



LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAITI (RACH)

PARTIE 15 - CERTIFICATION ET ADMINISTRATION D'EXPLOITANT DE TAXI AÉRIEN

EST ENTÉRINÉ LE 30 MARS 2021

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAITI 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.

Mario Claude ST-ROME, ATC Directeur General







RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 15 — CERTIFICATION ET ADMINISTRATION D'EXPLOITANT DE TAXI AÉRIEN

MARS 2021





[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]







AMENDEMENTS

Emplacement	Date	Description
Partie 15	03/2021	Version Originale de la partie 15 du RACH – Certification et Administration d'Exploitant de Taxi Aérien



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]





INTRODUCTION

La Partie 15 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) stipule les impératifs concernant les personnes ou entités auxquelles l'OFNAC délivre un permis d'exploitation aérienne (AOC) Haïtien de Taxi Aérien. La Partie 15 comprend la réglementation portant sur le permis d'exploitation aérienne, la gestion de l'exploitation des vols, les impératifs de maintenance, la gestion de la sécurité et la gestion et l'expédition de marchandises dangereuses.



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]





TABLE DES MATIERES

PARTIE 1	5 — CERTIFICATION ET ADMINISTRATION D'EXPLOITANT AERIEN	15-1
15.1	Permis d'exploitation aérienne	15-1
	15.1.1.1 Applicabilité	
	15.1.1.2 Définitions	
	15.1.1.3 Abréviations	15-1
	15.1.1.4 Conformité avec un permis d'exploitation aérienne	15-2
	15.1.1.5 Demande d'un permis d'exploitation aérienne	
	15.1.1.6 Délivrance ou rejet d'un permis d'exploitation aérienne	
	15.1.1.7 Contenu du permis d'exploitation aérienne	
	15.1.1.8 Durée de validité d'un permis d'exploitation aérienne	
	15.1.1.9 Amendement d'un permis d'exploitation aérienne	
	15.1.1.10 Accès pour inspection	
	15.1.1.11 Administrer les tests et effectuer les inspections	
15.2	Certification d'exploitant aérien et sa validité continue	
	15.2.1.1 Applicabilité	15-6
	15.2.2 Administration	15-6
	15.2.2.1 Siège d'exploitation	15-6
	15.2.2.2 Gestion du personnel requis pour les opérations de transport aérien commercial	
	15.2.2.3 Soumission et révision des manuels de politiques et des procédures	
	15.2.2.4 Conservation des documents	
	15.2.2.5 Aéronefs exploités par le titulaire de l'AOC	
	15.2.2.6 Livret technique d'aéronef	
	15.2.2.7 Familiarisation avec les procédures de la compagnie	
	15.2.3 Aéronefs	
	15.2.3.1 Aéronef autorisé	
	15.2.3.2 Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger	
	15.2.3.3 Location avec équipage	
	15.2.4 Installations et horaires d'exploitation	15-12
	15.2.4.1 Installations	15-12
	15.2.4.2 Horaires d'exploitation	15-13
15.3	Gestion des opérations aériennes du titulaire d'un AOC	15-13
	15.3.1.1 Applicabilité	15-13
	15.3.1.2 Manuel d'exploitation	
	15.3.1.3 Manuel du programme de formation	15-13
	15.3.1.4 Manuel d'information sur l'utilisation de l'aéronef	15-14
	15.3.1.5 Mentions sur le livret technique d'aéronef — Section carnet de route	15-14
	15.3.1.6 Désignation du commandant de bord pour le transport commercial aérien	15-15
	15.3.1.7 Transport de passagers dont la situation est spéciale	
	15.3.1.8 Programme de vérification et de normalisation pour les membres d'équipage	
	15.3.1.9 Vérification des procédures du poste de pilotage	
	15.3.1.10 Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration	
	15.3.1.11 Système de contrôle des données de performance	
	15.3.1.12 Système de contrôle des données relatives à la masse et au centrage	15-16







NMO 1: NMO 1:	5.1.1.7(e)	Contenu du permis d'exploitation aérienne	IMO 15-6	
ARTIE 15 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE33				
		Programme de formation et manuel relatifs aux marchandises dangereuses		
		Communication d'informations		
	15.6.1.4	Limitations du transport de marchandises dangereuses	15-32	
		Portée		
		Applicabilité		
15.6 G		es marchandises dangereuses par le titulaire d'un AOC		
45.0		·		
		Liste de pointage des procédures de fouille d'un aéronef		
		Rapports relatifs aux actes d'ingérence illicite		
		Programmes de formation à la sécurité		
	15.5.1.2	Impératifs sécuritaires	15-30	
		Applicabilité		
15.5	Sestion de	e la sécurité du titulaire d'un AOC	15-30	
		Repos et limitations de travail pour les personnes effectuant des opérations de main sur un aéronef du titulaire d'un AOC		
		Impératifs portant sur la licence de technicien — Titulaire d'un AOC utilisant un syst équivalent	15-29	
		Autorisation d'effectuer et d'approuver la maintenance, l'entretien préventif et des modifications		
		Programme de maintenance des aéronefs	15-28	
		Modification et réparations		
		Remise en service		
	15.4.1.7	Mentions dans le livret technique d'aéronef — Section du dossier de maintenance	15-26	
		Dossiers de maintenance		
		Gestion de la maintenance		
		d'AOC		
		Approbation et acceptation des systèmes et programmes de maintenance des titulai		
	15.4.1.2	Responsabilité concernant la maintenance	15-21	
		Applicabilité		
15.4 A		pératifs portant sur la maintenance		
		Cartons de consignes passagers		
		Précision de la navigation		
		Routes et zones à traverser		
		Limites des temps de vol, de service et temps de repos		
		Sources des informations météorologiques		
		Guide routier — Zones, routes et aérodromes		
		Système de contrôle des données aéronautiques		
		Consignes de securite passagers		





NMO 15.2.2.3	Système de qualité	NMO 15-9
	Conservation des documents	
NMO 15.2.2.8	Livret technique d'aéronef	NMO 15-12
NMO 15.2.3.2	Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger	NMO 15-16
NMO 15.2.3.3	Location avec équipage	NMO 15-16
NMO 15.3.1.2(g)	Manuel d'exploitation — Généralités	NMO 15-17
NMO 15.3.1.3	Manuel des programmes de formation	NMO 15-25
NMO 15.3.1.4	Manuel d'utilisation de l'aéronef	NMO 15-27
NMO 15.3.1.14	Système de contrôle des données aéronautiques	NMO 15-33
NMO 15.3.1.15	Guide routier - Zones, routes et aérodromes	NMO 15-33
NMO 15.3.1.16	Sources des informations météorologiques	NMO 15-34
NMO 15.3.1.17	Cartons de consignes passagers	NMO 15-35
NMO 15.4.1.4	Manuel de contrôle de maintenance	NMO 15-35



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]





15.1 PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

15.1.1.1 APPLICABILITE

La Partie 15 s'applique à toute opération aérienne par un exploitant aérien haïtien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes utilisant :

- (i) Cinq (5) aéronefs maximum ;
- (ii) Trois (3) différents types d'aéronefs au maximum;
- (iii) un aéronef monomoteur;
- (iv) un aéronef mono-pilote;
- (v) un aéronef multimoteur, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la Masse Maximale au décollage ne dépasse pas 5 700 kg (12 500 livres) et dont la configuration prévoit au plus neuf (9) sièges, sans compter les sièges pilotes;
- (vi) un hélicoptère multimoteur certifié pour utilisation par un seul pilote et utilisé en vol VFR.
- (b) La Partie 15 s'applique au transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou en location par des personnes dont le siège de l'entreprise ou la résidence permanente se trouve en Haïti.
- (c) Cette partie de la réglementation prescrit les impératifs concernant la certification originale et la continuité de la validation des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par l'OFNAC.
- (d) Sauf autrement spécifié, la Partie 15 s'applique à toutes les opérations de transport aérien commercial effectuées par les titulaires d'un AOC pour lesquels Haïti est l'état de l'exploitant aux termes des définitions figurant à l'Annexe 6 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

15.1.1.2 DEFINITIONS

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

15.1.1.3 ABREVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 15 :
- (1) **AOC** Permis d'exploitation aérienne
- (2) **AMO –** Organisme de maintenance agréé
- (3) **ATP** Pilote de ligne
- (4) CAT Catégorie (d'opération d'approche aux instruments : Type B (CAT I, II, III))
- (5) **CDL** Liste d'écarts de configuration
- (6) **DH** Hauteur de décision
- (7) **EDTO** Opérations en temps de déroutement prolongé
- (8) **IFR** Règles de vol aux instruments
- (9) **IMC** Conditions météorologiques de vol aux instruments
- (10) **MEL** Liste minimale d'équipements
- (11) **PIC –** Commandant de bord.





- (12) **RFFS** Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
- (13) **RVR** Portée visuelle de piste
- (14) **RVSM** Minimum de séparation verticale réduit
- (15) **SMS** Système de gestion de la sécurité
- (16) **ONU** Nations Unies
- (17) **VFR** Règles de vol à vue
- (18) **VMC** Conditions météorologiques de vol à vue

15.1.1.4 CONFORMITE AVEC UN PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) Nul exploitant n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport commercial aérien s'il n'est pas titulaire d'un AOC pour les opérations effectuées.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour des opérations de transport aérien commercial qui ne sont pas autorisées par les stipulations de son AOC.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit transporter à bord de son aéronef une copie certifiée authentique du permis d'exploitation aérienne et une copie des spécifications d'exploitation pertinentes pour le type d'aéronef utilisé, délivrée avec le permis. Lorsque le permis et les spécifications d'exploitation qui y sont associées sont délivrés par l'État de l'exploitant dans une langue autre que l'anglais, une traduction en anglais doit y être adjointe.
- (d) Afin de continuer à détenir ce permis, chaque titulaire d'un AOC doit se conformer en tout temps aux termes et conditions de délivrance de l'AOC et aux impératifs portant sur la maintenance. Toute non-conformité peut entraîner la révocation ou la suspension de l'AOC.

15.1.1.5 DEMANDE D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) Un exploitant cherchant à obtenir un AOC auprès de l'OFNAC doit soumettre une demande :
 - (1) Sous la forme et de la façon prescrites par l'OFNAC ; et
 - (2) Contenir toute information que le demandeur est tenu de soumettre à l'OFNAC.
- (b) Chaque demandeur doit soumettre la demande d'un AOC initial au moins 90 jours avant la date prévue pour l'exploitation.
- (c) Au moment de la soumission, le demandeur doit fournir toutes les informations et tous les manuels requis aux termes de la présente partie.

15.1.1.6 DELIVRANCE OU REJET D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) L'OFNAC peut délivrer un AOC si, après enquête, elle détermine que le demandeur :
 - (1) Est citoyen de Haïtien ;
 - (2) A son siège principal d'exploitation et son siège social, selon le cas, en Haïti ;
 - (3) Répond à la réglementation et aux normes qui s'appliquent pour le titulaire d'un AOC ;
 - (4) Possède l'équipement correct et adéquat pour des opérations de transport commercial aérien sans danger et la maintenance de l'aéronef ; et
 - (5) Détient les pouvoirs économiques accordés par l'État Haïtien.





- (b) L'OFNAC peut rejeter une demande d'AOC si elle détermine :
 - (1) Que le demandeur ne possède pas l'équipement correct ou adéquat ou ne peut pas se livrer à des opérations de transport commercial aérien en toute sécurité ;
 - (2) Que le demandeur a été précédemment titulaire d'un AOC qui a été révoqué ; ou

O F N A C

Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien



(3) Qu'une personne ayant contribué aux circonstances qui ont entraîné la révocation de l'AOC est substantiellement propriétaire ou est employée à un poste requis par cette réglementation.

15.1.1.7 CONTENU DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) L'AOC se compose de deux documents :
 - (1) Un permis d'une page à affichage public et signé par l'OFNAC ; et
 - (2) Les spécifications d'exploitation comportant les conditions qui s'appliquent au titulaire de l'AOC.
- (b) L'OFNAC délivre un AOC sur lequel figurent :
 - (1) L'État de l'exploitant et le service de délivrance;
 - (2) Le numéro du permis d'exploitation aérienne et sa date d'expiration;
 - (3) Le nom de l'exploitant, son nom commercial (s'il est différent) et l'adresse de son siège principal d'exploitation ;
 - (4) La date de délivrance et le nom, la signature et le titre du représentant de l'OFNAC; et
 - (5) L'endroit, pour un document contrôlé transporté à bord, où les détails portant sur les contacts de la direction d'exploitation peuvent être trouvés.
- (c) Voir la NMO 15.1.1.7(c) pour les impératifs détaillés portant sur la mise en page et le contenu du permis d'exploitation aérienne.
- (d) Les spécifications d'exploitation associées au permis d'exploitation aérienne doivent contenir les autorisations, conditions, limitations et approbations de l'OFNAC, délivrées conformément aux normes qui s'appliquent à l'exploitation et à la maintenance effectuées par le titulaire de l'AOC.
- (e) Voir la NMO 15.1.1.7(e) pour la mise en page et le contenu des spécifications d'exploitation.
- (f) Les permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation qui y sont associées, délivrés pour la première fois à partir de novembre 2008 doivent se conformer à la mise en page des NMO 15.1.1.7(c) et 15.1.1.7(e).

15.1.1.8 DUREE DE VALIDITE D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) Un AOC ou toute partie d'AOC délivré par l'OFNAC est en vigueur pendant 12 mois, sauf si :
 - (1) L'OFNAC amende, suspend ou révoque le permis ou y met autrement fin ;
 - (2) Le titulaire de l'AOC le remet à l'OFNAC ; ou
 - (3) Le titulaire de l'AOC suspend ses opérations pendant plus de 60 jours.





(b) Le titulaire d'un AOC doit soumettre la demande de renouvellement de celui-ci au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en cours.

15.1.1.9 AMENDEMENT D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) L'OFNAC peut amender un AOC si :
 - (1) Elle détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le requièrent ; ou
 - (2) Le titulaire de l'AOC le demande et l'OFNAC détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le permettent.
- (b) Si l'OFNAC stipule par écrit qu'une situation d'urgence requiert un amendement immédiat dans l'intérêt du public en ce qui concerne la sécurité des transports commerciaux aériens, cet amendement prend effet sans délai à la date à laquelle le titulaire de l'AOC en reçoit notification.
- (c) Le titulaire d'un AOC peut faire appel de l'amendement, mais doit poursuivre son exploitation conformément à celui-ci, sauf s'il est retiré par la suite.
- (d) Les amendements proposés par l'OFNAC, à l'exception de ceux d'urgence, entrent en vigueur 30 jours après notification du titulaire de l'AOC, sauf si ce dernier y fait appel par écrit avant la date d'entrée en vigueur. La soumission d'un appel suspend la date d'entrée en vigueur jusqu'à ce que le processus d'appel soit terminé.
- (e) Les amendements proposés par le titulaire d'un AOC doivent être soumis au moins 30 jours avant la date de toute opération effectuée aux termes de ceux-ci.
- (f) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de transport aérien commercial pour laquelle un amendement de l'AOC est requis, sauf après réception de la notification d'approbation de l'OFNAC.

15.1.1.10 ACCES POUR INSPECTION

- (a) Afin de déterminer la conformité à la réglementation qui s'applique, le titulaire de l'AOC doit :
 - (1) Accorder accès à l'OFNAC et coopérer avec elle en ce qui concerne quelque organisme, installation et aéronef que ce soit qui lui appartient ;
 - (2) S'assurer que l'OFNAC ait accès à tout organisme ou à toute installation auprès duquel il sous-traite les services associés aux opérations de transport aérien commercial et aux services de maintenance associés et que cet organisme ou installation coopère avec elle ; et
 - (3) Accorder à l'OFNAC un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage des aéronefs lors des vols.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir à l'OFNAC un siège d'observateur avant à bord de chacun de ses aéronefs, à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage de conduite peuvent être facilement observées.

Note 1 : L'OFNAC détermine si l'emplacement du siège et l'aptitude à surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage de conduite conviennent.





15.1.1.11 ADMINISTRER LES TESTS ET EFFECTUER LES INSPECTIONS

- (a) L'OFNAC se livre à une validation continue de l'habilitation du titulaire d'un AOC à détenir son permis et les approbations qui y sont associées.
- (b) Le titulaire d'un AOC doit permettre à l'OFNAC d'administrer des tests et d'effectuer des inspections à quelque moment et en quelque lieu que ce soit, afin de déterminer s'il se conforme aux lois, à la réglementation et aux termes et conditions d'AOC auxquels il est sujet.
- (c) Le titulaire d'un AOC doit mettre à disposition, à son siège principal d'exploitation :
 - (1) Toutes les parties de son permis d'exploitation aérienne en vigueur;
 - (2) Toutes les parties de ses manuels d'exploitation et de maintenance ; et
 - Une liste à jour de l'emplacement et des postes des personnes responsables de chaque dossier, document et rapport qu'il doit conserver aux termes des lois, de la réglementation ou des normes qui s'appliquent.
- (d) Tout ou partie de l'AOC peut être suspendu si son titulaire ne met pas à la disposition de l'OFNAC, sur demande, toutes les parties des manuels d'exploitation et de maintenance et tout dossier, document ou rapport requis.

15.2 CERTIFICATION D'EXPLOITANT AERIEN ET SA VALIDITE CONTINUE

15.2.1.1 APPLICABILITE

(a) La Sous-partie 15.2 stipule les impératifs qui s'appliquent à la certification des titulaires d'AOC et à sa validité continue.

15.2.2 ADMINISTRATION

15.2.2.1 SIEGE D'EXPLOITATION

- (a) Chaque titulaire d'un AOC qui n'est pas autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son permis d'exploitation doit avoir un siège principal d'exploitation.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC qui est autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son permis d'exploitation doit avoir un siège principal d'exploitation et de maintenance.
- (c) Ces deux sièges peuvent être situés au même endroit ou à des endroits séparés.







(d) Chaque titulaire d'un AOC doit notifier par écrit l'OFNAC, au moins 30 jours avant de proposer d'établir ou de changer l'emplacement de l'un ou l'autre siège.

15.2.2.2 GESTION DU PERSONNEL REQUIS POUR LES OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un gestionnaire responsable acceptable par l'OFNAC, disposant des pouvoirs accordés par la compagnie pour s'assurer que tous les vols et toutes les activités de maintenance peuvent être financés et effectués au plus haut niveau des normes de sécurité requises par l'OFNAC.
- (b) Lors d'opérations de transport aérien commercial, le titulaire d'un AOC doit avoir du personnel qualifié, dont les compétences en matière d'aviation civile sont prouvées, disponible et travaillant à plein temps aux postes suivants ou à leur équivalent :
 - (1) Gestionnaire des Opérations
 - (2) Pilote en chef
 - (3) Gestionnaire de la maintenance

Note 1 : « Compétence en matière d'aviation civile » signifie qu'une personne possède les qualifications techniques et l'expérience en matière de gestion acceptables par l'OFNAC pour le poste occupé.

