationaux accordant l'autorisation économique d'opérer en direction, à partir ou à l'intérieur de l'État contractant. Ces accords requièrent l'exploitation de tels aéronefs en toute sécurité. En conséquence, l'Autorité de l'Aviation Civile (CAA) de l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, celle de l'État contractant qui délivre le Permis d'Exploitation Aérienne à l'exploitant aérien ainsi que l'OFNAC, sont conjointement responsables, aux termes de la Convention, de l'exploitation en toute sécurité de chaque aéronef qui est autorisé à effectuer un transport commercial aérien en direction, à partir ou à l'intérieur d'Haïti.

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

La Partie 10 respecte et souligne les responsabilités qui existent entre tous les États contractants concernant l'adhésion aux normes internationales fixées par la Convention concernant la réglementation de la sécurité de ses exploitants aériens, des aéronefs figurant dans son registre d'immatriculation, et des licences des équipages qui exploitent ces aéronefs. L'alternative serait que l'OFNAC aborde la sécurité de l'aviation avec l'exploitant aérien seulement, ce qui reviendrait à réglementer directement l'exploitant aérien étranger, en violation de la Convention.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

PARTIE 10 – TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN PAR DES EXPLOITANTS AERIENS ETRANGERS

Table des matières

INTRODUCTION	10-4
Partie 10 – Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers	10-9
10.1 GENERALITES.....	10-9
10.1.1.1 APPLICABILITE.....	10-9
10.1.1.2 DEFINITIONS.....	10-9
10.1.1.3 ABREVIATIONS.....	10-9
10.1.1.4 CONFORMITE.....	10-10
10.1.1.5 POUVOIRS D'INSPECTION.....	10-10
10.2 APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN	10-11
10.2.1.1 EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES EXPLOITANTS ETRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN.....	10-11
10.2.1.2 CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS	10-12
10.2.1.3 DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS.....	10-12
10.2.1.4 CONTENU D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS ..	10-12
10.2.1.5 VALIDITE CONTINUE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS	10-13
10.3 DOCUMENTS.....	10-13
10.3.1.1 LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF DE L'EXPLOITANT AERIEN ETRANGER.....	10-13
10.3.1.2 MANUELS, DOCUMENTS ET LICENCES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE DE L'EXPLOITANT AERIEN QUI DOIVENT ETRE TRANSPORTES	10-14
10.3.1.3 INFORMATIONS ET FORMULAIRES SUPPLEMENTAIRES DEVANT ETRE TRANSPORTES.....	10-14
10.3.1.4 PRESENTATION DE LA DOCUMENTATION, DES MANUELS ET DES DOSSIERS	10-15
10.3.1.5 CONSERVATION, PRODUCTION ET UTILISATION DES ENREGISTREMENTS PAR LES ENREGISTREURS DE BORD.....	10-15
10.4 EXPLOITATION ET PERFORMANCE	10-15
10.4.1.1 CALCUL DE LA MASSE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES.....	10-15
10.4.1.2 AVIONS MONOMOTEURS OPERANT DE NUIT OU EN IMC.....	10-15
10.4.1.3 EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE EN IFR OU DE NUIT	10-16
10.4.1.4 REGLES DE VOL EN HAÏTI	10-16

10.5 QUALIFICATIONS DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE.....	10-16
10.5.1.1 GENERALITES	10-16
10.5.1.2 LIMITES D'AGE	10-16
10.5.1.3 COMPETENCE LINGUISTIQUE.....	10-16
10.6 SURETE.....	10-17
10.6.1.1 SURETE DES AERONEFS	10-17
10.6.1.2 TRANSPORT NON AUTORISE.....	10-17
10.7 MARCHANDISES DANGEREUSES.....	10-17
10.7.1.1 TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES	10-17
10.7.1.2 TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE	10-17
10.7.1.3 TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE SPORT.....	10-18
Partie 10 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE	NMO 10-20
NMO 10.1.1.5 POUVOIRS D'INSPECTION.....	NMO 10-20
NMO 10.2.1.1 EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES EXPLOITANTS ETRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAITIEN.....	NMO 10-37
NMO 10.2.1.1(B) EXEMPLE DE CLAUSE RELATIVE A LA SECURITE.....	NMO 10-39
NMO 10.2.1.2 CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS,	CONDITION



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Partie 10 – Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

10.1 GENERALITES

10.1.1.1 APPLICABILITE

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

10.1.1.2 DEFINITIONS

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

10.1.1.3 ABREVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 10
 - (1) **ACAS** – Système anti-collision embarqué
 - (2) **AFM** – Manuel de vol de l'aéronef
 - (3) **AMM** – Manuel de maintenance de l'aéronef
 - (4) **AMO** – Organisme de maintenance agréé
 - (5) **AOC** – Permis d'exploitation aérienne
 - (6) **ATC** – Contrôle de la circulation aérienne
 - (7) **RPA** Aéronef télépilote
 - (8) **C2** – Liaison de contrôle et de commande
 - (9) **CP** – Copilote
 - (10) **CVR** – Enregistreur de conversations de poste de pilotage
 - (11) **EDTO** – Opérations en temps de déroutement prolongé
 - (12) **ELT** – Émetteur de localisation d'urgence
 - (13) **FDR** – Enregistreur de données de vol
 - (14) **GPWS** – Dispositif avertisseur de proximité du sol
 - (15) **OACI** – Organisation de l'aviation civile internationale
 - (16) **IFR** – Règles de vol aux instruments
 - (17) **IMC** – Conditions météorologiques de vol aux instruments

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (18) **NMO** – Normes de mise en œuvre
- (19) **iSTARS** – Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
- (20) **MEL** – Liste minimale d'équipements
- (21) **MMEL** – Liste minimale d'équipements de référence
- (22) **NOTAM** – Avis aux navigants
- (23) **OPS** – Opérations *
- (24) **AOM** -Manuel d'exploitation
- (25) **AFM** -Manuel de vol
- (26) **RFM** - Manuel de vol hélicoptère

10.1.1.4 CONFORMITE

- (a) Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un aéronef pour des opérations de transport aérien commercial en Haïti en contravention des exigences :
 - (1) De la Partie 10 du RACH
 - (2) Des paragraphes des Parties 7 et 8 du RACH qui s'appliquent ;
 - (1) Des normes contenues dans l'Annexe 1, (licences du personnel, l'Annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs), Partie I Aviation Commerciale de Transport-avions) ou Partie III (Vols internationaux d'hélicoptères), selon le cas et dans l'Annexe 8 (Navigabilité des aéronefs de la Convention Internationale de l'Aviation Civile, et
 - (3) De toute autre exigence que l'OFNAC peut spécifier.

10.1.1.5 POUVOIRS D'INSPECTION

- (a) Un exploitant aérien étranger s'assure que toute personne autorisée par l'OFNAC est, à tout moment et sans notification préalable, autorisée à monter à bord de tout aéronef exploité aux fins de transport commercial aérien vers Haïti :
 - (1) Pour inspecter les documents et manuels requis par la présente partie ;
 - (2) Pour inspecter l'aéronef ; et
 - (3) Pour prendre les mesures nécessaires pour maintenir la sécurité.
- (b) Lorsque l'OFNAC identifie un cas réel ou suspecté de non-conformité, par un exploitant étranger, aux lois, à la réglementation et aux procédures qui s'appliquent dans son territoire, ou un problème grave de sécurité similaire de la part de cet exploitant, il en notifie immédiatement l'exploitant et, si le problème le justifie, l'État de l'exploitant. Lorsque l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation sont différents, ce dernier en sera aussi notifié si le problème relève de ses responsabilités et justifie une notification.
- (c) Dans le cas de la notification des États spécifiée au paragraphe (b), si le problème et sa résolution le justifient, l'OFNAC consulte l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation, selon le cas, à propos des normes de sécurité de l'exploitant.
- (d) Les inspections sont effectuées conformément aux exigences et à la liste de vérifications (check-list) figurant dans la NMO 10.1.1.5, paragraphe (d).
- (e) Les conclusions des inspections sont résolues conformément au tableau figurant à la NMO

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

10.1.1.5, paragraphe (e).

10.2 APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

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

- (a) Un exploitant aérien étranger d'un autre État n'exploite pas un aéronef en Haïti s'il n'est pas autorisé à le faire par l'OFNAC et n'est pas titulaire d'un document portant sur les autorisations, conditions et limitations qui y est associé, délivré par l'OFNAC.
- (b) Lorsqu'un exploitant aérien désire demander à opérer en Haïti, il :
 - (1) Soumet cette demande à l'OFNAC sous la forme et de la manière prescrites ;
 - (2) Voir la NMO 10.2.1.1(a) pour le formulaire de demande d'un exploitant étranger.
- (c) Une demande d'approbation d'exploitation sur le territoire Haïtien est accompagnée de ce qui suit:
 - (1) Une copie certifiée conforme d'un AOC valide et des spécifications d'exploitation (fiches de spécifications opérationnelles) associées, délivrés à l'exploitant aérien étranger par la CAA étrangère (son autorité de surveillance);
 - (2) Une copie de la page d'approbation de la liste minimale d'équipements pour chaque type d'aéronef exploité par l'exploitant aérien en Haïti ;
 - (3) Une copie du certificat d'immatriculation de l'aéronef en cours et du certificat de navigabilité et du certificat acoustique (si non couvert par le CDN) délivrés pour les types d'aéronefs exploités par l'exploitant aérien en Haïti, ;
 - (4) Une copie du certificat d'assurance ;
 - (5) Une copie des procédures d'exploitation et des pratiques de l'exploitant ;
 - (6) Une copie d'un document identifiant les vérifications de maintenance requises pour les aéronefs de l'exploitant aérien pendant qu'ils sont exploités en Haïti ;
 - (7) Une copie du contrat de maintenance passé entre l'exploitant aérien et l'organisme de maintenance agréé où la maintenance prévue au paragraphe (g) de la présente section est effectuée par un organisme de maintenance agréé par la CAA étrangère ;
 - (8) Une copie de l'accord de service aérien, avec une clause portant sur la sécurité, permettant à l'exploitant aérien étranger d'opérer en Haïti. Voir la NMO 10.2.1.1(b) pour un exemple de la clause de l'accord de service aérien portant sur la sécurité ;
 - (9) Dans le cas d'une location avec équipage, une copie de l'approbation de la CAA de l'État de l'exploitant, identifiant l'exploitant qui exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef ;
 - (10) Une proposition de programme de sûreté d'exploitant aérien pour tout exploitant aérien étranger qui n'est pas titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'OFNAC, répondant aux exigences de la réglementation de l'aviation civile, pour acceptation et approbation ultérieure par l'OFNAC ; et
 - (11) Tout autre document que l'OFNAC considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (d) Aux termes de la présente réglementation, un demandeur demande la délivrance initiale de spécifications d'exploitation d'un exploitant aérien étranger au moins 90 jours avant la date du début de l'exploitation prévue.