- (c) L'OFNAC peut approuver des postes, ou un certain nombre de postes, autres que ceux qui sont indiqués, si le titulaire de l'AOC peut démontrer qu'il peut effectuer l'exploitation avec le plus haut niveau de sécurité sous la direction de catégories de personnel de gestion moins nombreuses ou différentes en raison de ce qui suit :
 - (1) Le type d'exploitation concernée ;
 - (2) Le nombre d'aéronefs utilisés ; et
 - (3) Le domaine d'exploitation.
- (d) Voir la NMO 15.2.2.2 en ce qui concerne les impératifs supplémentaires portant sur le personnel de gestion.
- (e) Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes de la présente section, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu de l'AOC doivent :
 - (1) Posséder une formation, une expérience et une expertise qui les qualifient ;
 - (2) Effectuer leur travail de façon à répondre aux impératifs juridiques qui s'appliquent et à maintenir la sécurité de l'exploitation ; et
 - (3) Bien comprendre, pour autant que cela relève de leurs responsabilités, les matériels suivants concernant l'exploitation effectuée par le titulaire de l'AOC :
 - (i) Normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
 - (ii) Le Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) ;
 - (iii) Les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC ;
 - (iv) Tous les impératifs appropriés portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans la présente partie ; et







- (v) Les impératifs de la présente partie portant sur les manuels.
- (f) Chaque titulaire d'un AOC doit :
 - (1) Spécifier, dans les stipulations de politique générale du manuel d'exploitation, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs du personnel requis par la présente section;
 - (2) Indiquer, dans le manuel d'exploitation, les noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes ; et
 - (3) Notifier, dans les 10 jours, l'OFNAC de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué.

15.2.2.3 SOUMISSION ET REVISION DES MANUELS DE POLITIQUES ET DES PROCEDURES

- (a) Chaque manuel requis par la présente partie doit
 - (1) Comprendre les instructions et les informations nécessaires pour permettre au personnel concerné de faire son travail et de faire face à ses responsabilités avec un haut niveau de sécurité;
 - (2) Se présenter sous une forme facile à réviser et avoir un système qui permet au personnel de déterminer rapidement le statut actuel des révisions de chaque manuel ;
 - (3) Avoir la date de la plus récente révision imprimée sur chaque page concernée ;
 - (4) Ne pas être contraire à toute réglementation applicable de l'OFNAC ou aux spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC ; et
 - (5) Inclure une référence à la réglementation appropriée de l'aviation civile.
- (b) Nul n'est autorisé à faire en sorte que toute politique et procédure soit utilisée pour l'exploitation ou une fonction de navigabilité sans coordination préalable avec l'OFNAC.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit soumettre à l'OFNAC la politique ou la procédure proposée au moins 30 jours avant la date prévue de sa mise en œuvre.

15.2.2.4 CONSERVATION DES DOCUMENTS

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit conserver les documents suivants pendant le temps spécifié à la NMO 15.2.2.5 :
 - (1) Dossiers de vol et de service
 - (2) Dossiers de l'équipage de conduite
 - (3) Autre personnel du titulaire de l'AOC pour lequel un programme de formation est requis
 - (4) Dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant
 - (5) Dossiers de maintenance de l'aéronef
 - (6) Plan de vol exploitation
 - (7) Formulaires de préparation au vol indiqués ci-après :
 - (i) Manifestes de chargement remplis
 - (ii) Documentation relative à la masse et au centrage





- (iii) Autorisation d'envoi
- (iv) Plans de vol
- (v) Manifestes de passagers
- (vi) Bulletins météorologiques
- (8) Livret technique d'aéronef, dont les sections indiquées ci-après :
 - (i) Section du carnet de route
 - (ii) Section de la maintenance
 - (iii) Dossiers de l'enregistreur de bord (le cas échéant)
 - (iv) Dossiers du système qualité
 - (v) Document d'expédition de marchandises dangereuses (le cas échéant)
 - (vi) Liste de pointage d'acceptation de marchandises dangereuses (le cas échéant)
 - (vii) Dossiers relatifs aux doses de rayonnements cosmiques et solaires (le cas échéant)
 - (viii) Autres dossiers qui peuvent être requis par l'OFNAC
- (b) Pour les documents identifiés aux alinéas (a)(1), (2) et (3) ci-dessus, le titulaire de l'AOC doit conserver :
 - (1) Les dossiers à jour donnant le détail de la qualification et de la formation de tous ses employés et de ceux qui sont sous contrat et participent au contrôle opérationnel, à l'exploitation des vols, aux opérations au sol et à la maintenance de l'exploitant aérien
 - (2) Les dossiers des employés membres de l'équipage ou agents techniques d'exploitation avec suffisamment de détails pour déterminer s'ils ont l'expérience et les qualifications requises pour se livrer à des opérations de transport aérien commercial
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit conserver les documents d'une façon acceptable pour l'OFNAC.

15.2.2.5 AERONEFS EXPLOITES PAR LE TITULAIRE DE L'AOC

- (a) Le titulaire d'un AOC doit indiquer dans ses spécifications d'exploitation la marque, le modèle et la série de l'aéronef ainsi que la liste suivante des autorisations, conditions et limitations :
 - (1) Les détails relatifs au contact avec le service de délivrance ;
 - (2) Le nom et numéro de l'AOC de l'exploitant ;
 - (3) La date de délivrance et la signature du représentant de l'OFNAC ;
 - (4) Le modèle de l'aéronef ;
 - (5) Les types et domaines d'exploitation ; et
 - (6) Les limitations et autorisations spéciales.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit soumettre à l'OFNAC une demande d'amendement de ses spécifications d'exploitation avant d'apporter tout changement à un aéronef.
- (c) L'aéronef d'un autre titulaire, exploité dans le cadre d'un accord d'échange, doit être incorporé aux spécifications d'exploitation, comme requis par le paragraphe (a) ci-dessus.





15.2.2.6 LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF

(a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un livret technique à bord de l'aéronef, contenant une section carnet de route et une de dossier de maintenance de l'aéronef. La section carnet de route est décrite plus en détail à l'alinéa 15.3.1.5 du RACH et le dossier de maintenance est décrit plus en détail à l'alinéa 15.4.1.9 du RACH.

15.2.2.7 FAMILIARISATION AVEC LES PROCEDURES DE LA COMPAGNIE

(a) Nul n'est autorisé à utiliser une personne, et nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une telle personne, si elle n'a pas suivi avec succès le cours de familiarisation de la compagnie, approuvé par l'OFNAC, approprié pour les devoirs et responsabilités de cette personne.

N. B.: La familiarisation et la formation initiale, périodique et autre requise pour les membres d'équipage et les agents techniques d'exploitation/régulateurs figurent à la Partie 8 du RACH.

15.2.3 AERONEFS

15.2.3.1 AERONEF AUTORISE

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport commercial aérien si ce dernier n'a pas de certificat de navigabilité approprié et en vigueur, n'est pas en état de navigabilité et ne répond pas aux impératifs de navigabilité pour ces opérations, y compris ceux qui ont trait à l'identification et à l'équipement.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un type spécifique d'aéronef pour le transport commercial aérien tant que celui-ci n'a pas obtenu sa certification initiale, ce qui comprend la délivrance d'un AOC indiguant ce type d'aéronef.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement du type pour lequel il est actuellement autorisé, sauf en démontrant que chaque aéronef est passé par un processus d'évaluation aux fins d'inclusion dans la flotte du titulaire de l'AOC.

15.2.3.2 LOCATION D'AERONEF SANS EQUIPAGE IMMATRICULE A L'ETRANGER

- (a) Le titulaire d'un AOC peut louer sans équipage un aéronef étranger aux fins de transport commercial aérien tel qu'autorisé par l'OFNAC.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger, sauf si :
 - (1) Il existe un accord en vigueur entre l'OFNAC et l'État d'immatriculation qui, pendant que l'aéronef est exploité par le titulaire de l'AOC, rend applicable la réglementation d'exploitation de l'OFNAC;

(2)

Il existe, entre l'OFNAC et l'État d'immatriculation, un accord en vigueur qui :

- (i) Pendant que l'aéronef est exploité par le titulaire de l'AOC, la réglementation de l'État d'immatriculation portant sur la navigabilité sont applicables ; ou
- (ii) Si l'État d'immatriculation convient de transférer certaines des responsabilités, ou toutes, relatives à la navigabilité à l'OFNAC aux termes de l'Article 83 bis de





la Convention de Chicago, la réglementation d'Haïti portant sur la navigabilité s'applique, pour autant que convenu par l'OFNAC et l'État d'immatriculation.

(iii) Reconnaît que l'OFNAC doit avoir accès libre et ininterrompu à l'aéronef, à tout moment et en tout lieu.

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI OFNAC

Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien



(c) Voir la NMO 15.2.3.2 pour les impératifs supplémentaires portant sur la location sans équipage d'un aéronef immatriculé à l'étranger.

15.2.3.3 LOCATION AVEC EQUIPAGE.

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer des opérations de location avec équipage au nom d'un autre exploitant aérien, sauf conformément aux lois et règlements qui s'appliquent dans le pays dans lequel l'opération a lieu et aux restrictions imposées par l'OFNAC.
- (b) Nul n'est autorisé à permettre à une autre entité ou à un autre exploitant aérien d'effectuer en son nom des opérations de location avec équipage, sauf si :
 - (1) L'exploitant aérien est titulaire d'un AOC, ou de son équivalent, de l'État contractant, autorisant ces opérations ; et
 - (2) Le titulaire de l'AOC informe l'OFNAC de ces opérations et fournit une copie de l'AOC aux termes duquel l'opération sera effectuée.
- (c) Voir la NMO 15.2.3.3 pour les impératifs supplémentaires portant sur la location d'aéronef avec équipage.

15.2.4 INSTALLATIONS ET HORAIRES D'EXPLOITATION

15.2.4.1 INSTALLATIONS

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir, à son siège principal d'exploitation, un soutien opérationnel et de navigabilité appropriés à la région et au type d'opération effectuée.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit s'arranger pour avoir les installations appropriées de service au sol à chaque aérodrome utilisé pour assurer l'entretien et le chargement de ses vols en toute sécurité.
- (c) Aucun titulaire d'un AOC ne peut commencer un vol tant qu'il n'a pas été déterminé par tous les moyens raisonnables disponibles que les installations au sol/sur l'eau disponibles et directement requises pour un tel vol et pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité et la protection des passagers sont adéquates pour le type d'exploitation prévu et fonctionnent adéquatement à cette fin.
- N. B.: « Moyens raisonnables » signifie l'utilisation, au point de départ, des informations dont l'exploitant dispose soit par des informations officielles publiées par le service d'information aéronautique ou qu'il peut facilement obtenir auprès d'autres sources.
- (d) Tout titulaire d'un AOC doit s'assurer que toute inadéquation des installations observée durant les opérations est signalée au service qui en est responsable, sans retard.
- (e) Tout titulaire d'un AOC doit évaluer le niveau de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) disponible à tout aérodrome devant être spécifié dans le plan de vol afin de s'assurer qu'il existe un niveau de protection acceptable pour l'aéronef devant être utilisé.





(f) Tout titulaire d'un AOC doit inclure dans son Manuel d'exploitation les informations relatives au niveau de protection RFFS jugé acceptable.

15.2.4.2 HORAIRES D'EXPLOITATION

(a) En établissant les horaires de ses opérations aériennes, chaque titulaire d'un AOC ayant des opérations programmées doit prévoir un temps suffisant pour l'entretien correct de l'aéronef aux escales.

15.3 GESTION DES OPERATIONS AERIENNES DU TITULAIRE D'UN AOC

15.3.1.1 APPLICABILITE

(a) La Sous-partie 15.3 donne les impératifs de certification qui s'appliquent à la gestion du personnel des opérations aériennes et à leurs fonctions.

15.3.1.2 MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit élaborer et tenir à jour un manuel d'exploitation en vigueur, contenant les procédures et politiques à l'usage de son personnel et qui guident ce dernier.
- (b) Il doit contenir les politiques et procédures d'ordre général de la compagnie concernant les opérations aériennes auxquelles elle se livre.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir aux membres d'équipages et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle d'exploitation un manuel d'exploitation acceptable pour l'OFNAC.
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit publier le manuel d'exploitation ou les parties pertinentes de ce dernier, ainsi que tous les amendements et toutes les révisions, à l'usage de tout le personnel qui doit s'en servir.
- (e) Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à donner à son personnel, aux fins de transport commercial aérien, quelque manuel d'exploitation que ce soit, ou partie de celui-ci, qui n'a pas été accepté ou approuvé par l'OFNAC pour le titulaire de l'AOC.
- (f) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que le manuel d'exploitation porte au moins sur les sujets désignés par l'OFNAC, qui s'appliquent aux opérations du titulaire de l'AOC.
- (g) Le manuel d'exploitation doit porter sur les domaines spécifiques indiqués ci-après et peut être publié en parties séparées :
 - (1) Généralités, comme spécifié dans la NMO 15.3.1.2
 - (2) Le manuel d'information d'exploitation de l'aéronef, comme spécifiés au paragraphe 15.3.1.4 et à la NMO 15.3.1.4
 - (3) Guide routier zones, routes et aérodromes, comme spécifiés au paragraphe 15.3.1.20 et à la NMO 15.3.1.20
 - (4) Formation, comme spécifiée au paragraphe 15.3.1.3 et à la NMO 15.3.1.3

15.3.1.3 MANUEL DU PROGRAMME DE FORMATION

(a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que tout son personnel d'exploitation est correctement instruit en ce qui concerne ses devoirs et responsabilités et la relation qui existe entre ces devoirs





- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un manuel du programme de formation approuvé par l'OFNAC, contenant les politiques d'ordre général de formation, de vérification et de tenue des dossiers.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit obtenir l'approbation de l'OFNAC avant d'utiliser un cursus de formation pour qualifier un membre d'équipage ou une personne se livrant à des fonctions de contrôle opérationnel dans le cadre d'un transport commercial aérien.
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit soumettre à l'OFNAC toute révision apportée à un programme de formation approuvé et doit obtenir une approbation écrite de l'OFNAC avant d'utiliser cette révision.
- (e) Le manuel du programme de formation doit être conforme aux grandes lignes figurant à la NMO 15.3.1.3.

15.3.1.4 MANUEL D'INFORMATION SUR L'UTILISATION DE L'AERONEF

- (a) Chaque titulaire ou demandeur d'un AOC doit soumettre, pour approbation par l'OFNAC, des manuels d'utilisation pour chaque type et variante d'aéronef exploité, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence portant sur l'exploitation de l'aéronef.
- (b) Chaque manuel d'utilisation de l'aéronef doit être basé sur les données fournies par le constructeur pour le type et la variante spécifiques de l'aéronef exploité par le titulaire de l'AOC et doit comprendre les paramètres spécifiques d'exploitation, les détails portant sur les systèmes de l'aéronef et les listes de vérification qui s'appliquent aux opérations effectuées par le titulaire de l'AOC qui sont approuvées par l'OFNAC.
- (c) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être fourni aux membres de-l'équipage de conduite et aux personnes désignées pour occuper des fonctions de contrôle opérationnel pour chaque aéronef exploité par le titulaire de l'AOC.
- (d) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être conforme aux grandes lignes figurant à la NMO 15.3.1.4.

15.3.1.5 MENTIONS SUR LE LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF — SECTION CARNET DE ROUTE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit utiliser un livret technique d'aéronef ayant une section carnet de route comportant les informations suivantes pour chaque vol :
 - N. B.: Voir 15.4.1.9 pour la section des dossiers de maintenance du livret technique d'aéronef.
 - (1) Nationalité et immatriculation de l'aéronef ;
 - (2) Date;
 - (3) Noms des membres de l'équipage ;
 - (4) Devoirs affectés aux membres de l'équipage ;
 - (5) Lieu de départ ;
 - (6) Lieu d'arrivée ;
 - (7) Heure de départ ;
 - (8) Heure d'arrivée ;
 - (9) Heures de vol;





- (10) Nature du vol (privé, travail aérien, prévu, non prévu) ;
- (11) Incidents, observations (selon le cas); et
- (12) Signature de la personne responsable.
- (b) Les mentions portées à la section du carnet de route doivent l'être en temps réel et à l'encre ou au crayon indélébile.
- (c) Les sections de carnets de route remplies doivent être conservées pour constituer les archives continues des 2 dernières années d'exploitation.

15.3.1.6 DESIGNATION DU COMMANDANT DE BORD POUR LE TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

(a) Pour chaque opération de transport aérien commercial, le titulaire d'un AOC doit désigner par écrit un pilote faisant fonction de commandant de bord.

15.3.1.7 TRANSPORT DE PASSAGERS DONT LA SITUATION EST SPECIALE

- (a) Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à permettre le transport de passagers dont la situation est spéciale, sauf :
 - (1) Tel que stipulé dans les procédures du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC ; et
 - (2) Si le commandant de bord en est informé et est d'accord.

15.3.1.8 PROGRAMME DE VERIFICATION ET DE NORMALISATION POUR LES MEMBRES D'EQUIPAGE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un programme, approuvé par l'OFNAC, de vérification et de normalisation pour les membres d'équipage.
- (b) Le titulaire d'un AOC doit vérifier la compétence des pilotes aux manœuvres et procédures prescrites par l'OFNAC pour la vérification des compétences professionnelles des pilotes, ce qui doit comprendre les procédures d'urgence et, si cela s'applique, les règles de vol aux instruments.

Note: Voir RACH 8.10.1.20 pour les impératifs de vérification spécifiques.

15.3.1.9 VERIFICATION DES PROCEDURES DU POSTE DE PILOTAGE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir aux équipages de conduite et avoir à leur disposition à bord de chaque aéronef les listes de vérification des procédures approuvées par l'OFNAC, appropriées pour le type et la variante de l'aéronef.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les procédures approuvées comprennent tout ce qui est nécessaire pour que les membres d'équipage de conduite effectuent les vérifications de sécurité à la recherche d'anomalies et d'urgences au niveau des moteurs et des systèmes, avant de démarrer les moteurs, de décoller ou d'atterrir.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les procédures figurant sur les listes de vérification sont conçues de façon à ce qu'un membre d'équipage ne soit pas obligé de se fier à sa mémoire pour ce qu'il faut vérifier.
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que les procédures approuvées soient faciles à utiliser dans le poste de pilotage de chaque aéronef et que l'équipage de conduite soit requis de les suivre lorsqu'il exploite l'aéronef.





N. B.: Les listes de pointage font partie du manuel d'utilisation de l'aéronef, qui fait partie du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC et est approuvé par l'OFNAC.