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

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

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

- (a) L'OFNAC est autorisée à délivrer un document d'autorisations, conditions et limitations à un exploitant aérien étranger :
- (1) Après approbation du formulaire de demande de l'exploitant aérien étranger à opérer sur le territoire Haïtien ;
 - (2) Après l'examen administratif satisfaisant de la documentation fournie par l'exploitant aérien étranger aux termes des alinéas 10.2.1.1(c) et (d) ; et
 - (3) Lorsqu'elle a passé des accords bilatéraux ou multilatéraux avec l'État de l'exploitant, comprenant l'accord sur la clause relative à la sûreté cité à l'alinéa 10.2.1.1(c)(10) ; ou
 - (4) Lorsqu'elle n'a pas passé d'accords bilatéraux ou multilatéraux avec l'État de l'exploitant, l'OFNAC ne reçoit pas de constatations importantes relatives à la sécurité ou de déficiences majeures d'informations disponibles ayant trait à la sécurité à propos de l'exploitant aérien étranger.

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

- (a) Un document d'autorisations, conditions et limitations est délivré aux exploitants aériens étrangers pour les éléments qui ne figurent pas dans l'AOC de l'exploitant et dans les spécifications d'exploitation (fiches de spécifications opérationnelles) qui y sont associées, mais qui sont considérés comme nécessaires pour la compatibilité avec les opérations effectuées en Haïti.
- (1) Un document d'autorisations, conditions et limitations délivré aux termes de la présente section doit contenir ce qui suit :
 - (i) Le nom complet de l'exploitant aérien étranger ;

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (ii) L'adresse du siège de l'entreprise de l'exploitant aérien étranger et les détails relatifs aux contacts avec la direction de l'exploitation ;
 - (iii) L'adresse du siège de l'entreprise de l'exploitant aérien étranger et les détails relatifs aux contacts en Haïti ;
 - (iv) La date de délivrance et d'expiration (s'il y en a une) de l'AOC de l'exploitant aérien étranger ;
 - (v) Une déclaration indiquant : Ce document autorise [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] à opérer sur le territoire Haïtien ;
 - (vi) Une déclaration indiquant : Ce document est délivré à [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] parce qu'il est titulaire d'un AOC valide. Tout changement apporté à l'AOC par la CAA étrangère qui a délivré et supervise l'AOC de [nom de l'exploitant aérien étranger] doit être soumis par [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] par écrit à l'OFNAC dans les 30 jours suivant ce changement.
 - (vii) Une déclaration indiquant : Ce document n'est plus en vigueur sur expiration, suspension, révocation, annulation ou mesure équivalente concernant l'AOC de l'exploitant aérien étranger ; et
 - (viii) Toute autorisation, condition ou limitation supplémentaire jugée nécessaire par l'OFNAC.
- (b) Les spécifications d'exploitation délivrées à un exploitant aérien étranger par la CAA étrangère s'ajoutent à la présente réglementation.

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

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

10.3 DOCUMENTS

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

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

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

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

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

10.3.1.3 INFORMATIONS ET FORMULAIRES SUPPLEMENTAIRES DEVANT ETRE TRANSPORTES

- (a) Un exploitant aérien étranger doit s'assurer qu'outre les documents et manuels prescrits par l'alinéa 10.3.1.2 du RACH, les informations et formulaires suivants, pertinents pour le type et la zone d'opération, sont transportés à bord de chaque vol :
- (1) Plan de vol exploitation.
 - (2) Le livret technique d'aéronef contenant au moins les informations requises par l'alinéa 10.3.1.1(a).
 - (3) La documentation NOTAM/AIS appropriée pour les briefings ;
 - (4) Les informations météorologiques appropriées ;
 - (5) Les manifestes passagers et fret selon ce qui est approprié pour le vol prévu ;
 - (6) Le document relatif à la masse et au centrage pour l'aéronef, certifiant que la charge transportée est correctement distribuée et bien arrimée ;
 - (7) La notification des charges spéciales, dont toute marchandise dangereuse ; et
 - (8) Les cartes courantes de la zone d'exploitation.
- (b) L'OFNAC peut autoriser que les informations figurant en détail au paragraphe (a) ci-dessus, ou

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

une partie de celles-ci, soient sous une forme autre qu'imprimées sur papier, à condition qu'elles soient accessibles pour être inspectées.