15.3.1.10 LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS ET LISTE D'ECARTS DE CONFIGURATION

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir une MEL, approuvée par l'OFNAC, aux membres de l'équipage de conduite, au personnel de maintenance et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour l'utiliser dans l'exercice de leurs responsabilités.
- (b) La MEL doit être spécifique pour le type et la variante de l'aéronef, indiquant les circonstances, limitations et procédures de mise en service ou de poursuite du vol de l'aéronef avec des composants, de l'équipement ou des instruments qui ne sont pas en état de fonctionnement.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC peut fournir aux membres de l'équipage de conduite, au personnel de maintenance et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour l'utiliser dans l'exercice de leurs responsabilités, une liste d'écarts de configuration (CDL) spécifique pour le type d'aéronef, si une telle liste est fournie et approuvée par l'État de conception. Le manuel d'exploitation du titulaire d'un AOC doit contenir les procédures acceptables pour l'OFNAC pour effectuer des opérations conformément aux impératifs de la CDL.

15.3.1.11 SYSTEME DE CONTROLE DES DONNEES DE PERFORMANCE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un système, approuvé par l'OFNAC, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données de performance en cours pour chaque aéronef, route et aérodrome utilisé.
- (b) Le système approuvé par l'OFNAC doit fournir des données courantes sur les obstacles pour le calcul de la performance pour le départ et l'arrivée.

15.3.1.12 SYSTEME DE CONTROLE DES DONNEES RELATIVES A LA MASSE ET AU CENTRAGE

(a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un système, approuvé par l'OFNAC, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données en cours concernant la masse et le centrage de chaque aéronef exploité.

15.3.1.13 CONSIGNES DE SECURITE AUX PASSAGERS

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que le commandant de bord effectue un briefing adressé aux passagers sur les consignes de sécurité contenant : avoir à bord de chaque aéronef transportant des passagers, à un endroit pratique pour que chaque passager s'en serve, des cartons imprimés venant compléter les informations orales et contenant :
 - (1) Les instructions concernant l'assignation des sièges y compris les restrictions et les impératifs associés aux places se trouvant à proximité d'une sortie
 - (2) Les méthodes de fonctionnement des ceintures de sécurité
 - (3) L'interdiction de fumer à bord





- (4) L'emplacement et les méthodes de fonctionnement des issues de secours ;
- (5) L'emplacement et les instructions nécessaires pour l'utilisation de l'équipement d'urgence (extincteur, hache,...) ; et
- (6) Les instructions relatives au comportement à adopter pour un passager occupant un siège de pilote ;

15.3.1.14 SYSTEME DE CONTROLE DES DONNEES AERONAUTIQUES

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un système, approuvé par l'OFNAC, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données aéronautiques en cours pour chaque aéronef, route et aéroport utilisé.
- (b) Voir la NMO 15.3.1.14 pour les informations spécifiques aux aérodromes que le système de contrôle des données aéronautiques doit avoir.

15.3.1.15 GUIDE ROUTIER — ZONES, ROUTES ET AERODROMES

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir des informations approuvées par l'OFNAC sur les zones, les routes et les aérodromes et des cartes aéronautiques, aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour utilisation dans l'exercice de leurs responsabilités.
- (b) Le titulaire de l'AOC doit tenir ces informations et les cartes aéronautiques à jour et elles doivent être appropriées aux types et domaines d'exploitation du titulaire de l'AOC. Ces informations font partie du manuel d'exploitation ou peuvent être publiées séparément.
- (c) Elles doivent contenir au moins les informations figurant à la NMO 15.3.1.15.





15.3.1.16 SOURCES DES INFORMATIONS METEOROLOGIQUES

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit utiliser une source approuvée par l'OFNAC pour les bulletins et prévisions météorologiques pour la prise de décisions concernant la préparation du vol, la route et les opérations de terminal.
- (b) Pour les opérations de transport de passagers, le titulaire de l'AOC doit avoir un système approuvé pour l'obtention des prévisions et bulletins météorologiques concernant le mauvais temps qui peut affecter la sécurité du vol sur chaque route à suivre et pour chaque aérodrome qui doit être utilisé.
- (c) Voir la NMO 15.3.1.16 pour les sources de bulletins météorologiques qui conviennent pour la planification de vol ou le contrôle du mouvement en vol.



15.3.1.17 LIMITES DES TEMPS DE VOL, DE SERVICE ET TEMPS DE REPOS

- (a) Afin de gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue, le titulaire d'un AOC doit établir les limites de temps de vol, de période de service de vol, de service et de repos qui font partie de la réglementation normative décrite ci-dessous :
 - (1) Limite de Temps de vol :
 - (i) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit à un temps de vol de transport commercial aérien qui excèdera 8 heures pour toute période de 24 heures consécutives, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
 - (ii) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit à plus de 7 vols de transport commercial aérien sur toute période de 18 heures consécutives, quel que soit le premier, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation en tant que membre d'équipage requis.
 - (iii) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps de vol total pour ce membre de l'équipage de conduite excède 30 heures pour toute période de 7 jours, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
 - (iv) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps de vol total pour ce membre de l'équipage de conduite excède 100 heures pour toute période de 30 jours, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
 - (v) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps total de vol, le nombre total de vols ou le temps de service en vol pour membre de l'équipage de conduite excèdera les limites prescrites par l'OFNAC, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
 - (vi) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps total de vol pour ce membre de l'équipage de conduite excèdera 1 000 heures pour toute période de 12 mois civils, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.

(2) Temps de service :

- (i) Les personnes sont considérées comme étant de service si elles se livrent à quelque tâche que ce soit au nom du titulaire de l'AOC, que ce soit quelque chose de prévu ou de demandé ou de leur propre initiative :
- (ii) Nul titulaire d'AOC n'est autorisé à programmer plus de 13 heures de service pour un membre d'équipage de conduite, sauf autrement prescrit par l'OFNAC;

(3) Temps de repos :

- (i) La période minimale de repos pour les membres de l'équipage de conduite est de 9 heures consécutives, sauf autrement prescrit par l'OFNAC;
- (ii) Le titulaire de l'AOC doit suspendre de tout service, le membre d'équipage de conduite pendant 24 heures consécutives lors de toute période de 7 jours





consécutifs :

- (iii) Le temps passé au transport non local, requis par le titulaire de l'AOC pour mettre en place des membres d'équipage pour prendre des vols ou en revenir, n'est pas considéré comme faisant partie de la période de repos.
- (iv) Le temps passé à bord d'un aéronef (sur demande du détenteur de l'AOC) à partir et en direction du lieu de résidence du membre d'équipage n'est pas considéré comme faisant partie de la période de repos.

15.3.1.18 INSTALLATIONS DE COMMUNICATIONS

(a) Chaque titulaire d'un AOC doit pouvoir établir des communications bidirectionnelles par radio avec les installations de contrôle de la circulation aérienne (ATC) se trouvant le long des routes et des routes de remplacement qui doivent être utilisées.

15.3.1.19 ROUTES ET ZONES A TRAVERSER

- (a) Le titulaire d'un AOC est autorisé à effectuer des opérations le long de routes et dans des zones pour lesquelles :
 - (1) Les installations et services au sol, dont les services météorologiques, sont assurés et sont adéquats pour l'opération prévue ;
 - (2) La performance de l'aéronef devant être utilisé est adéquate pour se conformer aux impératifs d'altitude minimale de vol ;
 - (3) L'équipement de l'aéronef devant être utilisé est conforme aux impératifs minimums pour l'opération prévue ;
 - (4) Des cartes appropriées et courantes sont disponibles ;
 - (5) Si des aéronefs bimoteurs sont utilisés, des aérodromes adéquats sont disponibles dans les limites de temps/distance ; et
 - (6) Si des monomoteurs sont utilisés, il existe des surfaces qui permettent d'exécuter en toute sécurité un atterrissage forcé.
- (b) Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations de transport aérien commercial sur quelque route dans quelque zone d'exploitation que ce soit si ces opérations ne se conforment pas aux restrictions imposées par l'OFNAC.

15.3.1.20 PRECISION DE LA NAVIGATION

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que, pour chaque route ou zone proposée, le système et les installations de navigation soient capables d'assurer la navigation de l'aéronef :
 - (1) Avec le niveau de précision requis pour l'ATC ; et
 - (2) Vers les aérodromes figurant sur le plan de vol d'exploitation, avec le niveau de précision nécessaire pour l'opération concernée.
- (b) Dans les situations où il n'existe pas de systèmes de référence de navigation adéquats, l'OFNAC peut autoriser des opérations VFR de jour qui peuvent être effectuées en toute sécurité par pilotage en raison des caractéristiques du terrain.

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI OFNAC

Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien



(c) Sauf pour les aides à la navigation requises pour les routes vers les aérodromes de dégagement, l'OFNAC donne, dans les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC, la liste des aides non visuelles au sol, requises pour l'approbation de routes hors de l'espace aérien contrôlé.

15.3.1.21 CARTONS DE CONSIGNES PASSAGERS

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir à bord de chaque aéronef transportant des passagers, à un endroit pratique pour que chaque passager s'en serve, des cartons imprimés venant compléter les informations orales et contenant :
 - (1) Les schémas et méthodes de fonctionnement des issues de secours :
 - (2) D'autres instructions nécessaires pour l'utilisation de l'équipement d'urgence ; et
 - (3) Les informations concernant les restrictions et les impératifs associés aux places se trouvant à proximité d'une sortie.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que chaque carton contienne les informations pertinentes au type et à la variante de l'aéronef utilisé pour ce vol.
- (c) Voir la NMO 15.3.1.21 pour les informations spécifiques à inclure sur les cartons de consignes passagers concernant les places se trouvant à proximité des sorties.

15.4 AOC — IMPERATIFS PORTANT SUR LA MAINTENANCE

15.4.1.1 APPLICABILITE

(a) La présente sous-partie porte sur les impératifs de certification et de maintenance qui s'appliquent au titulaire d'un AOC utilisant un AMO ou un système équivalent.

15.4.1.2 RESPONSABILITE CONCERNANT LA MAINTENANCE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit assurer la navigabilité des aéronefs et l'état de fonctionnement de l'équipement opérationnel aussi bien que d'urgence en :
 - (1) S'assurant que les inspections avant vol sont effectuées ;
 - (2) Assurant la correction de tout défaut et/ou dommage affectant l'exploitation d'un aéronef en toute sécurité à une norme approuvée en tenant compte de la MEL ou CDL, s'il en existe pour le type d'aéronef;
 - S'assurant que toutes les opérations de maintenance sont effectuées conformément au programme de maintenance approuvé de l'exploitant aérien ;
 - (4) Analysant l'efficacité du programme approuvé de maintenance des aéronefs du titulaire de l'AOC ;
 - (5) S'assurant que toute directive opérationnelle, consigne de navigabilité et autre impératif de maintien de la navigabilité rendu obligatoire par l'OFNAC soit respecté ; et
 - (6) S'assurant que les modifications sont effectuées conformément à une norme approuvée et, pour celles qui ne sont pas obligatoires, l'établissement d'une politique de réalisation.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que le certificat de navigabilité de chaque aéronef exploité est toujours en vigueur en ce qui concerne ce qui suit :
 - (1) Les impératifs figurant au paragraphe (a) ;
 - (2) La date d'expiration du certificat ; et





- (3) Toute autre condition de maintenance spécifiée sur le certificat.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les impératifs spécifiés au paragraphe (a) sont exécutés conformément à des procédures approuvées ou acceptables par l'OFNAC.
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la maintenance, l'entretien préventif et la modification de ses aéronefs/produits aéronautiques sont effectués conformément à son manuel de contrôle de maintenance et/ou aux instructions en vigueur en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et à la réglementation de l'aviation qui s'applique.
- (e) Chaque titulaire d'un AOC est autorisé à passer un arrangement avec une autre personne ou entité pour l'exécution de la maintenance, de l'entretien préventif ou des modifications, mais demeure responsable de tout le travail effectué aux termes de cet arrangement.
- (f) Les aéronefs de chaque titulaire d'un AOC doivent être maintenus et remis en service par un AMO certifié aux termes de la Partie 6 du RACH ou système équivalent. Si un système équivalent à un AMO est utilisé, le titulaire de l'AOC doit s'assurer que la personne qui signe la fiche de maintenance est titulaire d'une licence conformément à la Partie 2 du RACH.

15.4.1.3 APPROBATION ET ACCEPTATION DES SYSTEMES ET PROGRAMMES DE MAINTENANCE DES TITULAIRES D'AOC

- (a) Le titulaire d'un AOC n'est pas autorisé à exploiter un aéronef, sauf pour les inspections avant vol, s'il n'est pas maintenu et remis en service par un AMO ou un système de maintenance équivalent, approuvé par l'État d'immatriculation et acceptable pour l'OFNAC.
- (b) Pour les aéronefs immatriculés en Haïti, un AMO ou un système de maintenance équivalent doit être approuvé par l'OFNAC.
- (c) Pour les aéronefs qui ne sont pas immatriculés en Haïti, un AMO ou un système de maintenance équivalent doit être approuvé par l'État d'immatriculation de l'aéronef et cette approbation doit être acceptée par l'OFNAC.







(d) Lorsque l'OFNAC ou l'État d'immatriculation accepte un système de maintenance équivalent, les personnes désignées pour signer la fiche de maintenance ou de navigabilité doivent être titulaires d'une licence conformément à la Partie 2 du RACH, selon le cas.

15.4.1.4 MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC Haïtien doit fournir à l'OFNAC, et à l'État d'immatriculation de l'aéronef s'il est différent de celle-ci, un manuel de contrôle de maintenance de titulaire d'AOC et les amendements suivants, que le personnel de maintenance et d'exploitation peut utiliser pour lui servir de guide, contenant les détails de la structure de l'organisation, dont ce qui suit :
 - (1) Le gestionnaire et la ou les personnes désignées comme étant responsables du système de maintenance, comme requis par l'alinéa 15.2.2.2 du RACH.
 - (2) Les procédures à suivre pour remplir les responsabilités de maintenance figurant à l'alinéa 15.4.1.2, sauf lorsque le titulaire de l'AOC est un AMO et exerce les fonctions relatives à la qualité figurant à l'alinéa 15.2.2.3. Ces procédures peuvent faire partie du manuel des procédures de l'AMO.
 - (3) Les procédures destinées à rendre compte des pannes, défaillances et défauts, conformément à l'alinéa 5.4.1.5 du RACH, à l'OFNAC, à l'État d'immatriculation et à celui de conception, dans les 72 heures suivant leur découverte ; en outre, les éléments suivants justifient une notification immédiate à l'OFNAC par téléphone/télex/télécopieur, avec rapport écrit de suivi dès que possible, mais pas plus tard que 72 heures suivant leur découverte :
 - (i) Défaillance de la structure principale ;
 - (ii) Défaillance du système de commande ;
 - (iii) Incendie dans l'aéronef;
 - (iv) Panne de la structure du moteur ; ou
 - (v) Toute autre condition considérée comme constituant un risque immédiat pour la sécurité
- (b) Le manuel de contrôle de maintenance du titulaire de l'AOC doit contenir les informations suivantes, qui peuvent être publiées en tant que parties séparées :
 - (1) Une description des accords administratifs passés entre le titulaire de l'AOC et l'AMO ou des procédures de maintenance et de celles à suivre pour remplir et signer la fiche de maintenance lorsque celle-ci est basée sur un système autre que celui d'un AMO;
 - Une description des procédures visant à s'assurer que chaque aéronef exploité est en état de navigabilité ;
 - Une description des procédures visant à s'assurer que l'équipement d'urgence pour chaque vol est en état de fonctionnement ;
 - (4) Les noms et devoirs de la ou des personnes requises pour s'assurer que toute la maintenance est effectuée conformément au manuel de contrôle de maintenance ;
 - (5) Une référence au programme de maintenance requis par l'alinéa 15.4.1.12 du RACH;
 - (6) Une description des méthodes utilisées pour remplir et conserver les dossiers de la maintenance de l'exploitant, comme requis à l'alinéa 15.4.1.8 du RACH;
 - (7) Une description des procédures de mise en œuvre du maintien obligatoire de la navigabilité, comme requis par l'alinéa 15.4.1.2(a)(5);







- (8) Une description des procédures visant à établir et à maintenir un système d'analyse et de suivi continu de la performance et de l'efficacité du programme de maintenance afin de corriger toute déficience de celui-ci ;
- (9) Une description des types et modèles d'aéronefs auxquels le manuel s'applique ;
- (10) Une description des procédures visant à s'assurer que tout non fonctionnement affectant la navigabilité est enregistré et rectifié ; et
- (11) Une description des procédures visant à signaler à l'État d'immatriculation les événements importants survenant pendant le service.
- (c) Nul n'est autorisé à donner à son personnel, aux fins de transport commercial aérien, quelque manuel de contrôle de maintenance que ce soit, ou partie de celui-ci, qui n'a pas été passé en revue et jugé acceptable et approuvé par l'OFNAC pour le titulaire de l'AOC.
- (d) Voir la NMO 15.4.1.4 pour un aperçu des sujets spécifiques à inclure comme étant appropriés, dans le manuel de contrôle de maintenance du titulaire d'un AOC.

15.4.1.5 GESTION DE LA MAINTENANCE

- (a) Le titulaire d'un AOC approuvé en tant qu'AMO est autorisé à exécuter ce qui est requis aux alinéas 15.4.1.2 (a)(2), (3), (5) et (6).
- (b) S'il n'est pas un AMO, le titulaire de l'AOC satisfait ses responsabilités aux termes des alinéas 15.4.1.2 (a)(2), (3), (5) et (6) :
 - (1) En utilisant un système de maintenance équivalent approuvé ou accepté par l'OFNAC ;
 - (2) Par un arrangement avec un AMO par le biais d'un contrat de maintenance écrit passé entre le titulaire de l'AOC et l'AMO sous contrat, donnant le détail des fonctions de maintenance requises et définissant le soutien aux fonctions de qualité approuvées ou acceptées par l'OFNAC.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit employer une personne ou un groupe de personnes, acceptables pour l'OFNAC, pour s'assurer que toute la maintenance est effectuée au niveau d'une norme approuvée, de sorte que les impératifs de maintenance de l'alinéa 15.4.1.2 et ceux du manuel de contrôle de maintenance du titulaire de l'AOC sont satisfaits, et pour assurer le fonctionnement du système qualité.
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir des bureaux convenables aux endroits appropriés pour le personnel spécifié au paragraphe (c) ci-dessus.
- (e) Chaque titulaire d'un AOC doit établir un système de gestion de la sécurité pour la maintenance de l'aéronef, qui soit conforme aux dispositions de l'alinéa 15.2.2.11 et acceptable pour l'OFNAC.

15.4.1.6 DOSSIERS DE MAINTENANCE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer qu'un système a été mis en place pour la conservation, sous une forme acceptable pour l'OFNAC, des dossiers suivants :
 - (1) La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les composants à durée de vie limitée ;
 - (2) L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité ;
 - (3) Les détails appropriés sur les modifications et réparations faites à l'aéronef et ses



composants principaux;

- (4) La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses composants sujets à une révision obligatoire ;
- (5) L'état actuel de conformité de l'aéronef avec le programme de maintenance ; et
- (6) Les dossiers de maintenance détaillés montrant que tous les impératifs requis pour la signature d'une fiche de maintenance et de la mise en service de navigabilité ont été satisfaits.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que ce qui est mentionné à l'alinéa (a)(1 à 5) ci-dessus soit conservé pendant un minimum de 90 jours après le retrait permanent de l'unité qui y fait référence et que les dossiers mentionnés en (a)(6) le soient pendant au moins 1 an après la signature de la fiche de maintenance et de la mise en service de navigabilité.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que lorsqu'un aéronef est transféré de façon permanente d'un exploitant à un autre, les dossiers spécifiés au paragraphe (a) le soient aussi.

15.4.1.7 MENTIONS DANS LE LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF — SECTION DU DOSSIER DE MAINTENANCE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit utiliser un livret technique d'aéronef ayant une section dossier de maintenance comportant les informations suivantes pour chaque aéronef :
 - N. B.: Voir 15.3.1.5 pour la section du carnet de route du livret technique d'aéronef.
 - Les informations relatives à chaque vol précédent, nécessaires pour assurer le maintien de la sécurité de vol.
 - (2) La fiche de maintenance ou de mise en service de navigabilité en cours.
 - (3) L'état actuel d'inspection de l'aéronef, ce qui comprend les inspections devant être effectuées en fonction d'un programme établi et celles qui doivent l'être mais ne font pas partie d'un tel programme, sauf que l'OFNAC peut convenir que la déclaration de maintenance soit conservée ailleurs.
 - (4) L'état actuel d'inspection de l'aéronef, ce qui comprend la maintenance devant être effectuée en fonction d'un programme établi et celle qui doit l'être mais ne fait pas partie d'un tel programme, sauf que l'OFNAC peut convenir que la déclaration de maintenance soit conservée ailleurs.
 - (5) Tous les défauts différés qui affectent l'exploitation de l'aéronef.
- N. B.: Les défauts qui ne concernent pas la navigabilité peuvent être différés à une date ultérieure pour correction. Lorsque ceci est fait, il faut qu'il y ait une méthode d'enregistrement de ce report et le livret technique d'aéronef a normalement une section réservée uniquement à cette fin. Certains exploitants ont un système de classification des défauts différés de façon à permettre des durées différentes, en heures de vol, nombre de secteurs ou retour à une base de maintenance, jusqu'à la correction d'un défaut avant un autre vol.
- (b) Le livret technique d'aéronef et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'OFNAC avant leur utilisation.
- (c) Chaque personne qui prend des mesures en cas de panne ou défaillance signalée ou constatée d'un aéronef/produit aéronautique, qui est critique pour la sécurité du vol, doit les enregistrer, ou faire en sorte qu'elles le soient, dans la section de maintenance du livret technique d'aéronef.
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir une procédure pour garder des copies adéquates des dossiers requis qui doivent être transportées à bord, à un endroit auguel chaque membre de



Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien



l'équipage de conduite peut avoir facilement accès et cette procédure doit figurer dans le manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC.



15.4.1.8 REMISE EN SERVICE

- (a) Nul titulaire d'un AOC ne peut exploiter un aéronef qui n'a pas une fiche de maintenance, si des opérations de maintenance ont été effectuées avant le vol, aussi bien qu'une mise en service de navigabilité en vigueur, comme suit :
 - (1) Fiche de maintenance :
 - (i) Le titulaire d'un AOC n'est pas autorisé à exploiter un aéronef s'il n'a pas fait l'objet d'une maintenance et d'une remise en service par un organisme approuvé conformément à la Partie 6 du RACH, ou dans le cadre d'un système équivalent, l'un ou l'autre devant être acceptable pour l'État d'immatriculation.
 - (ii) Le titulaire d'un AOC utilisant un AMO ne doit pas exploiter un aéronef après remise en service aux termes du sous-paragraphe (i), sauf si un certificat de remise en service a été préparé conformément aux procédures du manuel de contrôle de maintenance du titulaire de l'AOC et une mention a été portée à la section de maintenance du livret technique de l'aéronef.
 - (iii) Le titulaire d'un AOC utilisant un système équivalent ne doit pas exploiter un aéronef après remise en service aux termes du sous-paragraphe (i), sauf si une mention à la section de maintenance du livret technique de l'aéronef a été préparée, ou s'il est fait en sorte qu'elle soit préparée, par une personne appropriée titulaire d'une licence et d'une qualification conformément à la Partie 2 du RACH, selon le cas. Cette fiche de maintenance doit être établie conformément aux procédures du manuel de contrôle de maintenance du titulaire de l'AOC.
 - (iv) Le titulaire de l'AOC doit s'assurer que le commandant de bord de l'aéronef a passé en revue la section de maintenance du livret technique de l'aéronef et déterminé que toute maintenance effectuée l'a été et a été documentée de façon appropriée.
 - (2) Mise en service de navigabilité :
 - (i) Le titulaire d'un AOC ne doit pas exploiter un aéronef, sauf si le commandant de bord est en possession d'une mise en service de navigabilité indiquant que toute opération de maintenance ou d'entretien préventif ou inspection a été effectuée de facon satisfaisante et documentée de facon appropriée.

15.4.1.9 MODIFICATION ET REPARATIONS

- (a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux impératifs de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. Il faut établir des procédures visant à s'assurer que les données justificatives à l'appui de cette conformité soient conservées. Cependant, dans le cas d'une réparation ou d'une modification majeure, le travail doit avoir été fait conformément aux données techniques approuvées par l'OFNAC.
- (b) Le titulaire d'un AOC peut être autorisé à effectuer la maintenance, l'entretien préventif et les modifications de tout aéronef, toute cellule, tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou toute partie de ceux-ci aux termes de l'AOC, à condition :
 - (1) Que ceci soit fait dans le cadre d'un système de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation, équivalent à celui d'un organisme de maintenance agréé (AMO) établi conformément à la Partie 6 du RACH ; et
 - (2) Que ceci soit fait conformément aux spécifications d'exploitation approuvées de l'AOC.

O F N A C

Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien



- (c) Le titulaire d'un AOC qui utilise un système de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation et équivalent à celui d'un AMO qui désire approuver pour remise en service un aéronef immatriculé en Haïti après des réparations ou modifications majeures doit utiliser un technicien de maintenance aéronautique (AMT) dont la licence est en vigueur et valide, avec qualification cellule et groupe motopropulseur et qualifié conformément à la Partie 2 du RACH.
- (d) A la fin des travaux, chaque titulaire d'un AOC doit préparer promptement un rapport sur chaque modification ou réparation majeure d'une cellule, d'un moteur d'aéronef, d'une hélice ou d'un appareil d'un aéronef qu'il exploite.
- (e) Le titulaire de l'AOC doit soumettre à l'OFNAC une copie de chaque rapport portant sur une modification majeure et conserver une copie de chaque rapport de réparation majeure pour mise à disposition pour une inspection.
- (f) L'Autorité qui délivre une approbation pour la conception d'une modification, d'une réparation ou d'une pièce de rechange doit le faire en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux impératifs de navigabilité utilisés pour la délivrance du certificat de type, de ses amendements ou des impératifs ultérieurs lorsqu'ils sont déterminés par l'État.

15.4.1.10 PROGRAMME DE MAINTENANCE DES AERONEFS

- (a) Le programme de maintenance et tout amendement ultérieur de chaque titulaire d'un AOC doit être soumis à l'État d'immatriculation pour approbation ; l'acceptation par l'OFNAC dépendra de celle, préalable, de l'État d'immatriculation ou, lorsque cela est approprié, de la conformité du titulaire de l'AOC aux recommandations de l'État d'immatriculation.
- (b) L'OFNAC exigera l'inclusion, par un exploitant, d'un programme de fiabilité si elle détermine que cela s'impose. Dans ce cas, le titulaire de l'AOC doit fournir les procédures et informations figurant dans son manuel de contrôle de maintenance.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que chaque aéronef est entretenu conformément à son programme de maintenance approuvé, comme requis par l'alinéa 15.4.1.3, ce qui comprend ce qui suit :
 - (1) Les travaux de maintenance et les intervalles auxquels ils doivent être effectués, en tenant compte de l'utilisation anticipée de l'aéronef ;
 - (2) Lorsque cela s'applique, un programme de maintien de l'intégrité structurelle ;
 - (3) Les procédures de changement ou d'écart par rapport à ce qui figure aux sousparagraphes (c)(1) et (c)(2) ; et
 - (4) Lorsque cela s'applique, le programme de suivi et l'état et de la fiabilité des systèmes, composants et groupes motopropulseurs de l'aéronef.
- (d) Les travaux périodiques de maintenance spécifiés à des intervalles obligatoires en tant que condition d'approbation de la conception de type doivent être identifiés en tant que tels.
- N. B.: Le programme de maintenance doit être basé sur les informations mises à disposition à ce sujet par l'État de conception ou l'organisme responsable de la conception de type, et sur tout antécédent supplémentaire pertinent.
- (e) Nul n'est autorisé à fournir à l'usage de son personnel se livrant au transport commercial aérien un programme de maintenance ou une partie de celui-ci qui n'a pas été passé en revue et approuvé par l'OFNAC pour le titulaire de l'AOC.
- (f) L'approbation par l'OFNAC du programme de maintenance du titulaire d'un AOC et tous les amendements ultérieurs, doivent figurer sur le certificat de ce dernier conformément à l'alinéa





15.1.1.7(b)(6).

- (g) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un programme d'inspection et un programme couvrant d'autres opérations de maintenance, l'entretien préventif et les modifications pour s'assurer que :
 - (1) La maintenance, l'entretien préventif et les modifications qu'il effectue ou qui le sont par d'autres personnes, sont faits conformément à son manuel de contrôle de maintenance ;
 - (2) Chaque aéronef remis en service est en état de navigabilité et a été correctement entretenu pour son exploitation.
- (h) L'OFNAC est autorisée à amender toute spécification délivrée au titulaire d'un AOC afin de lui permettre de s'écarter des dispositions de la présente sous-partie, qui empêcheraient une remise en service et l'utilisation de composants de cellule, de groupes motopropulseurs, d'appareils et de pièces de rechange de ceux-ci parce qu'ils ont été entretenus, altérés ou inspectés par des personnes employées hors d'Haïti qui ne sont pas titulaires d'une licence de technicien délivrée par l'OFNAC. Chaque titulaire d'un AOC qui bénéficie d'une autorisation aux termes d'un tel écart doit assurer la surveillance et des installations et des pratiques pour s'assurer que tout le travail effectué sur ces pièces l'est conformément au manuel de contrôle de maintenance du titulaire de l'AOC.

15.4.1.11 AUTORISATION D'EFFECTUER ET D'APPROUVER LA MAINTENANCE, L'ENTRETIEN PREVENTIF ET DES MODIFICATIONS

- (a) Le titulaire d'un AOC qui n'est pas agréé en tant qu'AMO est autorisé à effectuer et approuver, pour une remise en service, les travaux de maintenance, d'entretien préventif ou de modification sur quelque aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice, appareil ou composant ou partie de ceux-ci que ce soit, si cela est approuvé dans les spécifications d'exploitation, comme stipulé dans son programme de maintenance et son manuel de contrôle de maintenance.
- (b) Le titulaire d'un AOC est autorisé à avoir des arrangements avec un AMO (dûment qualifié) pour les travaux de maintenance, d'entretien préventif ou de modification sur quelque aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice, appareil ou composant ou partie de ceux-ci que ce soit, comme stipulé dans son programme de maintenance et son manuel de contrôle de maintenance.
- (c) Le titulaire d'un AOC qui n'est pas agréé en tant qu'AMO doit utiliser une personne titulaire d'une licence et d'une qualification appropriées conformément à la Partie 2 du RACH, selon ce qui est approprié, pour approuver la maintenance, l'entretien préventif ou les modifications de quelque aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice ou appareil que ce soit pour une remise en service après avoir effectué ou supervisé les travaux conformément aux données techniques approuvées par l'OFNAC.

15.4.1.12 IMPERATIFS PORTANT SUR LA LICENCE DE TECHNICIEN — TITULAIRE D'UN AOC UTILISANT UN SYSTEME EQUIVALENT

- (a) Toute personne directement responsable de la maintenance, de l'entretien préventif ou de la modification de quelque aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice, appareil ou composant ou partie de ceux-ci que ce soit, et toute personne effectuant les inspections requises et approuvant la maintenance effectuée pour une remise en service, doit être un technicien ou un spécialiste en réparations, titulaire d'une licence et d'une qualification appropriées conformément à la Partie 2 du RACH, selon le cas, et acceptable pour l'OFNAC.
- (b) Une personne directement responsable doit se trouver sur les lieux ; elle n'a pas besoin d'observer et de diriger constamment chaque travailleur, mais doit être disponible pour consultation et prise





de décisions pour ce qui requiert une instruction ou une décision de la part d'une personne supérieure à celles qui effectuent le travail.

N. B.: Une personne « directement responsable » est toute personne affectée à un poste où elle est responsable du travail d'un atelier ou d'un poste qui effectue la maintenance, l'entretien préventif ou les modifications ou autres fonctions affectant la navigabilité d'un aéronef.

15.4.1.13 REPOS ET LIMITATIONS DE TRAVAIL POUR LES PERSONNES EFFECTUANT DES OPERATIONS DE MAINTENANCE SUR UN AERONEF DU TITULAIRE D'UN AOC

- (a) Nul ne peut affecter à une personne et nul ne peut effectuer des opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien, sauf si ladite personne s'est reposée pendant un minimum de 8 heures avant de commencer à travailler.
- (b) Nul ne peut affecter plus de 12 heures consécutives de travail à une personne effectuant des opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien.
- (c) Dans les cas d'indisponibilité imprévue d'un aéronef, les personnes effectuant les opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien peuvent continuer à travailler pendant :
 - (1) Jusqu'à 16 heures consécutives ; ou
 - (2) 20 heures sur 24 heures consécutives.
- (d) Après les périodes de travail imprévues, la personne effectuant les opérations de maintenance sur un aéronef doit bénéficier d'un temps de repos obligatoire de 10 heures.
- (e) Le titulaire de l'AOC doit suspendre de tout service, le membre d'équipage de conduite pendant 24 heures consécutives lors de toute période de 7 jours consécutifs.

15.5 GESTION DE LA SECURITE DU TITULAIRE D'UN AOC

15.5.1.1 APPLICABILITE

(a) La Sous-partie 15.5 stipule les impératifs de certification qui s'appliquent à la protection des aéronefs, des installations et du personnel du titulaire d'un AOC contre toute ingérence illégale.

15.5.1.2 IMPERATIFS SECURITAIRES

(a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien les impératifs pertinents des programmes de sécurité nationale de l'État de l'exploitant et s'y conforme.

15.5.1.3 PROGRAMMES DE FORMATION A LA SECURITE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit établir, maintenir et administrer des programmes de formation approuvés, qui permettent au personnel de l'exploitant de prendre les mesures appropriées pour prévenir les actes d'ingérence illicite, comme le sabotage ou la saisie illégale d'un aéronef et minimiser les conséquences de tels actes s'ils se produisent.
- (b) Le programme de formation à la sécurité doit comprendre au moins ce qui suit :
 - (1) La détermination de la gravité de tout événement ;
 - (2) La communication et la coordination avec les membres d'équipage ;

O F N A C

Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien



- (3) Les interventions appropriées de défense ;
- (4) L'utilisation des moyens de protection non létaux affectés aux membres de l'équipage, dont l'usage est autorisé par l'OFNAC ;
- (5) Des exercices de formation en situation réelle concernant diverses menaces :
- (6) Les procédures du poste de pilotage pour protéger l'aéronef ;
- (7) Les procédures de fouille d'aéronef et les directives sur les emplacements de bombes à moindre risque, si cela est pratique ;
- (8) Comprendre le comportement des terroristes de façon à faciliter l'aptitude des membres de l'équipage à faire face au comportement d'un pirate aérien et aux réactions des passagers ; et
- (9) Les mesures et techniques de prévention que l'équipage peut prendre à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier, de l'équipement, des provisions et fournitures devant être transportés à bord d'un aéronef.

N. B.: Si le titulaire de l'AOC est responsable du filtrage des passagers, des bagages et du fret dans un aérodrome, une formation dans ce domaine doit alors faire partie du programme de formation à la sécurité.

15.5.1.4 RAPPORTS RELATIFS AUX ACTES D'INGERENCE ILLICITE

(a) À la suite d'un acte d'ingérence illicite commis à bord d'un aéronef, le commandant de bord ou, en son absence, le titulaire de l'AOC doit soumettre immédiatement un rapport sur celui-ci aux autorités locales désignées et à l'Autorité de l'État de l'exploitant.

15.5.1.5 LISTE DE POINTAGE DES PROCEDURES DE FOUILLE D'UN AERONEF

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que tous les aéronefs aient à bord une liste de pointage des procédures à suivre pour ce type d'aéronef pour la recherche d'armes, d'explosifs et autres dispositifs dangereux dissimulés.
- (b) Elle doit être appuyée par des directives sur les mesures appropriées à prendre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et les informations sur l'emplacement de moindre risque pour une bombe, spécifique à l'aéronef.

15.5.1.6 TRANSPORT D'ARMES

(a) Lorsqu'un exploitant accepte de transporter des armes prises à des passagers, l'avion doit avoir un espace de rangement de ces armes qui ne soit pas accessible à quiconque lors du vol.

15.6 GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN AOC

15.6.1.1 APPLICABILITE

(a) La Sous-partie 15.6 donne les impératifs de certification qui s'appliquent à la gestion et au transport de marchandises dangereuses.





15.6.1.2 APPROBATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Nul titulaire d'un AOC émis sous la présente partie (RACH Partie 15) n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses.

15.6.1.3 PORTEE

- (a) Les articles et substances qui seraient autrement classés en tant que marchandises dangereuses sont exclus des dispositions de la sous-partie 15.6 dans la mesure spécifiée par les instructions techniques, à condition qu'ils soient :
 - (1) Requis à bord de l'aéronef pour des raisons d'exploitation ;
 - (2) Transportés en tant que provisions de restauration ou de service de cabine ;
 - (3) Transportés pour être utilisés en vol en tant que produit vétérinaire ou pour tuer sans cruauté un animal ; ou
 - (4) Transportés pour être utilisés en vol en tant que produit médical pour un patient, à condition que :
 - (i) Les bouteilles d'oxygène aient été fabriquées spécifiquement pour contenir et transporter ce gaz particulier ;
 - (ii) Les drogues, médicaments et autres articles médicaux soient sous le contrôle de personnes formées à cette fin lorsqu'ils sont utilisés à bord de l'aéronef ;
 - (iii) L'équipement contenant des piles hydroélectriques soit conservé, et si nécessaire, sécurisé en position verticale pour empêcher l'électrolyte de s'en échapper ; et
 - (iv) Des mesures correctes soient prises pour ranger et sécuriser tout l'équipement lors du décollage et de l'atterrissage et chaque fois que le commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ; ou
- (b) Les articles et substances devant servir de remplacement pour ceux qui sont mentionnés à l'alinéa (b)(1) ci-dessus peuvent être transportés à bord d'un aéronef, comme spécifié dans les instructions techniques.