10.3.1.4 PRESENTATION DE LA DOCUMENTATION, DES MANUELS ET DES DOSSIERS

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

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

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

10.4 EXPLOITATION ET PERFORMANCE

10.4.1.1 CALCUL DE LA MASSE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

- (a) Un exploitant aérien étranger calcule la masse des passagers et des bagages enregistrés en utilisant:
 - (1) La masse actuelle pesée de chaque personne et la masse pesée des bagages ; ou
 - (2) Les valeurs normales de masse spécifiées par la CAA étrangère.
- (b) L'OFNAC peut requérir qu'un exploitant aérien étranger opérant en Haïti donne la preuve de la validation de toutes les masses normales utilisées.

10.4.1.2 AVIONS MONOMOTEURS OPERANT DE NUIT OU EN IMC

- (a) Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un aéronef monomoteur qui n'est pas à turbine :
 - (1) De nuit; ou
 - (2) Dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), sauf en règles spéciales de vol à vue.
- (b) Un exploitant aérien étranger est autorisé à exploiter un aéronef monomoteur à turbine de nuit et en IMC, à condition que l'État de l'exploitant ait été assuré :
 - (1) De la fiabilité du moteur à turbine ;
 - (2) Que les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation et les programmes de formation de l'équipage sont adéquats ;
 - (3) Que l'avion est équipé de façon appropriée pour un vol de nuit ou en IMC ;

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (4) Pour les avions dont un certificat de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} janvier 2005 — un dispositif de surveillance des tendances de dégradation se trouve à bord ; et
- (5) Pour les avions dont un certificat de navigabilité a été délivré après le 1^{er} janvier 2005 — un dispositif automatique de surveillance des tendances de dégradation se trouve à bord.

10.4.1.3 EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE EN IFR OU DE NUIT

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

10.4.1.4 REGLES DE VOL EN HAÏTI

- (a) Dans les limites territoriales de la République d'Haïti, les exploitants aériens étrangers doivent se conformer aux limitations et aux règles de l'air figurant aux Parties 3 et 8 du RACH.
- (b) Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que les règles de l'air de la Partie 3 du RACH de cette réglementation sont disponibles auprès de leurs équipages de conduite et qu'ils les connaissent.

10.5 QUALIFICATIONS DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

10.5.1.1 GENERALITES

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

10.5.1.2 LIMITES D'AGE

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

10.5.1.3 COMPETENCE LINGUISTIQUE

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (a) Les exploitants aériens étrangers s'assurent que l'équipage de conduite d'un aéronef en Haïti prouve qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1 de l'Annexe 1 de l'OACI.

10.6 SURETE

10.6.1.1 SURETE DES AERONEFS

- (a) Un exploitant aérien étranger :
- (1) S'assure que tout le personnel approprié connaît bien et se conforme aux impératifs pertinents des programmes de sûreté nationale de l'État de l'exploitant ;
 - (2) Établit, maintient et dispense des programmes de formation approuvés, qui permettent au personnel de l'exploitant de prendre les mesures appropriées pour prévenir les actes d'intervention illicite, comme le sabotage ou la saisie illégale d'un aéronef et minimiser les conséquences de tels actes s'ils se produisent ;
 - (3) À la suite d'un acte d'intervention illicite commis à bord d'un aéronef, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant soumet immédiatement un rapport sur celui-ci aux autorités locales désignées et à la CAA de l'État de l'exploitant ;
 - (4) S'assure qu'il y a à bord de tous les aéronefs une liste de vérification des procédures à suivre pour le type lors de la fouille à la recherche d'armes, d'explosifs et autres dispositifs dangereux dissimulés ; et
 - (5) Si elle est installée, la porte du poste de pilotage d'un aéronef exploité pour le transport de passagers peut être verrouillée de l'intérieur de celui-ci pour empêcher tout accès non autorisé.

10.6.1.2 TRANSPORT NON AUTORISE

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

10.7 MARCHANDISES DANGEREUSES

10.7.1.1 TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

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

10.7.1.2 TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE

- (a) Un exploitant aérien étranger se livrant à des opérations de transport aérien commercial vers Haïti:

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (1) Ne transporte pas d'armes et de munitions de guerre par voie aérienne sauf sur approbation de le faire accorder par tous les États concernés.
- (2) S'assure que les armes et munitions de guerre sont :
 - (i) Rangées à bord de l'aéronef à un endroit inaccessible pour les passagers pendant le vol ; et
 - (ii) Dans le cas d'armes à feu, déchargées, sauf si, avant le début du vol, tous les États concernés ont convenu que ces armes et munitions de guerre peuvent être transportées dans des circonstances différentes, en tout ou en partie, de celles qui sont indiquées dans le présent sous-paragraphe.
- (3) S'assure que le commandant de bord est notifié, avant le début du vol, des détails et de l'emplacement à bord de l'aéronef de toutes les armes et munitions de guerre qui doivent être transportées.

10.7.1.3 TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE SPORT

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



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 10 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

VERSION 2022

Partie 10 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

NMO 10.1.1.5 POUVOIRS D'INSPECTION

(a) INSPECTEURS AUTORISÉS.