15.6.1.4 LIMITATIONS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Chaque titulaire d'un AOC doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances spécifiquement identifiés comme marchandises dangereuses par leur nom ou génériques dans les instructions techniques ne soient pas transportés à bord de quelque aéronef que ce soit.

15.6.1.5 COMMUNICATION D'INFORMATIONS

- (a) INFORMATION DU PERSONNEL AU SOL. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer de ce qui suit :
 - (1) Les informations sont fournies pour permettre au personnel au sol de faire son travail en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, y compris les mesures à



- prendre en cas d'incident ou d'accident avec des marchandises dangereuses ; et
- (2) Lorsque cela s'applique, les informations auxquelles il est fait référence à l'alinéa (a)(1) cidessus sont aussi communiquées à l'agent de service d'escale.
- (b) INFORMATION DES PASSAGERS. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les informations soient communiquées comme requis par les instructions techniques afin que les passagers soient avertis des types de marchandises qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef.
- (c) INFORMATION DES EXPÉDITEURS. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les informations soient communiquées comme requis par les instructions techniques afin que les expéditeurs de marchandises dangereuses aient celles qui sont requises par les instructions techniques pour leur permettre d'assumer leurs responsabilités en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et les mesures à prendre en cas d'urgence due à celles-ci.
- (d) INFORMATION DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que le manuel d'exploitation comprenne des informations permettant aux membres de l'équipage d'assumer leurs responsabilités en ce qui concerne les mesures à prendre en cas d'urgence due à celles-ci.
- (e) INFORMATION EN CAS D'URGENCE EN VOL. En cas d'urgence en vol, le commandant de bord doit, dès que la situation le permet, informer les services appropriés de la circulation aérienne, pour l'information des autorités de l'aérodrome, de toute marchandise dangereuse se trouvant à bord de l'aéronef, comme prévu dans les instructions techniques.
- (f) INFORMATION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT D'UN AÉRONEF. Chaque titulaire d'un AOC dont un aéronef est victime d'un accident ou d'un incident doit :
 - (1) Informer dès que possible l'autorité de l'État dans lequel l'accident ou l'incident s'est produit de toute marchandise dangereuse se trouvant à bord ; et
 - (2) Sur demande, fournir toute information requise pour minimiser les dangers présentés par toute marchandise dangereuse transportée.

15.6.1.6 PROGRAMME DE FORMATION ET MANUEL RELATIFS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Les membres de l'équipage, le personnel qui s'occupe des passagers et le personnel de sécurité employés par le titulaire de l'AOC chargé du filtrage des passagers, de leurs bagages et du fret, ont été formés au minimum, dans les domaines figurant à la Partie 8 du RACH à un niveau suffisant pour assurer qu'il sont conscients des dangers associés aux marchandises dangereuses, savent comment les identifier et quels sont les impératifs ayant trait au transport de telles marchandises par les passagers.
- (b) Le titulaire d'un AOC doit fournir des manuels de formation aux marchandises dangereuses contenant des procédures et informations adéquates pour aider le personnel à identifier les colis marqués ou étiquetés comme contenant des marchandises dangereuses.

15.6.1.7 RAPPORTS SUR LES INCIDENTS ET ACCIDENTS AVEC DES MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit rendre compte à l'OFNAC des incidents et accidents avec des marchandises dangereuses, dans les 72 heures, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit rendre compte à l'OFNAC des marchandises dangereuses non déclarées ou ayant fait l'objet d'une fausse déclaration, découvertes dans le fret ou les bagages des passagers, dans les 72 heures, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.





[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]







RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 15 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

MARS 2021





[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



Partie 15 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

NMO 15.1.1.7(C) CONTENU DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) L'AOC et les spécifications d'exploitation qui y sont associées doivent contenir les informations minimales requises aux paragraphes (c) et (d), respectivement, sous un format normalisé.
- (b) Le permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation qui y sont associées définissent l'exploitation autorisée pour un exploitant.
- (c) L'AOC doit être basé sur le gabarit suivant :





Type d'exploitation (Type of Operation) Transport Aérien Commercial (Commercial Air Transport) REPUBLIQUE D'H OFFICE NATIONAL DE L'A	Passengers) Poste (Mail) RÉPUBLIQUE D'HAĪTI
d'exploitation (Type of Operation) (Commercial Air Transport) □ Frêt (Cargo) REPUBLIQUE D'H OFFICE NATIONAL DE L'A	Poste (Mail) RÉPUBLIQUE D'HAÎTI
OFFICE NATIONAL DE L'A	IAIII
(OFNAC)	OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE
Nom de l'exploitant : (Name of Carrier) Nom Commercial : (Doing Business As) Adresse de l'exploitant : (Address of Carrier) Téléphone : (Phone) Télécopie : (Fax) Courriel : (E-mail)	Contacts opérationnels - les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation : (Operational Contact details to reach operational management without undue delay):
Le présent Certificat atteste que de transport aérien commercial, comme défini dans les spécifications d' manuel d'exploitation approuvé et aux Règlements applicables de l'Avia This Certificate certifies that is au defined in the attached Operations Specifications in accordance with the approved Operat Regulations (HCAR).	ation Civile de la République d'Haiti (RACH). uthorized to perform commercial air transport operations, as
Date de délivrance (Issue date) : Nom et signature (Name & Sign	nature):
Fonction (Title) : Directeur Ge	neral





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

(d) Il faut inclure, pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant, identifié par sa marque, son modèle et son numéro de série, les autorisations, conditions et limitations suivantes: Détails relatifs au contact avec le service de délivrance, nom de l'exploitant et numéro de l'AOC, date de délivrance et signature du représentant de l'OFNAC, modèle de l'aéronef, types et zones d'exploitation, limitations et autorisations spéciales.





NMO 15.1.1.7(E) CONTENU DES SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION

(a) La mise en page des spécifications d'exploitation doit être comme suit :

N. B.: La liste nominale d'équipement s(MEL) fait partie intégrante du manuel d'exploitation.

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)											
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE											
Téléphone :	F	ax :	Courriel	:							
AOC n ⁰² : Nom de l'exploitant ³ : Date ⁴ : Signature :											
	comme	rcial :									
Type d'aéronef⁵ :											
Type d'exploitation : Transport aérien commercial Passagers Fret Autre ⁶ :											
Zones d'exploitation ⁷ :											
Restrictions spéciales ⁸ :											
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁹	OBSERVATIONS							
Marchandises dangereuses											
Opérations par faible visibilité											
Approche et atterrissage			CAT10 :								
Décollage			RVR ¹¹ :m								
Crédit(s) opérationnel(s)			12								
RVSM ¹³ □S/O											
EDTO ¹⁴ : □S/O			Seuil de temps ¹⁵ :minutes								
			Temps de déroutement max. ¹⁵ :minutes								
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN			16								
Maintien de la navigabilité	X	X	17								
EFB			18								
Autres ¹⁹											

Notes:

^{1.} Détails relatifs au contact avec l'OFNAC par téléphone et télécopieur, y compris l'indicatif du pays. Courrier électronique à fournir, si cela est disponible.





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- 2. Indiquer le numéro de l'AOC associé.
- 3. Indiquer le nom déposé de l'exploitant et son nom commercial s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.
- 4. Date de délivrance des spécifications d'exploitation (jour, mois, année) et signature du représentant de l'OFNAC.
- 5. Indiquer la désignation de l'OACI de l'équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) de la marque, du modèle, de la série ou de la série principale, si une série a été désignée (comme Boeing 737-3K2 ou Boeing-777-232), de l'aéronef. La taxonomie CAST/OACI est disponible à : http://www.intlaviationstandards.org/.
- 6. Autre type de transport à spécifier (comme un service médical d'urgence).
- 7. Liste de la ou des zones géographiques d'exploitation autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, région d'information de vol ou frontières nationales ou régionales).
- 8. Liste des limitations spéciales qui s'appliquent (comme VFR seulement, de jour seulement, etc.).
- 9. Indiquer dans cette colonne la liste des critères les plus permissifs pour chaque approbation, ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
- 10. Indiquer l'opération d'approche aux instruments concernée : Type B (CAT I, II, III). Indiquer la RVR minimale en mètres et la hauteur de décision en pieds. Utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
- 11. Indiquer la RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. Une ligne peut être utilisée par approbation si des approbations différentes sont accordées.
- 12. La case sans objet (S/O) ne peut être cochée que si le plafond maximum de l'aéronef est inférieur au FL290.
- 13. Les opérations de temps de déroutement prolongé (EDTO) ne s'appliquent actuellement qu'aux aéronefs bimoteurs. En conséquence, la case sans objet (S/O) peut être cochée si l'aéronef a plus de 2 moteurs. Si ce concept devait être étendu à l'avenir aux aéronefs à 3 ou 4 moteurs, il faudra cocher la case Oui ou Non.
- 14. La distance du seuil peut aussi être indiquée (en milles nautiques), ainsi que le type de moteur.
- 15. Navigation fondée sur les performances (PBN) : une ligne est utilisée pour chaque autorisation de spécifications PBN (comme RNAV 1, RNP 4) avec les limitations ou conditions appropriées indiquées dans les colonnes « Approbations spécifiques » et/ou « Remarques ».
- 16. Limitations, conditions et base réglementaire pour l'approbation d'exploitation associée aux spécifications de la navigation basée sur les performances (comme GNSS, DME/DME/IRU). Les informations sur la navigation basée sur les performances et les directives concernant le processus de mise en œuvre et d'approbation d'exploitation figurent dans le Manuel de la navigation fondée sur les performances (Doc 9613).
- 17. Indiquer le nom de la personne/de l'organisation ayant pour responsabilité de s'assurer du maintien de la navigabilité de l'aéronef et la réglementation exigeant le travail, c'est-à-dire dans le cadre de la réglementation de l'AOC ou d'une approbation spécifique (comme EC2042/2003, Partie M, Sous-partie G).
- 18. D'autres autorisations ou données peuvent être saisies ici, en utilisant une ligne (ou une case à plusieurs lignes) par autorisation (comme les autorisations d'approche spéciale, NMPS, performance de navigation approuvée, etc.).
 - (b) Outre ce qui figure à l'alinéa 15.1.1.7(d), les spécifications d'exploitation peuvent inclure d'autres autorisations spécifiques, comme :
 - (1) Les opérations sur aérodrome spécial (comme décollage et atterrissage courts ou atterrissage et attente à l'écart) ;
 - (2) Les procédures spéciales d'approche (comme approche en forte pente, approche pour atterrissage de précision aux instruments sur piste surveillée, approche de précision avec aide de direction de type localisateur pour piste surveillée, approche RNP, etc.);
 - (3) Le transport de passagers de nuit par aéronef monomoteur ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ; et
 - (4) Les opérations qui ont lieu dans des zones à procédures spéciales (comme celles qui ont lieu dans des zones utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).





NMO 15.2.2.2 PERSONNEL DE GESTION REQUIS POUR LES OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'arranger pour assurer la continuité de la supervision si l'exploitation est effectuée en l'absence de quelque membre que ce soit du personnel de direction requis.
- (b) Le personnel de direction requis doit travailler, par contrat, pendant un nombre d'heures suffisant pour que les fonctions de gestion soient assurées.
- (c) Une personne occupant un poste de direction requis pour le titulaire d'un AOC n'est pas autorisée à occuper un poste similaire auprès de quelque autre titulaire d'un AOC que ce soit, sauf sur dérogation accordée par l'OFNAC.

Les qualifications et expérience requises du personnel de direction sont les suivantes :

- 1- Le gestionnaire des opérations doit être ou avoir été titulaire :
 - (i) d'une licence de pilote professionnel minimum,
 - (ii) des qualifications et des annotations qu'un commandant de bord doit avoir pour piloter l'un des avions utilisés;

Il doit également démontrer à l'OFNAC, au cours d'une entrevue, qu'il connaît le contenu du manuel d'exploitation et du certificat d'exploitation aérienne, les spécifications d'exploitation, la réglementation et les normes nécessaires qui lui permettent d'accomplir ses tâches et d'assumer ses responsabilités de manière à garantir la sécurité du service.

L'entrevue a pour objectif d'etablir les connaissances du candidat. Les questions et réponses seront enregistrées.

- 2- Le chef pilote doit avoir les qualifications suivantes :
 - (i) si le certificat d'exploitation aérienne autorise :
 - (a) uniquement les vols VFR de jour être titulaire d'une licence de pilote professionnel minimum sur avions pour la classe d'avions régie par la présente partie;
 - (b) les vols IFR être titulaire d'une licence de pilote de ligne sur avions ou d'une licence de pilote professionnel avec qualification de vol aux instruments valide pour la classe d'avions régie par la présente partie.
- (ii) en plus des points visés à la clause (i), le pilote en chef doit :
 - (a) être qualifié, en vertu du programme de formation de l'exploitant aérien, à exercer les fonctions de commandant de bord sur l'un des types d'avions exploités;
 - (b) posséder au moins 500 heures de vol dont 250 heures à titre de commandant de bord au cours des trois années précédentes sur la même catégorie et classe d'aéronef utilisée; et
 - (c) démontrer à l'OFNAC, au cours d'une entrevue, qu'il connaît le contenu du manuel d'exploitation de la compagnie, des manuels de formation, des procédures d'utilisation normalisées (le cas échéant), du manuel du pilote vérificateur agrée (le cas échéant), et





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

les dispositions du Règlement et des normes nécessaires pour être en mesured'assumer les tâches et les responsabilités reliées à son poste.

L'entrevue a pour objectif d'établier les connaissances du candidat. Les questions et les réponses seront enregistrées.





3- Le gestionnaire de la maintenance doit avoir les gualifications suivantes :

Le responsable du système de contrôle de la maintenance (gestionnaire de la maintenance) doit faire partie du personnel de l'exploitant aérien. Cette mesure vise à s'assurer que la personne désignée ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêt du fait de son obligation de rendre compte au nom de l'exploitant aérien de toutes les activités ayant trait à l'organisme de maintenance. Les employés d'un organisme de maintenance à contrat ne sont pas admissibles à ce poste. Cette exigence ne signifie pas que la personne désignée doit être employée à temps plein. Des personnes comme des employés à temps partiel peuvent être désignées à condition d'être disponibles durant toutes les périodes nécessaires pour effectuer un contrôle efficace du système de la maintenance tout en tenant compte du type et de la fréquence des activités aériennes.

Le candidat au poste de « gestionnaire de la maintenance » au sein de l'organisme de l'exploitant aérien doit posséder des connaissances suffisantes dans les domaines suivants et le démontrer au cours d'une entrevue administrée par le personnel de l'OFNAC :

- a) les politiques approuvées de l'exploitant aérien
- b) les fonctions et les responsabilités du poste désigné;
- c) les fonctions des personnes à qui l'on a assigné des responsabilités fonctionnelles;
- d) les responsabilités de l'exploitant aérien en comparaison de celles de l'OMA;
- e) l'identification des données de référence acceptables pour établir les calendriers de maintenance;
- f) l'utilisation des techniques d'échantillonnage du parc d'aéronefs;
- g) le contrôle des inspections à intervalles réguliers;
- h) les programmes de fiabilité;
- i) les types et les méthodes de contrôle ayant trait aux tâches de maintenance obligatoires;
- j) le contrôle de défectuosités;
- k) les exigences relatives à la remise en service technique;
- I) les exigences relatives à la certification après maintenance;
- m) le contrôle des travaux élémentaires et de l'entretien courant;
- n) la responsabilité à l'égard de la tenue des dossiers; et
- o) la fonction d'assurance de la qualité.

L'entrevue a pour objectif d'établir les connaissances du candidat. Les questions et les réponses seront enregistrées.

(d) Le titulaire d'un AOC est autorisé à employer une personne ne répondant pas à la qualification ou à l'expérience appropriée si l'OFNAC accorde une dérogation après avoir jugé que cette personne possède une expérience comparable et peut exercer de façon efficace les fonctions de direction requises.







NMO 15.2.2.4 CONSERVATION DES DOCUMENTS

(a) Un exploitant doit s'assurer que les informations ou la documentation suivantes sont conservées pendant les durées indiquées au tableau ci-après :

Tableau de conservation des dossiers

Dossiers de l'équipage de conduite	
Temps de vol, de service et de repos	2 ans
Licence et certificat médical	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite ait quitté le service de l'exploitant
Formation au sol et en vol (tous les types)	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite ait quitté le service de l'exploitant
Formation de qualification pour route et aérodrome/héliport	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite ait quitté le service de l'exploitant
Formation aux marchandises dangereuses	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite ait quitté le service de l'exploitant
Formation en matière de sécurité.	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite ait quitté le service de l'exploitant
Vérifications des compétences et de qualification (tous les types)	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite ait quitté le service de l'exploitant
Dossiers de l'équipage de cabine	
Temps de vol, de service et de repos	2 ans
Licence, si cela s'applique	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine ait quitté le service de l'exploitant
Formation au sol et en vol (tous les types) et vérifications des qualifications	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine ait quitté le service de l'exploitant
Formation aux marchandises dangereuses	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine ait quitté le service de l'exploitant
Formation en matière de sécurité.	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine ait quitté le service de l'exploitant
Vérifications des compétences	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine ait quitté le service de l'exploitant
Dossiers d'autres membres du personnel du titulaire de l'AOC	
Formation/qualification d'autres membres du personnel pour lesquels la présente réglementation requiert un programme d'instruction homologuée	Jusqu'à 12 mois après que l'employé ait quitté le service de l'exploitant
Licence, si elle est requise, et certificat médical, s'il est requis	Jusqu'à 12 mois après que l'employé ait quitté le service de l'exploitant
Vérifications de l'aptitude professionnelle ou des compétences, si cela est requis	Jusqu'à 12 mois après que l'employé ait quitté le service de l'exploitant

Formulaires de préparation de vol





Tableau de conservation des dossiers

Manifestes de chargement rempli	Trois mois après la fin du vol
Rapports relatifs à la masse et au centrage.	Trois mois après la fin du vol
Autorisation d'envoi	Trois mois après la fin du vol
Plans de vol	Trois mois après la fin du vol
Manifestes de passagers	Trois mois après la fin du vol
Bulletins météorologiques	Trois mois après la fin du vol
Dossiers des enregistreurs de bord	
Enregistrements des conversations dans les postes de pilotage	Conservés après un accident ou un incident pendant 60 jours ou plus si l'OFNAC le demande
Enregistrements des données de vol	Conservés après un accident ou un incident pendant 60 jours ou plus si l'OFNAC le demande
Livret technique d'aéronef	
Section du carnet de route	2 ans
Section de la maintenance	2 ans
Dossiers de maintenance de l'aéronef	
La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les composants à durée de vie limitée	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
Les détails appropriés sur les modifications et réparations faites à l'aéronef et ses composants	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses composants sujets à une révision obligatoire	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
Les dossiers de maintenance détaillés montrant que tous les impératifs requis pour la signature d'une fiche de maintenance ont été satisfaits	Un an après la signature de la fiche de maintenance
Autres dossiers	
Plan de vol exploitation	Trois mois après la fin du vol
Dossiers du système qualité	5 ans
Document d'expédition de marchandises dangereuses	Six mois après la fin du vol
Liste de pointage d'acceptation de marchandises dangereuses	Six mois après la fin du vol
Dossiers sur le dosage des rayonnements cosmiques et solaires, si le titulaire de l'AOC exploite des aéronefs volant à plus de 15 000 m d'altitude	Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage ait quitté le service du titulaire de l'AOC

N. B. : Voir 15.3.1.5 pour les détails portant que la section du carnet de route et 15.4.1.9 pour ceux qui ont trait à la section de maintenance du livret technique d'aéronef.

Immatriculation:



Nom de



Feuillet No 3:

NMO 15.2.2.8LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF

Carnet de vol²

(a) Ce qui suit constitue deux exemples de livret technique d'aéronef :

I I EVDIO	ııaııı																
Adresse		oitan	nt Signat	ure d	lu commandant	4:		m et affe quipage	affectation du ou des autres membres de ge : Type d'avion : Date :)ate :			
	V	OL ⁵	5:		VÉRIFIC ATION		MPS DE \ Le à ca		TEI	MPS EN VOI		CHAR	GEMENT	CARE	BURANT À I	BORD	
Nature du vol ⁶ :	De:	À:	Nombre d'atterrissage		Préparation au vol ⁸ :		Marche :	Heure :	Décollage :	Atterrissage :	Heure :	Nombre de pass./fret (kg):	Masse au décollage (kg) :		Décollage ⁹ : (litres/kg) :		age :

Nom du commandant :

RAPPORT	DONNÉES DE VOL DE	CALE À CALE	RAPPORT D'INCIDENTS/ÉVÉNEMENTS/OBSERVATIONS/DÉFAUTS NOTÉS ¹⁰						
	Temps de vol de cale à cale :	Atterrissages :	Type de rapport Opération/technique/autre ¹¹ : Noter auconformément aux instructions ¹²	si tout dégivrage/antigivrage					
Total par jour :									
Total rapport précédent :									
Total à reporter :									
RAPP	ORT DONNÉES DE VO	DL EN VOL	CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE	MESURES PRISES ¹³					
	Temps de vol :	Prochaine maintenance :	Nom de personnel certificateur et références JAR 145 approuvée (si cela s'applique)						
Total pour ce feuillet :		Heures	Certifie que le travail effectué l'a été conformément à JAR 145, sauf autrement spécifié, et en raison de ce travail, l'aéronef/le composant d'aéronef est considéré comme étant prêt pour sa remise en service.						
Total du feuillet précédent :		Atterrissages	Signature						
Total à reporter :		Date							

¹ Nom et adresse de l'exploitant imprimés à l'avance ou remplis à la main.

- ² Doit être rempli pour :
 - Chaque jour ; et
 - Chaque membre de l'équipage de conduite.
- 3 Le numéro de feuillet (par ex. année/numéro) doit être imprimé à l'avance ou imprimé à la main. Tous les feuillets doivent être identifiables et numérotés selon un système continu qui présente la même sécurité qu'ils soient imprimés à l'avance ou à la main.
- ⁴ La signature du commandant indique que tout ce qui figure sur ce feuillet est correct.
- ⁵ Pour les vols de A à A, une note récapitulative peut être indiquée. Une note doit être indiquée pour tous les autres vols, comme de A à B.
- ⁶ Comme privé, commercial, technique, formation, remorquage de planeur, etc.
- ⁷ Nombre d'atterrissages s'il s'agit d'un récapitulatif.
- 8 La préparation au vol conforme au manuel d'exploitation (initiales du commandant) indique ce qui suit :
 - 1. La masse et le centrage sont dans les limites
 - 2. La vérification prévol a été faite
 - 3. L'état technique a été vérifié et l'avion est accepté par le commandant
 - 4. Le manifestes des passagers/la documentation ont été remplis
- ⁹ Total du carburant à bord (indiquer l'unité, sauf si elle est imprimée à l'avance).
- ¹⁰ Rapport d'incidents/événements/observations (exploitation, technique, autres) :
 - S'il n'y a pas de rapport à faire, indiquer « Rien »
 - Si un rapport doit être fait, en indiquer (marquer) le type





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- ¹¹ Numéroter chaque observation séquentiellement pour chaque feuillet.
- ¹² S'il y a eu dégivrage ou antigivrage, indiquer l'heure et la quantité et le type de fluide utilisé ou toute autre mesure prise, comme l'enlèvement de neige ou de glace par moyen mécanique, si l'huile a été remplie, indiquer l'heure et la quantité.
- ¹³ Utiliser le même numéro que celui qui correspond à l'observation pour relier le rapport et l'intervention.





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

Adresse de l'exploitant :		Date :	ÉQUIPAGE		CHARGE		LUBRIF	IANT		DEGIVRAGE AU SOL		Feuillet	numéro 00000	001
	-	Type d'avion :	Nom du command Nom et devoir du d'équipage				Moteur 1 rempli :	/ Moteur 2		Mélange : Temps de dégivrage Début :		Mélange : Total heures avio Total atterrissage Prochaine mainte En heures :		 :
VOL			•	AVANT LE TEMP			TEMPS DE VOL RÉEL			CARBURANT À BORD (LITRES/KG/LIVRES)				
Vol Nº :	De :	À:	Nombre d'atterrissages :	Nom/Signature :	Enlevées : Remplacées :		Heure :	Décollage :	Atterrissage :	Heure :	Embarqué :	Décol lage :	Atterrissage :	
Défauts	iauts			Signature	Mesure prise					Remise en service AMO				
00000001-1												Date :		
							Pièce numéro : Heure Nom :				Lieu: Heure: Nom: Signature:			
00000001-2												Date :		
							Pièce numéro : Enlevée : Remplacée : Signature :						e: :	
00000001-3													rd numéro :	
							Pièce numéro : Enlevée : Remplacée :					Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :		





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

<u>DÉFAUT MEL RETARDÉ</u> Article MEL Date ouverture Catégorie Date limite	Acceptation du capitaine	Vérification quotidienne//Maintenance effectuée :	Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :
--	--------------------------------	---	--





NMO 15.2.3.2LOCATION D'AERONEF SANS EQUIPAGE IMMATRICULE A L'ETRANGER

- (a) Le titulaire d'un AOC est autorisé à louer un aéronef sans équipage aux fins de transport commercial aérien auprès de tout titulaire d'un AOC d'un État signataire de la Convention de Chicago, sous réserve du respect des conditions suivantes :
 - (1) L'aéronef a à bord un certificat de navigabilité approprié, délivré, conformément à l'Annexe 8 de l'OACI, par l'État d'immatriculation et répond aux impératifs d'immatriculation et d'identification de ce pays.
 - L'aéronef est d'une conception de type conforme à tous les impératifs qui s'y appliqueraient s'il était immatriculé en Haïti, y compris ceux qui doivent être satisfaits pour la délivrance d'un certificat normal de navigabilité de l'OFNAC (y compris la conformité à la conception de type, les conditions d'exploitation en toute sécurité, et ceux qui portent sur le bruit, la décharge de carburant et les émissions des moteurs).
 - (3) L'aéronef est entretenu conformément à un programme de maintenance agréé.
 - (4) L'aéronef est exploité par du personnel navigant employé par le titulaire de l'AOC, détenteur d'une licence ou d'une validation de licence émise par l'État d'immatriculation.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir à l'OFNAC une copie du contrat de location sans équipage qui doit être exécuté pour approbation.
- (c) Le contrôle d'exploitation de tout aéronef loué sans équipage relève du titulaire de l'AOC qui exploite cet aéronef.
- (d) L'OFNAC indique l'aéronef loué sans équipage sur les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC locataire.
- (e) Le titulaire d'un AOC louant un aéronef sans équipage doit faire en sorte que le contrat de location sans équipage soit explicite en ce qui concerne le programme de maintenance et la MEL à respecter pendant la durée du bail.

NMO 15.2.3.3LOCATION AVEC EQUIPAGE

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir à l'OFNAC une copie du contrat de location avec équipage qui doit être exécuté pour approbation.
- (b) L'OFNAC détermine quelle partie à l'accord de location avec équipage possède le contrôle opérationnel en fonction de la portée et du contrôle de certaines fonctions d'exploitation, telles que :
 - (1) Le début et la fin des vols
 - (2) La maintenance et l'entretien de l'aéronef
 - (3) La programmation des membres d'équipage
 - (4) Le paiement des membres d'équipage
 - (5) La formation des membres d'équipage
- (c) Chaque titulaire d'un AOC partie à un accord de location avec équipage doit amender ses spécifications d'exploitation afin d'y inclure les informations suivantes :
 - (1) Les noms des parties à l'accord et la durée de celui-ci





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (2) La marque, le modèle et la série de chaque aéronef concerné par l'accord
- (3) Le type d'opération
- (4) La date d'expiration de l'accord de location
- (5) Une déclaration spécifiant quelle partie est jugée comme ayant le contrôle opérationnel
- (6) Toute autre stipulation, condition ou limitation déterminée nécessaire par l'OFNAC

NMO 15.3.1.2(G) MANUEL D'EXPLOITATION — GENERALITES

(a) La partie ou la section des généralités du manuel d'exploitation doit contenir au moins ce qui suit ∶

1.0 Administration et contrôle du manuel d'exploitation

- **1.1** Introduction.
 - (a) Une déclaration selon laquelle le manuel est conforme à toutes les réglementations et aux impératifs de l'OFNAC qui s'appliquent et aux stipulations du permis d'exploitation aérienne concerné.
 - (b) Une déclaration selon laquelle le manuel d'exploitation contient les instructions d'exploitation auxquelles le personnel approprié doit se conformer dans l'exercice de ses devoirs.
 - (c) Une liste et une brève description des diverses parties du manuel d'exploitation, de ce qu'elles contiennent, de ce à quoi elles s'appliquent et de leur utilisation.
 - (d) Une explication et la définition des termes et des mots utilisés dans le manuel.
- **1.2** Système d'amendement et de révision.
 - (a) Un manuel d'exploitation doit indiquer qui a pour responsabilité de publier et d'insérer les amendements et les révisions.
 - (b) Il faut un dossier des amendements et des révisions avec les dates auxquelles de leur insertion et de leur entrée en vigueur.
 - (c) Une déclaration selon laquelle il est interdit d'écrire à la main les amendements et les révisions, sauf dans les situations qui requièrent immédiatement un amendement ou une révision dans l'intérêt de la sécurité.
 - (d) Une description du système d'annotation des feuilles et les dates de leur entrée en vigueur.
 - (e) Une liste des feuilles valides et leur date d'entrée en vigueur.
 - (f) Annotation des changements (sur les feuilles avec texte et, si c'est faisable, sur les cartes et les schémas).
 - (g) Un système d'enregistrement des révisions temporaires.
 - (h) Une description du système de distribution des manuels, amendements et révisions.
 - (i) Une déclaration indiquant qui a pour responsabilité de notifier l'OFNAC de tout changement proposé et de travailler avec elle sur les changements qui requièrent son approbation.



2.0 Organisation et responsabilités

2.1 Structure organisationnelle.

Une description de la structure organisationnelle, dont l'articulation générale de la compagnie et l'organisation du service d'exploitation. La relation entre le service d'exploitation et les autres services de la compagnie. Il faut indiquer, en particulier, la subordination et la voie hiérarchique de toutes les divisions, tous les services, etc. en ce qui concerne la sécurité des opérations aériennes. Les instructions donnant les grandes lignes des responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la conduite des opérations aériennes.

2.2 Gestionnaire responsable.

Le nom de chaque gestionnaire responsable des opérations aériennes, du système de maintenance, de la formation de l'équipage et des opérations au sol doit être indiqué. Il faut inclure une description de leurs fonctions et de leurs responsabilités.

2.3 Responsabilités et devoirs du personnel de gestion de l'exploitation.

Il faut donner une description des devoirs, responsabilités et pouvoirs du personnel de gestion de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des opérations aériennes et de la conformité à la réglementation qui s'applique.

2.4 Pouvoirs, devoirs et responsabilités d'un commandant de bord.

Il faut qu'il y ait une déclaration définissant les pouvoirs, les devoirs et les responsabilités du commandant de bord.

3.0 Contrôle opérationnel et supervision

3.1 Supervision de l'exploitation par le titulaire de l'AOC.

Il faut qu'il y ait une description du système de supervision de l'exploitation par le titulaire de l'AOC. Cette description doit montrer comment la sécurité des opérations aériennes et la qualification du personnel qui y prend part sont supervisées et suivies.

3.2 Système de publication d'instructions et d'informations d'exploitation supplémentaires (le cas échéant)

Une description de tout système de publication d'informations qui peuvent être de nature opérationnelle, mais qui viennent compléter celles figurant dans le manuel d'exploitation. Il faut inclure l'applicabilité de ces informations et les responsabilités de leur publication.

3.3 Contrôle opérationnel.

Une description des objectifs, procédures et responsabilités nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel en ce qui concerne la sécurité en vol.

4.0 Équipage

4.1 Programmation de l'équipage.

Une explication de la méthode utilisée pour déterminer la programmation de l'équipage en tenant compte de l'expérience (totale et à bord du type), récence et de la qualification de l'équipage;



5.0 Qualification de l'équipage de conduite, de l'agent technique d'exploitation (le cas échéant) et des autres membres du personnel d'exploitation (le cas échéant)

5.1 Qualifications.

> Une description de la ou des qualifications de licence, de l'expérience en qualification/compétence (comme pour les routes et les aérodromes), de la formation, de la vérification et de l'expérience récente du personnel d'exploitation en ce qui concerne l'exécution de ses tâches. Il faut tenir compte du type d'aéronef et du genre d'opération.

- 5.2 Équipage de conduite.
 - (a) Exploitation à bord de plus d'un type ou d'une variante.
- 5.3 Autre personnel d'exploitation (le cas échéant).

6.0 Gestion de la fatigue

- 6.1 Limitations du temps de vol et de service et plans de repos.
 - (a) Équipage de conduite
 - (b) Agent technique d'exploitation/de régulation des vols (le cas échéant)

7.0 État de santé de l'équipage

7.1 Précautions relatives à la santé de l'équipage.

La réglementation et les directives données aux membres de l'équipage concernant la santé, dont ce qui suit :

- Alcool et autres boissons enivrantes ; (a)
- Stupéfiants; (b)
- (c) Drogues;
- (d) Somnifères:
- (e) Préparations pharmaceutiques ;
- (f) Vaccination;
- (g) Plongée ;
- (h) Don de sang;
- (i) Précautions relatives aux repas avant et durant le vol ;
- (i) Sommeil et repos ; et
- Opérations chirurgicales. (k)

8.0 Procédures d'exploitation

8.1 Instructions relatives à la préparation au vol.

En fonction de ce qui s'applique à l'exploitation :

- 8.1.1 Critères permettant de déterminer si les aéroports peuvent être utilisés.
- 8.1.2 La méthode permettant de déterminer les altitudes minimales de vol.
- 8.1.3 Minima d'exploitation en route pour les vols VFR.

Une description des minima d'exploitation en route pour les vols VFR ou la partie VFR d'un vol et, lorsque des



aéronefs monomoteurs sont utilisés, des instructions pour le choix de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé sans danger.

- **8.1.4** Présentation et application des minima d'exploitation pour les aéroports et en route.
- **8.1.5** Interprétation des informations météorologiques.

Matériel explicatif pour le décodage des prévisions et des bulletins météorologiques pertinents pour la zone d'exploitation, dont l'interprétation des expressions conditionnelles.

8.1.6 Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau méthanol transportées.

Les instructions et méthodes spécifiques permettant de déterminer les quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau méthanol à transporter et de les suivre en vol. Cette section comprend aussi des instructions concernant la mesure et la distribution de fluide transporté à bord. Ces instructions doivent tenir compte de toutes les circonstances qui peuvent probablement être rencontrées en vol, y compris la possibilité d'effectuer une nouvelle planification en vol et de panne d'un ou de plusieurs groupes motopropulseurs de l'aéronef ainsi qu'une perte possible de pressurisation. Il faut aussi décrire le système permettant de tenir à jour les dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant.

8.1.7 Masse et centre de gravité.

Les principes généraux portant sur la masse et le centre de gravité, dont ce qui suit :

- (a) La politique portant sur l'utilisation de masses normalisées et/ou réelles ;
- (b) La méthode permettant de déterminer la masse applicable des passagers, des bagages et du fret ;
- (c) Les masses des passagers et des bagages applicables pour les divers types d'opérations et d'aéronefs :
- (d) Les instructions et informations d'ordre général requises pour la vérification des divers types de documentation utilisée pour la masse et le centrage ;
- (e) La politique/les procédures relatives à l'assignation de sièges ; et
- (f) La liste des documents, formulaires et informations supplémentaires devant être transportés pendant le vol.
- **9.2** Arrangements et procédures de service au sol.
 - **9.2.1** Procédures d'avitaillement.

Une description des procédures d'avitaillement, dont ce qui suit :

- (a) Les mesures de sécurité prises lors du chargement du carburant.;
- (b) Le chargement de carburant lorsque les passagers embarquent, sont à bord ou débarquent ;
- (c) Les mesures à prendre pour éviter de mélanger les carburants ; et
- (d) La méthode visant à assurer que la quantité requise de carburant est chargée.
- **9.2.2** Procédures de traitement de l'aéronef, des passagers et du fret en ce qui concerne la sécurité.





Une description des procédures à utiliser pour assigner les sièges, l'embarquement et le débarquement des passagers et pour le chargement et le déchargement de l'aéronef.