- (1) Les inspecteurs autorisés qui sont affectés à l'inspection d'aéronefs étrangers sont des inspecteurs chevronnés, qui comprennent la différence qui existe entre les inspections au sol de leurs propres exploitants (nationaux) effectuées dans le cadre des responsabilités de gestion de leur AOC et les inspections de surveillance effectuées à bord d'aéronefs d'exploitants étrangers (internationaux). ...)
- (2) Ces inspecteurs sont spécifiquement formés et autorisés à effectuer de telles inspections et possèdent l'accréditation appropriée qui les identifie en tant qu'inspecteurs autorisés employés par l'OFNAC.
- (3) Les inspections au sol d'exploitants aériens étrangers sont effectuées de la même manière que celles des exploitants nationaux, avec certaines différences importantes, comme le fait que les normes appliquées aux exploitants étrangers sont fondées principalement sur les normes internationales et la réglementation nationale dérivée des normes internationales.
- (4) Les inspecteurs autorisés ont fait la preuve d'une compétence linguistique en langue anglaise de niveau opérationnel 4 ou supérieur.
- (5) Les inspecteurs autorisés possèdent des dossiers personnels de formation prouvant qu'ils ont été formés et sont compétents dans les domaines suivants :
 - (i) La Convention de l'OACI et notamment ses Annexes 1, 6, 8 et 18 ;
 - (ii) Les différences qui existent entre les normes de l'OACI et la réglementation nationale, qui peut être plus détaillée ou plus restrictive. ;
 - (iii) La diplomatie, dont comment traiter des difficultés linguistiques potentielles et des différences culturelles ;
 - (iv) La reconnaissance de la souveraineté des Etats d'immatriculation et d'exploitation, ce qui signifie que les pouvoirs des inspecteurs sont limités à la documentation, à la communication et aux conclusions de rapports, sauf tel que stipulé à l'alinéa 10.1.1.5(a)(3) de la présente partie
 - (v) L'observation, l'enregistrement et le compte rendu de procédures lors de l'inspection d'exploitants aériens étrangers ; et
 - (vi) Les activités de surveillance, qui ne sont pas liées au processus de certification de l'exploitant.

(b) PLANIFICATION AVANT INSPECTION.

- (1) Les inspecteurs autorisés doivent se préparer pour l'inspection d'exploitants étrangers en se tenant au courant des changements intervenus récemment dans la réglementation nationale en ce qui concerne les opérations menées par des exploitants d'autres États.

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (2) Il convient de vérifier le droit de l'exploitant étranger à opérer en Haïti et à exploiter l'aéronef spécifique concerné, c'est-à-dire la délivrance d'un document d'autorisations, conditions et limitations par l'ONAC (droits de trafics)
 - (3) Les antécédents de l'exploitant aérien étranger en Haïti doivent être examinés, dont ceux d'inspections passées et, en particulier, ceux de l'aéronef spécifique concerné dont l'inspection doit avoir lieu, pour vérifier toute action qui n'a pas été prise ou des tendances récurrentes pouvant justifier une attention particulière.
 - (4) Les inspections au sol (aire de trafic) concernent l'aéronef et son équipage, les opérations en escale, l'entretien et la maintenance et l'état de l'aire de trafic et du poste de stationnement et les activités qui s'y déroulent. Les contraintes de temps peuvent ne s'appliquer qu'à l'inspection de l'aéronef et de l'équipage. Il convient de déterminer le nombre d'inspecteurs autorisés et de spécialisations à utiliser, la répartition des tâches et le temps à consacrer à chaque tâche.
 - (5) Étant donné que le plan d'inspection comprend des inspections exhaustives, il ne sera pas toujours possible de couvrir tous les éléments voulus dans le temps disponible pour une inspection donnée pour ne pas entraîner un retard déraisonnable pour l'exploitant aérien étranger
 - (6) Comme les inspections d'aéronefs de tout exploitant peuvent être effectuées dans des aéroports différents par des inspecteurs autorisés différents, il faudra que le plan d'inspection général en tienne compte. Certains éléments doivent être couverts lors de chaque inspection, d'autres peuvent l'être au fil d'un certain nombre d'inspections. En conséquence, il convient de conserver des dossiers exhaustifs de toutes les inspections des aéronefs d'un exploitant particulier dans une base de données, sur papier ou sous un format électronique, à laquelle les inspecteurs autorisés concernés peuvent avoir accès et qu'ils peuvent mettre à jour.
 - (7) Il convient de planifier, à partir de ces dossiers, ce sur quoi les inspections vont porter pour qu'une inspection complète des aéronefs de tout exploitant soit effectuée sur une période de temps définie.
 - (8) La sélection d'un aéronef particulier à inspecter doit normalement être aléatoire et être faite sans discrimination. Cependant, les principes de la gestion des risques pour identifier les opérations perçues comme présentant un risque plus important pour la sécurité imposent donc d'effectuer des activités supplémentaires d'inspection visant ces opérations, qui peuvent être liées :
 - (i) À l'état de l'exploitant ;
 - (ii) Au type d'aéronef;
 - (iii) À la nature des opérations (régulières, non régulières, fret, taxi, etc.) ;
 - (iv) À l'exploitant étranger ; ou
 - (v) À l'aéronef individuel.
- (c) INSPECTIONS.
- (1) Types
 - (i) Ce qu'il convient de vérifier lors d'une inspection au sol (aire de trafic) :

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

- (A) Poste de pilotage.
- (B) Cabine/sécurité;
- (C) État de l'extérieur de l'aéronef ;
- (D) Fret; et
- (E) Généralités.

- (2) Portée de l'inspection au sol (aire de trafic) d'un exploitant étranger :

Il n'est pas possible de couvrir tout ce qui figure sur la liste de vérification lors de chaque inspection au sol. Les inspections doivent prévoir de couvrir ce qui présente un risque élevé, le reste étant couvert lors d'une série d'inspections. (définir des items prioritaires)

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE **Partie 10** Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

Vérification d'inspection au sol d'un exploitant étranger

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



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

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

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

Remarques:

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

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

Remarques:

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

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

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

Remarques :

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

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

Remarques:

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

Tableau 1. Niveaux de gravité des constatations et mesures apparentées

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE **Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers**

Tableau 2. Exemples de constatations et niveaux de gravité

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

4. Guide routier (cartes de navigation, d'aérodromes)	Hors de portée	Récemment périmé (28 jours ou moins)	Très périmé (plus de 28 jours) Pas à bord
---	----------------	--------------------------------------	--

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

12. Permis d'exploitation aérienne (AOC) (copie certifiée conforme)		Pas une copie certifiée conforme de l'AOC	
13. Spécifications d'exploitation (copie)		Pas exactes (périmées, type/route d'exploitation incorrect, aéronef ou	

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
		exploitant incorrect, etc.) ou pas de traduction en langue anglaise	
14. Plan de vol exploitation	Copie non conservée au sol	Calculs de vol actuels, mais pas de documents actuels Manque de données de suivi du carburant (vol d'arrivée) Calculs du carburant non satisfaisants (vol de départ)	Pas de préparation au vol ou préparation incomplète Calculs requis pour le carburant non disponibles ou pas mis à jour pour les conditions actuelles
15. Fiche et données de masse et de centrage		Incorrectes, mais dans les limites de l'aéronef	Incorrectes et hors des limites d'exploitation ou manquantes Données relatives à la masse et au centrage non disponibles
16. Limitations de performance de l'aéronef utilisant les données actuelles sur la route, les obstacles à l'aéroport et d'analyse de piste	Incomplet, mais n'affecte pas l'exploitation à cette date (comme, pas de données pour piste contaminée ou mouillée, mais ces conditions ne sont pas présentes)	Pas de données actuelles ou date de validité des données non disponible	Pas disponible
17. Manifeste fret et, si cela s'applique, manifeste passagers		Quelques imprécisions limitées ou données manquantes n'affectant pas la sécurité	Pas disponible ou très imprécis/incomplet
18. Inspection avant vol	Formulaire à bord, mais incomplet	Pas effectuée pour le vol d'arrivée	Pas effectuée pour le vol de départ

NORMES DE MISE EN ŒUVRE Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

19. Bulletins et prévisions météorologiques	Pas les plus récents disponibles, mais valides	Pas imprimés, mais écrits à la main	Pas valides ou pas disponibles
20. NOTAM		Certaines données pertinentes en route manquantes	Pas disponibles
C. POSTE DE PILOTAGE — ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ			
1. Extincteurs portatifs	Pas facilement accessibles	Arrivés à expiration Pas correctement arrimés	Vides ou en nombre insuffisant ou manquants

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
			Pression nettement basse Pas accessibles
2. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison (s'ils sont requis)	Pas directement accessibles	Arrivés à expiration, selon le cas	Pas disponibles pour chaque membre de l'équipage du poste de pilotage à bord
3. Harnais		Ceinture de sécurité au lieu de harnais	Pas disponible ou utilisable par tous les membres de l'équipage de conduite
4. Équipement pour l'oxygène (s'il est requis)		Pas d'accès direct	Pas disponible ou utilisable par tous les membres de l'équipage de conduite Quantité d'oxygène insuffisante
5. Torche électrique (exploitation effectuée de nuit par l'exploitant)	Une seule disponible	Batterie faible	Pas dans le poste de pilotage ou inutilisable
D. SÉCURITÉ DE LA CABINE			
1. État général	Sale, mauvais entretien ou en mauvais état	Moquette mal fixée Panneau de plancher mal fixé ou endommagé Sièges inutilisables (et pas identifiés en tant que tels)	Impossible de se livrer aux tâches directes, normales et anormales

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

2. Sièges des membres de l'équipage de cabine	Harnais/ceintures difficiles à manier	Sangle ou boucle usée ou endommagée; pas utilisable	Pour tout membre de l'équipage de cabine minimum requis : pas de siège disponible ; ou harnais et ceinture de sécurité pas disponible ou inutilisable
3. Trousse de premiers soins/médicale d'urgence	Arrivée à expiration Incomplète Pas à l'endroit		Pas disponible
4. Extincteurs portatifs	Pas indiqué directement accessibles	Arrivés à expiration Pas correctement arrimés	Vides, pression nettement faible, ou manquants ou inutilisables
5. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison (s'ils sont requis)	Pas directement accessibles	Arrivés à expiration, selon le cas	Pas disponibles pour chaque personne transportée

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
6. Ceintures de sécurité (sièges passagers)	Sangle ou boucle usée ou endommagée Pas disponibles ou utilisables pour tous les sièges passagers et l'aéronef envoyé conformément à la MEL	Pas disponibles ou utilisables pour tous les sièges passagers et l'aéronef non envoyé conformément à la MEL	Pas disponibles ou utilisables pour quelque passager que ce soit
7. Éclairage et marquage des issues de secours, torches électriques de secours		Certains panneaux d'issues de secours ne fonctionnant pas. Nombre insuffisant de torches électriques de secours ; torches électriques de secours mal situées ; piles des torches électriques faibles ou vides	Défauts de l'équipement d'éclairage d'urgence pas acceptables selon les dispositions de la MEL
8. Toboggans/radeaux de sauvetage (selon les besoins) (pour les vols longue distance au-dessus de l'eau)	Pas à l'endroit spécifié, comme établi par l'État de l'exploitant	Installés incorrectement	Nombre insuffisant Pas utilisables

NORMES DE MISE EN ŒUVRE Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

9. Approvisionnement en oxygène (équipage de cabine et passagers)	Quantité d'oxygène insuffisante ou nombre de masques insuffisant pour les passagers et les membres de l'équipage	Quantité d'oxygène insuffisante ou nombre de masques insuffisant pour les passagers et les membres de l'équipage et vol effectué au-dessus du niveau 250	
10. Cartons de consignes en cas d'urgence	Pas suffisamment de cartons de consignes en cas d'urgence pour tous les passagers	Cartons d'un autre aéronef ou versions de toute évidence différente. Certaines informations manquantes ou incorrectes	Pas de cartons de consignes d'urgence à bord
11. Membres du personnel de cabine		Membres du personnel de cabine pas à l'endroit spécifié	Nombre insuffisant de membres de personnel de cabine
12. Accès aux issues de secours			Blocage par des bagages ou du fret, etc. Blocage par des sièges
13. Sécurité des bagages de cabine			Pas rangés de manière sûre

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
14. Nombre de sièges			Plus de sièges que la capacité certifiée Nombre insuffisant de sièges utilisables pour tous les passagers à bord
E. ÉTAT DE L'EXTÉRIEUR DE L'AÉRONEF			
1. État général de l'extérieur	Défauts mineurs	Les défauts n'ont pas nécessairement besoin d'être corrigés avant le vol (corrosion visible, marquage illisible, etc.)	Défauts liés à la sécurité (correction requise avant le départ) Dégivrage inadéquat
2. Portes et trappes	Défauts mineurs, mais utilisables	Instructions sur l'utilisation des portes manquantes ou pas claires Joint légèrement endommagé	Inutilisables et pas compatibles avec le nombre de passagers à bord Joint manquant ou très endommagé

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

3. Commandes de vol	Défauts mineurs	Mauvais état (dommages, bandes pare-foudre manquantes ou décharges d'électricité statique, jeu, manque de lubrification, décollement)	Dommages, corrosion, fuites ou usure hors des limites de la MEL, du manuel de réparations structurelles (SRM), etc.
4. Roues, pneus et freins	Défauts mineurs	Signes de sous-gonflage Pression de pneu incorrecte. Usure inhabituelle	Pneus usés ou endommagés au-delà des limites Freins usés, qui fuient ou endommagés au-delà des limites Composants endommagés ou pièces manquantes (comme bouton de liaison, détecteurs thermiques)
5. Train d'atterrissage	Défauts mineurs	Signes importants de fuite, sous-pression de jambe, corrosion et manque évident de lubrification	Dommages, corrosion, pièces manquantes et/ou fuite au delà des limites
6. Logement du train	Défauts mineurs ou sale	Signes de fuite, corrosion et manque évident de lubrification	Dommages, corrosion étendue, fuites au-delà des limites
7. Buse d'admission et d'éjection	Défauts mineurs	Carcasse ou revêtement interne	Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.) au-

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
		endommagé Bosselures et fentes dans l'échappement, toutes dans les limites, mais pas enregistrées sur le livret technique ou un document équivalent Fuites mineures d'huile et de carburant	delà des limites de la MEL, du manuel de maintenance de l'aéronef (AMM), SRM, etc. Fuites au-delà des limites
8. Pales de soufflantes (si cela s'applique)	Défauts mineurs	Dommages aux pales de soufflante dans les limites, mais pas enregistrés sur le livret technique ou un document équivalent	Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.) au delà des limites de la MEL, de l'AMM, SRM, etc.

NORMES DE MISE EN ŒUVRE Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

9. Hélices (si cela s'applique)	Défauts mineurs	Dommages aux hélices dans les limites, mais pas enregistrés sur le livret technique ou un document équivalent	Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.), fuites, jeu des pales au-delà des limites de la MEL, AMM, SRM, etc.
10. Réparations structurelles précédentes	Défauts mineurs	Pas d'informations sur les réparations temporaires, doutes sur les anciennes réparations et réparations acceptables pour la poursuite du vol	Réparations mal faites ou conception apparente insatisfaisante Dommages à une ancienne réparation
11. Dommages de toute évidence pas réparés	Dans les limites et enregistrés	Dans les limites, mais pas enregistrés	Dommages non évalués et pas enregistrés affectant la navigabilité
12. Fuites	Dans les limites	Accumulation d'eau depuis longtemps et fuites dans les toilettes (glace bleue)	Fuites (huile, carburant, hydraulique, eau) au-delà des limites

F. CARGAISON

1. État général des soutes et des conteneurs	Éclairage partiellement défectueux Défauts mineurs, mais sans danger	Panneaux partiellement endommagés. Conteneurs partiellement endommagés Éclairage défectueux Verrous de plancher (partiellement) inutilisables Accès limité aux soutes	Panneaux endommagés au-delà des limites Conteneurs endommagés. Dommages structurels au delà des limites Système d'extinction défectueux ou inexistant (lorsque cela s'applique) Soute pas utilisée conformément à la classification Pas d'accès à la soute
--	--	---	---

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
		(pour les avions mixtes) Filet de séparation ou de protection de porte endommagé	(pour les avions mixtes) Pas de filet de retenue (avions mixtes et cargos) Pas de rideau antifumée. Verrous de plancher inutilisables et au-delà des limites de la MEL

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

3. Langue destinée aux communications		Brevets de pilote sans aval de compétence linguistique pour l'anglais ou la langue utilisée en radiotéléphonie (sauf si un plan de mise en œuvre est mis à disposition par l'État de délivrance — jusqu'au 5 mars 2011)	Pilotes ne parlant pas couramment la langue anglaise ou celle qui est utilisée en radiotéléphonie
---------------------------------------	--	---	---

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

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

Formulaire de demande d'opérations de transport aérien commercial par un exploitant étranger — Page 1		
(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation en Haïti)		
Section 1 : À remplir par le demandeur		
Section 1A : Informations relatives au demandeur		
1. Nom et adresse de la compagnie. Nom enregistré de la compagnie et nom commercial s'il est différent. Adresse de la compagnie : adresse postale, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique.	2. Bureau principal. Adresse de l'établissement principal dont : numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique.	
3. Date proposée pour le début des opérations : (JJ/MM/AAAA) :	4. Indicatif de 3 lettres de l'OACI pour la compagnie exploitant l'aéronef :	
5. Personnel de direction d'exploitation		
a. Nom	b. Titre	c. Numéro de téléphone, numéro de télécopieur et adresse électronique
Section 1B. Type d'approbation recherchée par le demandeur. Cocher les cases appropriées		
6. a. ☐ L'exploitant aérien a l'intention d'effectuer des vols commerciaux à partir et en direction d'aérodromes d'Haïti b. ☐ L'exploitant aérien n'a l'intention que d'effectuer des survols et des arrêts techniques en Haïti		
7. Types d'opérations proposées par l'exploitant aérien :	8. Régions géographiques dans lesquelles les opérations sont prévues et structure de route proposée :	
a. ☐ Passagers et fret b. ☐ Fret seulement c. ☐ Opérations prévues d. ☐ Vols affrétés e. ☐ Marchandises dangereuses		

NORMES DE MISE EN ŒUVRE Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

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

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

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

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

Veuillez fournir les informations suivantes :

Type d'aéronef (marque, modèle et série ou série maître)	RVSM ¹ Approbation	EDTO ²	Certification acoustique ³ (Annexe 16 Ch.)	Remarques
[Aéronef type 1]	☐	☐		
[Aéronef type 2]	☐	☐		
[Aéronef type 3]	☐	☐		
[Aéronef type 4]	☐	☐		
Etc.	☐	☐		

Joindre des copies de ce qui suit :

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

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

Section 2 À remplir par l'OFNAC

Évalué par (nom et bureau)	Décision de l'OFNAC : ☐ Approbation accordée ☐ Non approuvé
-----------------------------------	---

Remarques:

Signature du représentant de l'OFNAC :	Date (JJ/MM/AAAA):
---	---------------------------

¹ Tel qu'approuvé par l'État de l'exploitant

² Tel qu'approuvé par l'État de l'exploitant

³ Tel qu'approuvé par l'État de l'exploitant

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

Exemple de clause relative à la sécurité (extraite du Document 8335 de l'OACI) qui doit être insérée dans les accords de service aérien, qui permet aux exploitants de fournir un service vers un autre État et vice versa.

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

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

- (a) L'OFNAC, lorsqu'elle évalue une demande d'exploitation sur le territoire Haïtien soumise par un exploitant aérien étranger :
 - (1) Examine aussi bien les capacités de supervision de la sécurité que les antécédents de la CAA étrangère de l'État de l'exploitant et, s'il est différent, de l'État d'immatriculation ; et
 - (2) Les procédures et pratiques d'exploitation de l'exploitant aérien étranger lui-même.

N. B. : Ceci s'impose pour avoir confiance dans la validité des certificats et licences associés à l'exploitant aérien étranger, son personnel et ses aéronefs, les capacités d'exploitation de l'exploitant aérien étranger et le niveau de certification et de supervision que la CAA étrangère ou l'État de l'exploitant applique à ce dernier.

NORMES DE MISE EN ŒUVRE Partie 10 Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers

L'OFNAC obtient des informations sur les capacités de supervision de la sécurité et le niveau de conformité aux normes de l'OACI de la CAA étrangère et de l'État de l'exploitant en accédant aux informations figurant dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI. Ces informations sont disponibles :

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