Il faut aussi indiquer d'autres procédures visant à assurer la sécurité pendant que l'aéronef se trouve sur l'aire de trafic. Ces procédures doivent porter sur ce qui suit :

- (a) Les passagers malades et les personnes dont la mobilité est réduite ;
- (b) Les dimensions et le poids autorisés des bagages à main ;
- Le chargement et l'amarrage d'articles à bord de l'aéronef ; (c)
- Les charges spéciales et le classement des soutes (c'est-à-dire les (d) marchandises dangereuses, les animaux vivants, etc.);
- Le positionnement de l'équipement au sol ; (e)
- (f) Le fonctionnement des portes et sorties d'urgences de l'aéronef ;
- (g) La sécurité sur l'aire de trafic, dont la prévention des incendies et les zones de souffle et d'aspiration;
- Les procédures de démarrage, de départ de l'aire de trafic et d'arrivée ; (h)
- L'entretien de l'aéronef : (i)
- Les documents et les formulaires ; (i)
- L'occupation de sièges de l'aéronef par plusieurs personnes.
- 9.2.3 Procédures de refus d'embarquement.

Les procédures visant à s'assurer que les personnes qui semblent en état d'ébriété ou dont les manières et le comportement physique indiquent qu'elles sont sous l'influence d'alcool ou de drogues, à l'exception de patients recevant des soins appropriés, se voient interdire d'embarquer.

9.3 Procédures de vol et équipement de navigation en vol.

Une description des procédures de vol, dont ce qui suit :

- Les instructions permanentes (SOP) pour chaque phase du vol; (a)
- (b) Les instructions relatives à l'utilisation des listes de vérification et guand elles doivent être utilisées :
- (c) Les procédures d'urgence pour le départ ;
- Les instructions relatives au maintien de la prise de conscience de l'altitude et (d) l'utilisation de rappels automatisés, ou de l'équipage de conduite, de l'altitude
- Les instructions relatives à l'utilisation du pilotage automatique et de l'automanette en (e) IMC
- Les instructions relatives à la clarification et à l'acceptation des autorisations ATC, (f) particulièrement en ce qui concerne le dégagement du terrain
- Les briefings relatifs au départ et à l'approche (g)
- Les procédures de familiarisation avec les zones, les routes et les aérodromes (h)
- La procédure d'approche stabilisée (i)
- Les limitations des vitesses élevées de descente près de la surface (j)
- Les conditions requises pour commencer ou poursuivre une approche aux (k) instruments



- Les instructions relatives à l'exécution des procédures d'approche de précision et de non-(I) précision aux instruments
- (m) Les circonstances dans lesquelles il faut maintenir une écoute radio
- 9.3.1 Équipement de navigation.

Une liste de l'équipement de navigation qui doit être à bord, dont tout ce qu'il faut pour l'exploitation lorsque la navigation fondée sur les performances est requise.

9.3.2 Procédures de navigation.

> Une description de toutes les procédures de navigation pertinentes pour le ou les types et le ou les domaines d'exploitation. Il faut tenir compte de ce qui suit :

- (a) Les procédures de navigation standard, dont la politique relative à l'exécution de comparaisons indépendantes de ce qui a été saisi au clavier lorsque ceci affecte la trajectoire de vol que l'aéronef doit suivre.
- (b) Nouvelle planification en vol.
- Les procédures à suivre en cas de dégradation du système. (c)
- Lorsque cela est pertinent pour les opérations, les procédures de navigation à (d) longue distance et la désignation et l'utilisation d'aérodromes de dégagement.
- Les instructions et les impératifs de formation pour éviter qu'un vol contrôlé (e) percute le terrain et la politique relative à l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).
- La politique, les instructions, les procédures et les impératifs de formation pour (f) éviter les collisions et relatifs à l'utilisation du système anti-collision embarqué (ACAS).
- Les informations et instructions relatives à l'interception d'aéronef civil, dont : (g)
 - (1) Les procédures prescrites par la Partie 8 du RACH, NMO 8.8.1.28 pour les commandants de bord d'aéronefs interceptés ; et
 - (2) Les signaux visuels que les aéronefs intercepteurs et interceptés doivent utiliser, comme celles qui figurent à la Partie 8 du RACH, NMO 8.8.1.28.
- 9.3.3 Politique et procédures de gestion en vol du carburant.
- 9.3.4 Conditions atmosphériques défavorables et potentiellement dangereuses.

Les procédures à suivre pour voler dans et/ou éviter des conditions atmosphériques potentiellement dangereuses, dont ce qui suit :

Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (b) Givrage;
- (c) Turbulences;
- (d) Cisaillement du vent ;
- (e) Courant-jet;
- (f) Nuages de cendres volcaniques ;
- (g) Fortes précipitations ;
- (h) Tempêtes de sable ;
- (i) Onde orographique; et
- (j) Inversions importantes de température.
- **9.3.5** Restrictions d'exploitation.
 - (a) Exploitation par temps froid;
 - (b) Décollage et atterrissage dans des turbulences ;
 - (c) Exploitation avec faible cisaillement du vent ;
 - (d) Exploitation par vent de travers (y compris par vent arrière);
 - (e) Opérations par température élevée ; et
- **9.3.6** Impératifs relatifs à la sécurité de la cabine.

Les procédures couvrant ce qui suit :

- (a) La préparation de la cabine pour le vol, les impératifs pendant le vol et la préparation pour l'atterrissage, dont les procédures d'arrimage de la cabine;
- (b) Les procédures visant à s'assurer que les passagers sont assis à un endroit où, au cas où une évacuation d'urgence s'imposerait, ils peuvent le mieux aider et ne pas gêner l'évacuation de l'aéronef;
- (c) Les procédures à suivre lors de l'embarquement et du débarquement des passagers ;
- (d) Les procédures à suivre pour l'avitaillement avec des passagers à bord, qui embarquent ou débarquent ;
- (e) Interdiction de Fumer à bord ; et
- (f) L'utilisation d'équipement électronique portatif et de téléphones mobiles.
- **9.3.7** Procédures d'information des passagers.

Le contenu, les moyens et le moment de l'information des passagers.

- **9.4** Exploitation par tout temps.
- **9.5** Utilisation de la ou des listes minimales d'équipements et d'écarts de configuration.
- 9.6 Vols non commercialisés.

Les procédures et limitations concernant :

- (a) Les vols de formation ;
- (b) Les vols d'essai ;



Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (c) Les vols de livraison ;
- (d) Les vols de convoyage ;
- (e) Les vols de démonstration ; et
- (f) Les vols de mise en place, y compris les personnes qui peuvent être transportées sur ces vols.
- **9.7** Impératifs relatifs à l'oxygène.

Une explication des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utilisé.

10.0 Marchandises dangereuses et armes

10.1 Transport de marchandises dangereuses.

Informations, instructions et directives concernant le transport de marchandises dangereuses, dont :

- (a) La politique du titulaire d'un AOC relative au transport de marchandises dangereuses ;
- (b) Les procédures et mesures à prendre en réaction à des situations d'urgence concernant des marchandises dangereuses ;
- (c) Les devoirs de tout le personnel concerné ; et

10.2 Transport d'armes.

Les conditions dans lesquelles les armes et munitions de guerre et les armes de sport peuvent être transportées dans un compartiment inaccessible en vol.

11.0 Sécurité

11.1 Politiques et procédures relatives à la sécurité.

Une description des politiques et procédures relatives à la sécurité portant sur la façon de traiter et de signaler les crimes commis à bord, comme une ingérence illicite, un sabotage, une alerte à la bombe et un détournement d'avion.

11.2 Instructions et directives relatives à la sécurité.

Les instructions et les directives de nature non confidentielle qui comprennent les pouvoirs et les responsabilités du personnel d'exploitation.

11.3 Mesures de sécurité préventives et formation à celles-ci.

Une description des mesures de sécurité préventives et de la formation à celles-ci.

N. B. : Certaines parties des instructions et des directives portant sur la sécurité peuvent être gardées confidentielles.

12.0 Traitement des accidents et des événements

- (a) Les procédures portant sur la façon de traiter les accidents et les événements et d'en aviser et d'en rendre compte. Cette section doit comprendre :
- (1) Les définitions des accidents et des événements ainsi que les responsabilités pertinentes de toutes les personnes concernées ;
- (2) La description de quels services de la compagnie, des autorités concernées ou d'autres institutions doivent être notifiés, par quels moyens et dans quel ordre en cas d'accident ;
- (3) Les impératifs spéciaux de notification en cas d'accident ou d'événement causé par la présence de marchandises dangereuses à bord ;

Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (4) Une description des impératifs de compte rendu d'événements et d'accidents spécifiques ;
- (5) Les formulaires utilisés pour les comptes rendus et la procédure à suivre pour leur soumission à l'OFNAC doivent aussi en faire partie ;
- (6) Si le titulaire de l'AOC élabore, pour son propre usage interne, des procédures supplémentaires portant sur les comptes rendus, une description de leur applicabilité et des formulaires apparentés qui doivent être utilisés ; et
- (7) Les procédures à suivre par les commandants de bord qui sont témoins d'un accident.

13.0 Règles de l'air

Les règles de l'air, dont :

- (a) Leur application au territoire ;
- (b) Les circonstances dans lesquelles il faut maintenir une écoute radio ;
- (c) Les autorisations de l'ATC, le respect du plan de vol et les comptes rendus de position ;
- (d) Les codes visuels sol/air utilisés par les survivants, une description des aides de signalisation et de leur utilisation ; et
- (e) Les signaux de détresse et d'urgence.

NMO 15.3.1.3MANUEL DES PROGRAMMES DE FORMATION

(a) Chaque titulaire et demandeur d'un AOC doit soumettre et tenir à jour, dans le cadre de son manuel d'exploitation, des programmes de formation basés sur les grandes lignes suivantes :

1.0 Cursus de formation et programmes de vérification

- **1.1** Impératifs d'ordre général.
 - (a) Le titulaire d'un AOC doit élaborer des cursus de formation et des programmes de vérification visant à répondre aux impératifs respectifs de l'OFNAC pour tout le personnel d'exploitation affecté à des tâches d'exploitation ayant trait à la préparation et/ou à la conduite d'un vol. Le titulaire d'un AOC n'est pas autorisé à utiliser quelque personne que ce soit en tant que membre de l'équipage de conduite requis ou à un poste d'exploitation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si cette personne répond aux impératifs de formation et d'expérience récente établis par l'OFNAC pour ce poste.
- **1.2** Équipage de conduite.

Les cursus de formation et les programmes de vérification destinés aux membres de l'équipage de conduite doivent comprendre ce qui suit :

- (a) Un programme de formation écrit, acceptable pour l'OFNAC, portant sur la familiarisation de base, la formation initiale, aux différences et périodique, selon le cas, pour les membres de l'équipage de conduite pour chaque type d'aéronef qu'ils exploitent. Ce programme de formation écrit doit porter sur les procédures normales et d'urgence qui s'appliquent à chaque type d'aéronef à bord duquel le membre de l'équipage se trouve.
- (b) Des installations de formation au sol et en vol adéquates et des instructeurs bien qualifiés pour répondre aux besoins et objectifs de la formation.
- (c) Une liste à jour des matériels pédagogiques approuvés, de l'équipement, des dispositifs de formation, des simulateurs et autres articles requis pour la formation en vue de répondre aux besoins en matière de formation pour chaque type et variante d'aéronef exploité par le titulaire de l'AOC.



Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (d) Un nombre adéquat de personnes assurant la vérification au sol et de pilotes pour assurer une formation et une vérification adéquates des membres de l'équipage de conduite.
- (e) Un système d'enregistrement acceptable pour l'OFNAC, indiquant la conformité aux impératifs appropriés de formation et d'expérience récente.

1.3 Tous les membres d'équipage.

Un programme de formation écrit doit être élaboré pour tous les membres de l'équipage pour les procédures d'urgence appropriées à chaque marque et modèle d'aéronef à bord duquel le membre de l'équipage se trouve. Les domaines doivent comprendre : (Les instructions relatives aux procédures d'urgence, aux affectations et à la coordination de l'équipage.)

- (a) Les instructions individuelles relatives à l'utilisation de l'équipement d'urgence embarqué, comme les extincteurs, l'équipement respiratoire d'urgence, l'équipement pour les premiers soins et comment s'en servir correctement, les issues de secours -et le système d'oxygène de l'aéronef, y compris l'utilisation des bouteilles d'oxygène d'urgence portatives. Les membres l'équipage doivent aussi s'entraîner à l'utilisation de l'équipement d'urgence destiné à les protéger en cas d'incendie ou de fumée dans le poste de pilotage.
- (b) La formation doit aussi comprendre des instructions relatives aux urgences potentielles, comme une décompression rapide, un amerrissage forcé, la lutte contre le feu, l'évacuation de l'aéronef, les urgences médicales, les détournements et les passagers perturbateurs.
- (c) La formation périodique prévue pour répondre aux impératifs de l'OFNAC.

1.4 Tout le personnel d'exploitation.

Les cursus de formation et les programmes de vérification destinés à tout le personnel d'exploitation doivent comprendre ce qui suit :

- (a) La formation à la reconnaissance de toutes les marchandises dangereuses.
- (d) Toute la formation appropriée en matière de sécurité requise par l'OFNAC.
- (e) Une méthode permettant toute notification requise d'un accident ou d'un incident impliquant des marchandises dangereuses.

1.6 Personnel d'exploitation autre que les membres de l'équipage.

Le titulaire de l'AOC doit élaborer, pour le personnel d'exploitation autre que les membres d'équipage (comme l'agent technique d'exploitation, le personnel de manutention, etc.), un programme de formation écrit qui concerne ses devoirs respectifs. Il doit porter sur toute formation initiale, périodique, sur les différences, spécialisée et autre requise par l'OFNAC.

2.0 Procédures de formation et de vérification

2.1 Procédures de vérification de l'aptitude professionnelle

(a) Les procédures à appliquer au cas où ce personnel n'atteint pas les normes requises ou ne s'y maintient pas.

2.2 Procédures portant sur la simulation de situations anormales ou d'urgence.

Les procédures visant à s'assurer que les situations anormales ou d'urgence qui requièrent l'application de toutes ou d'une partie des procédures pour situation anormale ou d'urgence, et la simulation d'IMC par moyens artificiels, ne sont pas simulées lors des vols de transport commercial aérien.

3.0 Conservation de la documentation





3.1 Documentation à conserver et temps de conservation.

Le titulaire d'un AOC doit conserver toute la documentation requise par l'OFNAC appropriée ou celle par l'autorité d'un autre État dans lequel il opère, pendant le temps spécifié par l'autorité la Régie concernée ou celui qui est requis pour montrer la conformité à la réglementation appropriée ou à son manuel d'exploitation, quel que soit le plus long.

NMO 15.3.1.4 MANUEL D'UTILISATION DE L'AERONEF

(a) Chaque demandeur et titulaire d'un AOC doit soumettre et tenir à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le cadre de son manuel d'exploitation, contenant au moins ce qui suit :

1.0 Informations d'ordre général et unités de mesure

Les informations d'ordre général (comme les dimensions de l'aéronef), dont une description des unités de mesure utilisées pour l'exploitation du type d'aéronef concerné et des tables de conversion.

2.0 Limitations

2.1 Limitations de certification et d'exploitation.

Une description des limitations de certification et des limitations d'exploitation qui s'appliquent, dont ce qui suit :

- (a) Statut de la certification ;
- (b) Configuration des sièges passagers pour chaque type d'aéronef, y compris une représentation graphique ;
- (c) Type d'exploitation approuvée (comme AMO/IMC/VFR, vols de CAT II/III dans des conditions de givrage connues, etc.);
- (d) Exploitation dans les limites de masse et de centrage ;
- (e) Limitations de vitesse ;
- (f) Domaines de vol;
- (g) Limites relatives au vent, dont les opérations sur pistes contaminées ;
- (h) Limitations de performance pour les configurations concernées ;
- (i) Pente de la piste ;
- (j) Limitations pour pistes mouillées ou contaminées ;
- (k) Contamination de la cellule ; et
- (I) Après l'atterrissage.

3.0 Procédures normales

Les procédures et tâches normales de l'équipage, les listes de vérification appropriées, le système relatif à leur utilisation. Les procédures et tâches normales suivantes doivent y figurer :

- (a) Avant le vol;
- (b) Avant de départ et chargement ;
- (c) Calage et vérification de l'altimètre ;
- (d) Circulation au sol, décollage et montée :



Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (e) Réduction du bruit ;
- (f) Croisière et descente ;
- (g) Approche, préparation à l'atterrissage et briefing ;
- (h) Approche VFR;
- (i) Approche aux instruments;
- (j) Approche visuelle et indirecte;
- (k) Approche interrompue;
- (I) Atterrissage normal;
- (m) Après l'atterrissage ; et
- (n) Opération sur pistes mouillées et contaminées.
- 3.1 Procédures spécifiques au poste de pilotage.
 - (a) Détermination de la navigabilité de l'aéronef ;
 - (b) Obtention de l'autorisation de vol ;
 - (c) Préparation initiale du poste de pilotage ;
 - (d) Instructions permanentes d'exploitation
 - (e) Discipline dans le poste de pilotage ;
 - (f) Annonces standard;
 - (g) Communications;
 - (h) La sécurité des vols ;
 - (i) Procédures de refoulement et de remorquage ;
 - (i) Directives relatives à la circulation au sol et aux signaux des pistes ;
 - (k) Procédures de décollage et de montée ;
 - (I) Choix de la piste ;
 - (m) Décollage par visibilité limitée ;
 - (n) Décollage par temps inclément ;
 - (o) Utilisation et limitations du radar météorologique ;
 - (p) Utilisation des projecteurs d'atterrissage ;
 - (q) Surveillance des instruments de vol;
 - (r) Réglage de la puissance pour le décollage ;
 - (s) Défaillances lors du décollage ;
 - (t) Décision d'interruption du décollage ;
 - (u) Montée, meilleur angle, meilleure vitesse ;
 - (v) Procédures de poste de pilotage stérile ;
 - (w) Procédures en route et d'attente ;
 - (x) Régulation de la vitesse ;



Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (y) Carnet de navigation ;
- (z) Procédures de descente, d'approche et d'atterrissage ;
- (aa) Notification des problèmes de maintenance ; et
- (bb) Comment obtenir une maintenance et un entretien en route.

4.0 Procédures anormales et d'urgence.

4.1 Procédures et devoirs pour situations anormales et d'urgence.

Le manuel doit contenir une liste des situations anormales et d'urgence auxquelles l'équipage est affectés et des listes de vérification appropriées comportant un système pour leur utilisation. Les procédures et tâches relatives aux situations anormales et d'urgence suivantes doivent y figurer :

- (a) Exercices relatifs au feu et à la fumée ;
- (b) Vols non pressurisés ou partiellement pressurisés, selon le cas ;
- (c) Dépassement des limites structurelles, comme atterrissage en surcharge ;
- (d) Coups de foudre ;
- (e) Communications pour détresse et mise en état d'alerte de l'ATC en cas d'urgence ;
- (f) Panne de moteur ;
- (g) Défaillance du système ;
- (h) Directives relative à un détournement en cas de défaillance technique grave ;
- (i) Avertissement de proximité du sol ;
- (j) Avertissement de l'ACAS;
- (k) Cisaillement du vent ;
- (I) Atterrissage/amerrissage forcé;
- (m) Évacuation de l'aéronef;
- (n) Considérations d'ordre général et politique ;
- (o) Procédures d'urgence ;
- (p) Descente d'urgence ;
- (q) Bas niveau de carburant ;
- (r) Incident ou accident concernant des marchandises dangereuses ;
- (s) Procédures d'interception ;
- (t) Procédures et impératifs de communication ; et
- (u) Écoute radio.

5.0 Données de performance

Les données de performance doivent être fournies sous une forme facile à utiliser.

5.1 Données de performance.

Le matériel relatif à la performance qui donne les données nécessaires pour permettre à l'équipage de conduite de se conformer aux impératifs de performance approuvés figurant dans le manuel de vol doit y figurer afin de déterminer ce qui suit :

(a) Limite de montée au décollage — Masse, altitude, température ;





(b)

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

- (c) Limites de la longueur du terrain de décollage (sec. mouillé, contaminé) :
- (d) Données de trajectoire nette de vol pour le calcul du franchissement d'obstacles ou .: lorsque cela s'applique, de la trajectoire de decollage :
- Les pertes de pente pour les montées initiales à virage incliné ; (e)
- Limites de montée en route : (f)
- Limites de montée en approche ; (g)
- Limites de montée à l'atterrissage ; (h)
- Limites du terrain d'atterrissage (sec. mouillé, contaminé), y compris les effets de la (i) défaillance en vol d'un système ou d'un appareil, si elle affecte la distance d'atterrissage;
- (j) Limites d'énergie de freinage ; et
- (k) Vitesse qui s'appliquent aux diverses phases de vol (tenant aussi compte des pistes mouillées ou contaminées).
- 5.1.1 Données de performance supplémentaires.

Données supplémentaires couvrant ce qui suit :

- Les facteurs maximums de vent de travers et arrière pour chaque type d'avion (a) exploité et les réductions à appliquer à ces valeurs en ce qui concerne les rafales de vent, la faible visibilité, l'état de la surface de la piste, l'expérience de l'équipage, l'utilisation du pilote automatique, les conditions anormales ou d'urgence ou tout autre facteur pertinent pour l'exploitation.
- Il faut inclure toute performance certifiée ayant trait à la configuration permise, ou (b) à l'écart de configuration.
- 5.1.2 Autres données de performance acceptables.

Si les données de performance requises pour la classe appropriée de performance ne sont pas disponibles dans le manuel de vol de l'avion (AFM) approuvé, il faut alors inclure d'autres données acceptables pour l'OFNAC. D'un autre côté, le manuel d'exploitation peut contenir des renvois aux données approuvées figurant dans l'AFM lorsqu'il est peu probable que ces dernières soient utilisées souvent ou en cas d'urgence.

5.2 Données de performance supplémentaires.

Autres données de performance lorsqu'elles s'appliquent, dont :

- Pentes de montée avec tous les moteurs en marche ; (a)
- (b) Données de descente progressive ;
- Vol avec le train d'atterrissage sorti ; (c)
- (d) Vols effectuées aux termes d'une liste d'écarts de configuration (CDL).

6.0 Planification du vol

6.1 Données de planification du vol.

> Les données et instructions spécifiques nécessaires pour la planification avant le vol et en vol, dont les facteurs tels que les vitesses prévues et les réglages de puissance. Lorsque cela s'applique, les procédures d'exploitation avec un ou plusieurs moteurs en panne et de vol vers des aérodromes isolés doivent figurer dans le plan de vol et le plan de vol d'exploitation.



6.2 Calculs du carburant et du lubrifiant.

La méthode permettant de calculer le carburant requis pour les diverses phases du vol.

7.0 Masse et centrage

7.1 Calcul de la masse et du centrage.

Les instructions et données de calcul de la masse et du centrage, dont ce qui suit :

- (a) Système de calcul (comme système à index);
- Informations et instructions pour remplir la documentation ayant trait à la masse et au (b) centrage, dont ce qui est généré à la main ou par ordinateur ;
- Limitation de la masse et du centre de gravité des diverses versions ; et (c)
- (d) Poids à sec en ordre de marche et centre de gravité ou index correspondant.

8.0 Chargement

8.1 Procédures de chargement.

Les instructions portant sur le chargement et l'arrimage de la charge à bord de l'aéronef :

(a) L'utilisation des systèmes de l'aéronef et des contrôles qui y sont associés.

9.0 Équipement de survie et d'urgence, dont l'oxygène

- 9.1 Liste de l'équipement de survie à transporter.
 - (a) Une liste de l'équipement de survie à transporter sur les routes à suivre et les procédures de vérification de son fonctionnement avant le décollage. Il faut aussi inclure les instructions concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de l'équipement de survie et d'urgence et la ou les listes de pointage qui y sont associées.
- 9.2 Signal visuel sol/air.

Il faut aussi inclure les instructions illustrant le code de signalisation sol/air à utiliser par les survivants.

9.3 Utilisation de l'oxygène.

> La procédure permettant de déterminer la quantité d'oxygène requise et celle qui est disponible. Il faut tenir compte du profil du vol, du nombre d'occupants et d'une décompression possible de la cabine. Les informations doivent être fournies sous une forme facile à utiliser.

9.4 Utilisation de l'équipement d'urgence.

Une description de l'utilisation correcte de l'équipement d'urgence suivant, si cela s'applique :

- (a) Gilets de sauvetage
- (b) Radeaux de sauvetage
- Trousses médicales/de premiers soins (c)
- Trousses de survie (d)
- (e) Émetteur de localisation d'urgence (ELT)
- (f) Dispositifs de signalisation visuelle
- Éclairage de secours (g)





10.0 Procédures d'évacuation d'urgence

10.1 Instructions portant sur l'évacuation d'urgence.

Les instructions concernant la préparation à une évacuation d'urgence.

10.2 Procédures d'évacuation d'urgence.

Une description des devoirs de l'équipage lors de l'évacuation rapide d'un aéronef et le traitement des passagers en cas d'un atterrissage ou amerrissage forcé ou de toute autre urgence.

11.0 Systèmes de l'aéronef

11.1 Systèmes de l'aéronef.

Une description des systèmes de l'aéronef, des commandes et indicateurs qui s'y rattachent et les instructions de fonctionnement.

12.0 Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration

La liste minimale d'équipements et la liste d'écarts de configuration pour les types d'aéronefs exploités et les opérations spécifiques autorisées.

13.0 Instructions et informations portant sur les routes et les aéroports (facultatif pour le présent manuel)

13.1 Instructions et informations.

Les instructions et informations ayant trait aux communications, à la navigation et aux aérodromes, dont ce qui suit :

- (a) Niveau/altitude minimum de vol pour chaque route suivie ;
- (b) Minima d'exploitation pour les aérodromes de départ, de destination et de dégagement ;
- (c) Installations de communication et aides à la navigation;
- (d) Données relatives à la piste et aux installations de l'aérodrome ;
- (e) Procédures d'approche, d'approche interrompue et de départ, y compris celles qui ont trait à la réduction du bruit :
- (f) Procédures en cas de défaillance des communications ;
- (g) Installations de recherche et de sauvetage dans la région survolée par l'aéronef ;
- (h) Une description des cartes aéronautiques qui doivent être transportées à bord en ce qui concerne le type de vol et la route suivie, dont la méthode permettant d'en vérifier la validité ;
- (i) Les disponibilités d'informations aéronautiques et de services météorologiques ;
- (j) Procédures relatives à la communication/navigation en route, y compris en attente ; et
- (k) Catégorisation de l'aéroport pour la qualification des compétences de l'équipage de conduite





NMO 15.3.1.14 SYSTEME DE CONTROLE DES DONNEES AERONAUTIQUES

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir des données aéronautiques pour chaque aérodrome dont il se sert, ce qui comprend ce qui suit :
 - (1) Aérodromes/héliports:
 - (i) Installations
 - (ii) Protection du public
 - (iii) Aides à la navigation et aux communications
 - (iv) Construction affectant le décollage, l'atterrissage ou les opérations au sol
 - (v) Installations de circulation aérienne
 - (2) Pistes, prolongements dégagés et prolongements d'arrêt :
 - (i) Dimensions
 - (ii) Surface
 - (iii) Marquage et systèmes d'éclairage
 - (iv) Élévation et pente
 - (3) Seuils décalés :
 - (i) Emplacement
 - (ii) Dimensions
 - (iii) Décollage ou atterrissage ou les deux
 - (4) Obstacles:
 - (i) Ceux qui affectent le calcul de performance de décollage et d'atterrissage
 - (ii) Obstacles déterminants
 - (5) Procédures de vol aux instruments :
 - (i) Procédures de départ
 - (ii) Procédures d'approche
 - (iii) Procédure d'approche interrompue
 - (6) Informations spéciales :
 - (i) Équipement de mesure de portée visuelle de piste
 - (ii) Vents dominants par faible visibilité.

NMO 15.3.1.15 GUIDE ROUTIER — ZONES, ROUTES ET AERODROMES

- (a) Chaque demandeur et titulaire d'un AOC doit soumettre et tenir à jour, dans le cadre de son manuel d'exploitation, un guide routier comportant des informations spécifiques sur les zones, les routes et les aérodromes, contenant au moins les informations figurant en (c) ci-après.
- (b) Le guide de route s'assurera que l'équipage de conduite possède, pour chaque vol, les informations portant sur les installations de communication, les aides à la navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées et les départs aux instruments qui s'appliquent à l'opération, ainsi que celles que l'exploitant peut juger nécessaires pour effectuer



correctement des vols.

- Chaque quide de route doit contenir au moins les informations suivantes : (c)
 - (1) Les altitudes minimales de vol pour chaque aéronef exploité.
 - (2)Les minima d'exploitation de chaque aérodrome devant être probablement utilisé en tant qu'aérodrome prévu pour l'atterrissage ou de dégagement.
 - L'augmentation des minima d'exploitation d'aérodrome en cas de dégradation des (3)installations d'approche ou de l'aérodrome.
 - (4) Les informations nécessaires pour la conformité aux profils de vol requis par la réglementation, dont, mais sans s'y limiter, la détermination de ce qui suit :
 - (i) Les impératifs de longueur de la piste si elle est sèche, mouillée et contaminée. dont ceux qui sont imposés par les défaillances des systèmes qui affectent la distance de décollage;
 - Les limitations de montée au décollage : (ii)
 - Les limitations de montée en route ; (iii)
 - Les limitations de montée à l'approche et à l'atterrissage ; (iv)
 - Les impératifs de longueur de la piste d'atterrissage si elle est sèche, mouillée (v) et contaminée, dont ceux qui sont imposés par les défaillances des systèmes qui affectent la distance d'atterrissage ; et
 - Les informations supplémentaires comme les limitations de la vitesse de (vi) rotation des roues

NMO 15.3.1.16 SOURCES DES INFORMATIONS METEOROLOGIQUES

- L'OFNAC approuve et considère les sources suivantes de bulletins météorologiques qui (a) conviennent pour la planification de vol ou le contrôle du mouvement en vol :
 - OFFICE MÉTÉOROLOGIQUE DE L'ÉTAT (1)
 - Stations d'observation automatique de surface de l'État Haïtien (2)
 - N. B.: Certains systèmes automatiques ne peuvent pas donner tout ce qui est requis pour un bulletin météorologique complet de surface pour l'aviation.
 - (3)Les stations météorologiques supplémentaires pour l'aviation.
 - Les observations faites par les tours de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome. (4)
 - Les observatoires météorologiques sous contrat avec l'État Haïtien. (5)
 - Tout bureau météorologique actif exploité par un État étranger qui souscrit aux normes et (6)pratiques des conventions de l'OACI.
 - N. B.: Ces bureaux météorologiques figurent normalement dans les tableaux météorologiques des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI.
 - Toute source militaire d'informations météorologiques approuvée par l'OFNAC. (7)
 - N. B.: L'utilisation de sources militaires est limitée au contrôle des vols dont les aérodromes de départ, de destination, de dégagement ou de diversion sont militaires.
 - (8)Les bulletins presque en temps réel, comme les rapports de pilotes, les rapports radar, les cartes récapitulatives radar et les rapports d'imagerie satellitaire provenant de sources



météorologiques commerciales ou d'autres sources spécifiquement approuvées par l'OFNAC.

(9)Un système d'information météorologique exploité et maintenu par le titulaire d'un AOC et approuvé par l'OFNAC.

N.M.O 15.3.1.17 CARTONS DE CONSIGNES PASSAGERS

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit, à chaque siège proche d'une sortie, fournir des cartons de consignes passagers donnant les informations suivantes dans la langue principale dans laquelle l'équipage donne les ordres en cas d'urgence :
 - Ce qui est requis d'un passager en cas de situation d'urgence dans laquelle il n'y a pas de (1) membre d'équipage pour apporter une assistance, y compris comment :
 - Localiser l'issue de secours ; (i)
 - (ii) Reconnaître le mécanisme d'ouverture de l'issue de secours ;
 - (iii) Comprendre les instructions relatives au fonctionnement de l'issue de secours :
 - (iv) Faire fonctionner l'issue de secours :
 - Déterminer si l'ouverture de l'issue de secours augmentera les risques auxquels (v) les passagers peuvent être exposés;
 - (vi) Suivre les directions verbales et les signaux à main faits par un membre de l'équipage ;
 - Ranger ou arrimer la porte de l'issue de secours pour qu'elle ne gêne pas (vii) l'utilisation de cette dernière ;
 - Évaluer l'état d'un toboggan, le déclencher et le stabiliser après son (viii) déploiement pour aider les autres à s'en servir ;
 - Passer rapidement par l'issue de secours ; et (ix)
 - (x) Évaluer, sélectionner et suivre une trajectoire s'éloignant de l'issue de secours.
 - (2) La demande qu'un passager s'identifie pour changer de place dans un des cas suivants :
 - Il ne peut pas se livrer aux fonctions d'urgence figurant sur le carton de (i) consignes;
 - Il a une condition non évidente qui l'empêcherait de se livrer aux fonctions (ii) d'évacuation:
 - Il peut subir un préjudice corporel s'il se livrait à une ou plusieurs de ces (iii) fonctions:
 - (iv) Il ne désire pas effectuer les fonctions requises aux issues de secours ; ou
 - (v) Il ne peut pas lire, parler ou comprendre la langue ou la forme graphique des instructions fournies par le titulaire de l'AOC.

NMO 15.4.1.4 MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE

Chaque demandeur et titulaire d'un AOC doit soumettre et tenir à jour un manuel de contrôle de (a)





maintenance contenant au moins ce qui suit :

N. B.: Le manuel peut être articulé dans n'importe quel ordre de sujets et ces derniers combinés pour autant que les sujets qui s'appliquent y soient couverts.

1.0 Administration et contrôle du manuel de contrôle de maintenance

1.1 Introduction.

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

- Une déclaration selon laquelle le manuel est conforme à toutes les réglementations et aux (a) impératifs de l'OFNAC qui s'appliquent et aux termes et conditions du permis d'exploitation aérienne concerné.
- (b) Une déclaration selon laquelle le manuel contient les instructions de maintenance et d'exploitation auxquelles le personnel approprié doit se conformer dans l'exercice de ses devoirs.
- Une liste et une brève description des diverses parties du manuel de contrôle de (c) maintenance, ce qu'elles contiennent, ce à quoi elles s'appliquent et leur utilisation.
- (d) Une explication et la définition des termes et des mots utilisés dans le manuel.

1.2 Système d'amendement et de révision.

- (a) Un manuel de contrôle de maintenance doit indiquer qui a pour responsabilité de publier et d'insérer les amendements et les révisions.
- (b) Il faut un dossier des amendements et des révisions avec les dates auxquelles de leur insertion et de leur entrée en vigueur.
- Une déclaration selon laquelle il est interdit d'écrire à la main les amendements et les (c) révisions, sauf dans les situations qui requièrent immédiatement un amendement ou une révision dans l'intérêt de la sécurité.
- Une description du système d'annotation des feuilles et les dates de leur entrée en (d) vigueur.
- Une liste des feuilles valides et leur date d'entrée en vigueur. (e)
- Annotation des changements (sur les feuilles avec texte et, si c'est faisable, sur les cartes (f) et les schémas).
- Un système d'enregistrement des révisions temporaires. (g)
- (h) Une description du système de distribution des manuels, amendements et révisions.
- Une déclaration indiguant qui a pour responsabilité de notifier l'OFNAC de tout (i) changement proposé et de travailler avec elle sur les changements qui requièrent son approbation.





2.0 Organisation générale

- **2.1** Engagement corporatif pris par le titulaire de l'AOC.
- 2.2 Informations d'ordre général.
 - (a) Brève description de l'organisation
 - (b) Relation avec d'autres organisations
 - (c) Composition de la flotte
 - (d) Type d'exploitation
 - (e) Lieu où se réalise la maintenance en ligne
- **2.3** Personnel de direction de la maintenance.
 - (a) Gestionnaire responsable
 - (b) Titulaire de poste nommé
 - (c) Coordination de la maintenance
 - (d) Devoirs et responsabilités
 - (e) Organigramme(s)
 - (f) Ressources en main-d'œuvre et politique de formation
- 2.4 Procédure de notification à l'OFNAC concernant les changements apportés aux arrangements de maintenance, au personnel, aux activités ou à l'approbation de la maintenance.

3.0 Procédures de maintenance

- 3.1 Utilisation du carnet de route des aéronefs et application de la MEL.
- **3.2** Élaboration et amendement du programme de maintenance des aéronefs.
- 3.3 Dossiers relatifs aux temps de vol et à la maintenance effectuée et à celle-ci, responsabilités, conservation.
- 3.4 Réalisation et contrôle des informations de maintien de la navigabilité obligatoire (consignes de navigabilité).
- 3.5 Analyse de l'efficacité du programme de maintenance.
- 3.6 Politique de concrétisation des modifications non obligatoires.
- 3.7 Normes relatives aux modifications majeures.
- **3.8** Rapports relatifs aux défauts :
 - (a) Analyse
 - (b) Liaison avec les fabricants et les autorités réglementaires
 - (c) Politique de report des défauts
- **3.9** Activité d'ingénierie.
- 3.10 Inspection avant le vol :
 - (a) Préparation des aéronefs pour le vol
 - (b) Fonctions de service au sol sous contrat





Partie 15 — Certification et administration d'exploitant de Taxi aérien

- (c) Sécurité du fret et chargement des bagages
- (d) Contrôle de l'avitaillement, quantité/qualité
- (e) Contrôle de la contamination par la poussière et le sable à une norme aviation approuvée
- 3.12 Pesée des aéronefs.
- **3.13** Procédures d'essai de vol.
- 3.14 Échantillons des documents, étiquettes et formulaires utilisés.
- 3.15 Parties appropriées du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC