

## REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

### PARTIE 10

EST ENTERINE LE 12 SEPTEMBRE 2023

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



  
Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS  
Directeur Général

DATE D'APPLICABILITE 01/01/2024



**RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

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

**PARTIE 10**

**TRANSPORT COMMERCIAL AÉRIEN PAR DES  
EXPLOITANTS AÉRIENS ÉTRANGERS**

**Version 2023**

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

---

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

## **INTRODUCTION**

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

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

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

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

---

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

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

**AMENDEMENTS**

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION
NMO 10.1.1.5 Tableau 2	25/08/2023	Revue et rajout d'exemples de constatations avec références OACI ou références constructeur correspondantes – Tableau en langue anglaise afin de faciliter les échanges avec les compagnies étrangères et le relevé des constats

## PARTIE 10 – TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN PAR DES EXPLOITANTS AERIENS ETRANGERS

### Table des matières

INTRODUCTION .....	4
GLOSSAIRE .....	10
DÉFINITIONS .....	11
Partie 10 – Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers .....	15
10.1 GENERALITES .....	15
10.1.1.1 APPLICABILITE .....	15
10.1.1.2 CONFORMITE.....	15
10.1.1.3 POUVOIRS D'INSPECTION.....	15
10.2 APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN .....	16
10.2.1.1 EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES EXPLOITANTS ETRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN.....	16
10.2.1.2 CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS .....	17
10.2.1.3 DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS ..	17
10.2.1.4 CONTENU D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS .....	18
10.2.1.5 VALIDITE CONTINUE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS .....	18
10.3 DOCUMENTS.....	19
10.3.1.1 LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF DE L'EXPLOITANT AERIEN ETRANGER.....	19
10.3.1.2 MANUELS, DOCUMENTS ET LICENCES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE DE L'EXPLOITANT AERIEN QUI DOIVENT ETRE TRANSPORTES .....	19
10.3.1.3 INFORMATIONS ET FORMULAIRES SUPPLEMENTAIRES DEVANT ETRE TRANSPORTES ..	20
10.3.1.4 PRESENTATION DE LA DOCUMENTATION, DES MANUELS ET DES DOSSIERS .....	20
10.3.1.5 CONSERVATION, PRODUCTION ET UTILISATION DES ENREGISTREMENTS PAR LES ENREGISTREURS DE BORD	21
10.4 EXPLOITATION ET PERFORMANCE .....	21
10.4.1.1 CALCUL DE LA MASSE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES .....	21
10.4.1.2 AVIONS MONOMOTEURS OPERANT DE NUIT OU EN IMC.....	21
10.4.1.3 EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE EN IFR OU DE NUIT.....	22
10.4.1.4 REGLES DE VOL EN HAÏTI.....	22
10.5 QUALIFICATIONS DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE.....	22
10.5.1.1 GENERALITES .....	22

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

---

10.5.1.2	LIMITES D'AGE .....	22
10.5.1.3	COMPETENCE LINGUISTIQUE.....	23
10.6	SURETE.....	23
10.6.1.1	SURETE DES AERONEFS .....	23
10.6.1.2	TRANSPORT NON AUTORISE .....	23
10.7	MARCHANDISES DANGEREUSES.....	24
10.7.1.1	TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES .....	24
10.7.1.2	TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE .....	24
10.7.1.3	TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE SPORT .....	24
Partie 10	— NORMES DE MISE EN ŒUVRE .....	27
NMO 10.1.1.5	POUVOIRS D'INSPECTION	27
NMO 10.2.1.1	EXIGENCES POUR LA DEMANDE, FAITE PAR DES EXPLOITANTS ETRANGERS, D'APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAITIEN	54
NMO 10.2.1.1(B)	EXEMPLE DE CLAUSE RELATIVE A LA SECURITE	56
NMO 10.2.1.2	CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UN DOCUMENT D'AUTORISATIONS, CONDITIONS ET LIMITATIONS	56



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

---

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

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

---

### GLOSSAIRE

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 10 :

- ACAS** – Système anti-collision embarqué
- AFM** – Manuel de vol de l'aéronef
- AMM** – Manuel de maintenance de l'aéronef
- AMO** – Organisme de maintenance agréé
- AOC** – Permis d'exploitation aérienne
- AOM** - Manuel d'exploitation
- ATC** – Contrôle de la circulation aérienne
- C2** – Liaison de contrôle et de commande
- CP** – Copilote
- CVR** – Enregistreur de conversations de poste de pilotage
- EDTO** – Opérations en temps de déroutement prolongé
- ELT** – Émetteur de localisation d'urgence
- FDR** – Enregistreur de données de vol
- GPWS** – Dispositif avertisseur de proximité du sol
- IFR** – Règles de vol aux instruments
- IMC** – Conditions météorologiques de vol aux instruments
- iSTARS** – Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
- MEL** – Liste minimale d'équipements
- MMEL** – Liste minimale d'équipements de référence
- NMO** – Normes de mise en œuvre
- NOTAM** – Avis aux navigants
- OACI** – Organisation de l'aviation civile internationale
- OPS** – Opérations \*
- RFM** manuel de vol hélicoptère
- RPA** - Aéronef télépiloté

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

### DÉFINITIONS

Les définitions suivantes s'appliquent au RACH 10 :

**Actes d'intervention illicite.** Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :

- capture illicite d'un aéronef en vol ;
- capture illicite d'un aéronef au sol ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

**Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

**Aérodrome de dégagement.** Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

**Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

**Avion.** Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

COMAT. Matériel de l'exploitant transporté à bord d'un aéronef de l'exploitant pour les fins propres de l'exploitant.

**Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond\*, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

*Note.*— Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au chapitre 4 de l'Annexe 2.

**Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond\*, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

*Note.*— Les minimums spécifiés figurent au chapitre 4 de l'Annexe 2.

**Émetteur de localisation d'urgence (ELT).** Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

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

*ELT automatique fixe [ELT(AF)].* ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

*ELT automatique portable [ELT(AP)].* ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

*ELT automatique largable [ELT(AD)].* ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

*ELT de survie [ELT(S)].* ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

**En état de navigabilité.** État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

**Enregistreur de bord.** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents et incidents.

**État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

**État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

*Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587).*

**Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

**Hélicoptère.** Aérodrome dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

*Note.— Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».*

**Liste minimale d'équipements (LME ou MEL).** Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

**Liste minimale d'équipements de référence (LMER ou MMEL).** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

**Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

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

---

**Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

**Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

**Manuel de vol.** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

**Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

**Manuel d'utilisation de l'aéronef.** Manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

*Note.— Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.*

**Marchandises dangereuses.** Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

*Note.— La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans l'Annexe 18, chapitre 3.*

**Masse maximale.** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

**Moteur.** Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

**Nuit.** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

*Note.— Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.*

**Opération.** Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque d'un danger.

*Note.— Les activités en question pourraient comprendre, sans s'y limiter, les vols en mer, les opérations d'hélicoptère et les vols du service médical d'urgence.*

**Permis d'exploitation aérienne (AOC).** Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

*Note.— L'expression « certificat de transporteur aérien » (CTA) est synonyme de « permis d'exploitation aérienne » (AOC).*

**Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

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

---

**Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

**Plan de vol exploitation.** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

**Règlement applicable de navigabilité.** Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

**Réparation.** Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.

**Service.** Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

**Spécifications d'exploitation.** Autorisations indiquant les approbations particulières, les conditions et les restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

**Vol à temps de déroutement prolongé (EDTO).** Tout vol d'avion à deux turbomachines ou plus sur une route à partir de laquelle le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route excède le seuil de temps fixé par l'État de l'exploitant.

**Vol de transport commercial.** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

**Vols en mer.** Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.

**VTOSS.** Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres moteurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.

*Note.— La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.*

## **Partie 10 – Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers**

### **10.1 GENERALITES**

#### **10.1.1.1 APPLICABILITE**

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

#### **10.1.1.2 CONFORMITE**

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

#### **10.1.1.3 POUVOIRS D'INSPECTION**

- (a) Un exploitant aérien étranger s'assure que toute personne autorisée par l'OFNAC est, à tout moment et sans notification préalable, autorisée à monter à bord de tout aéronef exploité aux fins de transport commercial aérien vers Haïti :
  - (1) Pour inspecter les documents et manuels requis par la présente partie ;
  - (2) Pour inspecter l'aéronef ; et
  - (3) Pour prendre les mesures nécessaires pour maintenir la sécurité.
- (b) Lorsque l'OFNAC identifie un cas réel ou suspecté de non-conformité, par un exploitant étranger, aux lois, à la réglementation et aux procédures qui s'appliquent dans son territoire, ou un problème grave de sécurité similaire de la part de cet exploitant, il en notifie immédiatement l'exploitant et, si le problème le justifie, l'État de l'exploitant. Lorsque l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation sont différents, ce dernier en sera aussi notifié si le problème relève de ses responsabilités et justifie une notification.

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

- (c) Dans le cas de la notification des États spécifiée au paragraphe (b), si le problème et sa résolution le justifient, l'OFNAC consulte l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation, selon le cas, à propos des normes de sécurité de l'exploitant.
- (d) Les inspections sont effectuées conformément aux exigences et à la liste de vérifications (check-list) figurant dans la NMO 10.1.1.5, paragraphe (d).
- (e) Les conclusions des inspections sont résolues conformément au tableau figurant à la NMO 10.1.1.5, paragraphe (e).

### 10.2 APPROBATION D'EXPLOITATION SUR LE TERRITOIRE HAÏTIEN

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

- (a) Un exploitant aérien étranger d'un autre État n'exploite pas un aéronef en Haïti s'il n'est pas autorisé à le faire par l'OFNAC et n'est pas titulaire d'un document portant sur les autorisations, conditions et limitations qui y est associé, délivré par l'OFNAC.
- (b) Lorsqu'un exploitant aérien désire demander à opérer en Haïti, il :
  - (1) Soumet cette demande à l'OFNAC sous la forme et de la manière prescrites ;
  - (2) Voir la NMO 10.2.1.1(a) pour le formulaire de demande d'un exploitant étranger.
- (c) Une demande d'approbation d'exploitation sur le territoire Haïtien est accompagnée de ce qui suit :
  - (1) Une copie certifiée conforme d'un AOC valide et des spécifications d'exploitation (fiches de spécifications opérationnelles) associées, délivrés à l'exploitant aérien étranger par la CAA étrangère (son autorité de surveillance);
  - (2) Une copie de la page d'approbation de la liste minimale d'équipements pour chaque type d'aéronef exploité par l'exploitant aérien en Haïti ;
  - (3) Une copie du certificat d'immatriculation de l'aéronef en cours de validité et du certificat acoustique (si non couvert par le CDN) délivrés pour les types d'aéronefs exploités par l'exploitant aérien en Haïti, ;
  - (4) Une copie du certificat d'assurance ;
  - (5) Une copie des procédures d'exploitation et des pratiques de l'exploitant ;
  - (6) Une copie d'un document identifiant les vérifications de maintenance requises pour les aéronefs de l'exploitant aérien pendant qu'ils sont exploités en Haïti ;
  - (7) Une copie du contrat de maintenance passé entre l'exploitant aérien et l'organisme de maintenance agréé où la maintenance prévue au paragraphe (g) de la présente section est effectuée par un organisme de maintenance agréé par la CAA étrangère ;
  - (8) Une copie de l'accord de service aérien, avec une clause portant sur la sécurité, permettant à l'exploitant aérien étranger d'opérer en Haïti. Voir la NMO 10.2.1.1(b) pour un exemple de la clause de l'accord de service aérien portant sur la sécurité ;



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

- (9) Dans le cas d'une location avec équipage, une copie de l'approbation de la CAA de l'État de l'exploitant, identifiant l'exploitant qui exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef ;
  - (10) Une proposition de programme de sûreté d'exploitant aérien pour tout exploitant aérien étranger qui n'est pas titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'OFNAC, répondant aux exigences de la réglementation de l'aviation civile, pour acceptation et approbation ultérieure par l'OFNAC ; et
  - (11) Tout autre document que l'OFNAC considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.
- (d) Aux termes de la présente réglementation, un demandeur demande la délivrance initiale de spécifications d'exploitation d'un exploitant aérien étranger au moins 90 jours avant la date du début de l'exploitation prévue.

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

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

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

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

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

---

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

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

- (a) Un document d'autorisations, conditions et limitations est délivré aux exploitants aériens étrangers pour les éléments qui ne figurent pas dans l'AOC de l'exploitant et dans les spécifications d'exploitation (fiches de spécifications opérationnelles) qui y sont associées, mais qui sont considérés comme nécessaires pour la compatibilité avec les opérations effectuées en Haïti.
- (1) Un document d'autorisations, conditions et limitations délivré aux termes de la présente section doit contenir ce qui suit :
- (i) Le nom complet de l'exploitant aérien étranger ;
  - (ii) L'adresse du siège de l'entreprise de l'exploitant aérien étranger et les détails relatifs aux contacts avec la direction de l'exploitation ;
  - (iii) L'adresse du siège de l'entreprise de l'exploitant aérien étranger et les détails relatifs aux contacts en Haïti ;
  - (iv) La date de délivrance et d'expiration (s'il y en a une) de l'AOC de l'exploitant aérien étranger ;
  - (v) Une déclaration indiquant : Ce document autorise [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] à opérer sur le territoire Haïtien ;
  - (vi) Une déclaration indiquant : Ce document est délivré à [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] parce qu'il est titulaire d'un AOC valide. Tout changement apporté à l'AOC par la CAA étrangère qui a délivré et supervise l'AOC de [nom de l'exploitant aérien étranger] doit être soumis par [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] par écrit à l'OFNAC dans les 30 jours suivant ce changement.
  - (vii) Une déclaration indiquant : Ce document n'est plus en vigueur sur expiration, suspension, révocation, annulation ou mesure équivalente concernant l'AOC de l'exploitant aérien étranger ; et
  - (viii) Toute autorisation, condition ou limitation supplémentaire jugée nécessaire par l'OFNAC.
- (b) Les spécifications d'exploitation délivrées à un exploitant aérien étranger par la CAA étrangère s'ajoutent à la présente réglementation.

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

- (a) Lorsqu'il se livre à des opérations dans et vers Haïti, un exploitant aérien étranger doit s'assurer qu'il se conforme tout le temps aux exigences de ce qui suit :

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

---

- (1) Ses spécifications d'exploitation (fiches de spécifications opérationnelles);
- (2) Son programme de sûreté approuvé d'exploitant aérien ; et
- (3) Les exigences de sécurité imposées aux exploitants aériens opérant en Haïti.

### 10.3 DOCUMENTS

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

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

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

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

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

---

- (6) Le certificat d'immatriculation en vigueur et le certificat de navigabilité en vigueur concernant cet aéronef, y compris le certificat acoustique ;
- (7) Les licences appropriées des membres de l'équipage de conduite et certificat ou licence du personnel de cabine, si la CAA étrangère requiert un tel certificat ou licence.
- (8) L'approbation/la licence appropriée des membres de l'équipage pour l'utilisation de la radio de l'aéronef.

### 10.3.1.3 INFORMATIONS ET FORMULAIRES SUPPLEMENTAIRES DEVANT ETRE TRANSPORTES

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

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

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

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

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

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

## 10.4 EXPLOITATION ET PERFORMANCE

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

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

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

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

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

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

(a) Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un avion avec un seul pilote en IFR ou de nuit, sauf sur approbation de l'État de l'exploitant et si l'avion satisfait aux conditions suivantes :

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

### 10.4.1.4 REGLES DE VOL EN HAÏTI

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

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

### 10.5.1.1 GENERALITES

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

### 10.5.1.2 LIMITES D'AGE

- (a) Les exploitants aériens étrangers s'assurent que le commandant de bord se livrant à des opérations avec un seul pilote à bord d'un aéronef exploité en Haïti est âgé de moins de 60 ans.

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

---

- (b) Les exploitants aériens étrangers s'assurent que, pour les aéronefs exploités en Haïti et requérant plus d'un pilote en tant que membre de l'équipage de conduite, les pilotes seront âgés de moins de 65 ans.

### 10.5.1.3 COMPETENCE LINGUISTIQUE

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

## 10.6 SURETE

### 10.6.1.1 SURETE DES AERONEFS

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

### 10.6.1.2 TRANSPORT NON AUTORISE

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

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

### 10.7 MARCHANDISES DANGEREUSES

#### 10.7.1.1 TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

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

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

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

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

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



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

---

- (c) Un exploitant aérien étranger peut permettre à un passager de transporter des munitions pour armes de sport dans les bagages enregistrés, si l'Etat de délivrance de l'AOC l'accepte, a publié une différence à l'OACI et si cela est approuvé par l'OFNAC

Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers



**RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

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

**PARTIE 10 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

**VERSION 2023**

## Partie 10 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### NMO 10.1.1.5 POUVOIRS D'INSPECTION

(a) INSPECTEURS AUTORISÉS.

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

(b) PLANIFICATION AVANT INSPECTION.

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

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

- (i) Ce qu'il convient de vérifier lors d'une inspection au sol (aire de trafic) :
  - (A) Poste de pilotage.
  - (B) Cabine/sécurité;
  - (C) État de l'extérieur de l'aéronef ;
  - (D) Fret; et
  - (E) Généralités.
- (2) Portée de l'inspection au sol (aire de trafic) d'un exploitant étranger :

Il n'est pas possible de couvrir tout ce qui figure sur la liste de vérification lors de chaque inspection au sol. Les inspections doivent prévoir de couvrir ce qui présente un risque élevé, le reste étant couvert lors d'une série d'inspections. (définir des items prioritaires)
- (d) Il est essentiel que des dossiers adéquats soient conservés et qu'il y ait une coordination complète entre tous les inspecteurs autorisés qui prennent part aux inspections au sol de tout exploitant. L'OFNAC utilisera la liste de pointage suivante pour effectuer les inspections au sol d'un exploitant étranger.

Vérification d'inspection au sol d'un exploitant étranger

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

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

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

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

**Remarques:**

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

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

**Remarques:**

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

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

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

**Remarques :**

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

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

**Remarques:**



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

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

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

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

**Tableau 2. Exemples de constats et niveaux de gravité avec références OACI ou manufacturer (M)**

Description	GRAVITÉ		
	Mineure	Importante	Majeure
<b>A. POSTE DE PILOTAGE — GÉNÉRALITÉS</b>			
1. General conditions	Means to monitor the door area not available from either pilot's station (but alternative operational procedures established for the critical phases of the flight) <a href="#">A6-I-13.2.3</a>  Cockpit seats in poor condition <b>M</b>	Means to monitor the door area not available from either pilot's station (and no alternative operational procedures established) <a href="#">A6-I-13.2.3</a>  Cockpit installations significantly decreasing pilot's vision. <a href="#">A8-III A-4.1.6(d)</a> ; <a href="#">A8-III B-4.2(d)</a> ; <a href="#">A8-VA-4.2(d)</a>	Means to monitor the door area not available or U/S (outside dispatch limit conditions) <a href="#">A6-I-13.2.3</a>  Interior equipment and/or other object(s) not correctly secured or stowed during flight <a href="#">A8-III A-4.1.6(c)</a> ; <a href="#">A8-III A-4.1.7.1</a> <a href="#">A8-III B-4.2(c)</a> ; <a href="#">A8-III B-4.6.1</a> <a href="#">A8-VA-4.2(c)</a>  Cockpit door lock N/A or U/S) <a href="#">A6-I-13.2.1</a> Damage and/or delamination to flight deck windows (outside dispatch limits/conditions) <b>M</b>
2. Emergency exit			Emergency exits U/S <a href="#">A8-III A-4.1.7.1</a> ; <a href="#">A8-III B-4.6.1</a> <a href="#">A8-VA-4.6.2</a>  Access to emergency exit impeded <a href="#">A8-III A-4.1.7.1</a> ; <a href="#">A8-III B-4.6.1</a> <a href="#">A8-VA-4.6.2</a>
3. Équipement — GPWS/TAWS <i>TAWS required for Turbine-powered aeroplanes with a MCTOM of more than 5 700 kg or MOPSC of more than 9</i>			GPWS/TAWS with forward looking terrain avoidance function not installed or unserviceable (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-4.3.1(b)</a> ; <a href="#">A6-I-6.15</a>
4. Équipement — FMS			Navigation database out of date (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-7.5.2</a> ; <a href="#">A15-6.2.1</a>

<p>5. Équipement — ACAS <i>All aeroplanes (MCTOM over 5.700 kg or MOPSC in excess of 19 passengers) shall be equipped with ACAS II collision avoidance logic version 7.1</i></p>			<p>ACAS II N/A or U/S (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-6.19.1</a></p>
<p><b>B. MANUALS</b></p>			
<p>1. Flight manual /Operation manual</p>		<p>Incomplete parts of the operations manual/flight manual pertaining to flight operations on board <a href="#">A6-I-6.2.3(a)(b)</a></p> <p>Operation manual/ Flight manual not up to date <a href="#">A6-I-4.2.3.1</a></p>	<p>No operations manual (parts pertaining to flight operations) or Flight manual on board <a href="#">A6-I-6.2.3(a)(b)</a></p>
<p>2. Operation manual</p>		<p>Operations manual published in a language not understood by a member of the flight crew <a href="#">A6-I-4.2.3.1</a></p> <p>not issued by the current operator <a href="#">A6-I-4.2.3.1</a></p> <p>No rules on flight time, flight duty and rest time limitations in the operations manual <a href="#">A6-I-4.10.2</a></p>	<p>Operations manual published in a language not understood by any of the flight crew members <a href="#">A6-I-4.2.3.1</a></p> <p>No information and instructions in operations manual on the actions to be taken in the event of an emergency (DG on board) <a href="#">A18-9.2</a></p> <p>No or incomplete performance and limitations data on board <a href="#">A6-I-6.2.3(a)(b)</a></p>
<p>3. Checklists, QRH</p>	<p>Checklists' revision number/reference missing, but content in accordance with operations manual <a href="#">A6-I-6.1.4</a></p>	<p>Checklists do not conform with the checklist details in the operations manual and/or flight manual <a href="#">A6-I-6.1.4</a></p> <p>No checklist details in the operations manual</p>	<p>Different versions of checklists used by pilot in command and co-pilot <a href="#">A6-I-4.2.6</a></p> <p>Relevant checklist not available <a href="#">A6-I-4.2.6</a></p>

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

		<a href="#">A6-I-6.1.4</a>	
4 Radio navigation instrument charts		<p>Required en-route charts out of date (navigation database up to date) <a href="#">A6-I-6.2.3(c)</a>; <a href="#">A15-6.2.1</a></p> <p>Several sets of required instrument charts available in the flight deck, of which one (not in use) is out of date <a href="#">A6-I-6.2.3(c)</a> <a href="#">A15-6.2.1</a> <a href="#">A15-6.2.2</a></p>	<p>Required en-route charts and navigation database out of date <a href="#">A6-I-6.2.3(c)</a>; <a href="#">A6-I-7.5.2</a></p> <p>Required instrument charts (except en-route) out of date <a href="#">A6-I-6.2.3(c)</a> <a href="#">A15-6.2.1</a> <a href="#">A15-6.2.2</a></p>

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
5. MEL		<p>MEL not available (no deferred defects) <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>MEL does not reflect aircraft configuration or the specific approvals <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>MEL less restrictive than the MMEL (without deferred defects affected by the lower restrictions) - <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>MEL lacking (M) and/or (O) procedures when required (no deferred defect requiring such procedure) - <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>MEL does not reflect aircraft configuration or the specific approvals <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p>	<p>MEL not available (with deferred defects)- <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>MEL less restrictive than the MMEL (with deferred defects affected by the lower restrictions - <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>MEL less restrictive than the MMEL (with deferred defects affected by the lower restrictions) - <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>MEL less restrictive than the MMEL (with deferred defects affected by the lower restrictions) <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>Some MEL items not fully customised (with defects affecting those items <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p>

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

		<p>MMEL instead of MEL <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>Some MEL items not fully customised (but no defects affecting those items <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p>	
6. Certificate of registration	No English translation of the CofR <a href="#">-A7-8.2</a>	No valid CofR or cannot be shown by crew <a href="#">CC-29a</a>	
7. Certificate of airworthiness	A valid CofA was issued but not carried on board at the time of the Inspection <a href="#">CC-29b</a>	No English translation of the CofA <a href="#">A8-II-3.3.2</a>	<p>No valid CofA issued or CofA invalid/expired <a href="#">CC-29b</a></p> <p>CofA not issued/rendered valid by the State of Registry <a href="#">CC-31</a></p>
8. Flight crew licence / composition)	<p>Form and/or content not in compliance with applicable requirement (licence, medical certificate) <a href="#">A1-5.1.1.1</a> ; <a href="#">A1-5.1.1.2</a> <a href="#">A1-6.1.1(a)(b)</a></p> <p>No endorsement of the required English language proficiency, but the flight crew member can obviously communicate effectively un English <a href="#">A1-1.2.9.1</a> <a href="#">A1-Appendix 1</a> <a href="#">A1-5.1.1.2</a></p> <p>A valid and appropriate flight crew licence and/or medical certificate was issued but not carried on board at the time of the inspection <a href="#">A1-1.2.1.1</a> <a href="#">A1-1.2.2.1</a>, <a href="#">CC-29c</a> <a href="#">CC-32a</a> ; <a href="#">CC-40</a></p>	<p>No English translation of ICAO required items of the licence and / or medical certificate <a href="#">A1-5.1.3</a></p> <p>No mention of ICAO medical class <a href="#">A1-5.1.1.2</a> ; <a href="#">A1-6.1.1(a)(b)</a></p> <p>Language proficiency endorsement expired <a href="#">A1-1.2.9.1</a> ; <a href="#">A1-1.2.9.5</a> <a href="#">A1-Appendix 1</a> <a href="#">A1-5.1.1.2</a></p> <p>Flight crew member(s) having obvious difficulty speaking in English, despite holding a valid ELP Endorsement <a href="#">A6-I-3.1.8</a> ; <a href="#">A1-1.2.9.1</a></p> <p>No proper validation issued by the State of Registry (or for an EASA operator by any EASA state) <a href="#">A1-1.2.1.1</a></p>	<p>No crew member holds a valid R/T licence/rating <a href="#">A6-I-9.1.2</a></p> <p>Language proficiency endorsement missing or lower than the required operational level (Level 4) <a href="#">A1-1.2.9.1</a> ; <a href="#">A1-1.2.9.5</a> <a href="#">A1-Appendix 1</a> ; <a href="#">A1-5.1.1.2</a></p> <p>Medical certificate invalid for the privileges being exercised <a href="#">A1-1.2.5.2</a> ; <a href="#">A1-1.2.5.2.2</a> <a href="#">A1-1.2.5.2.3</a></p> <p>Pilot aged 60 or more engaged in single pilot commercial air transport <a href="#">A1-2.1.10</a></p> <p>Pilot aged 65 or more engaged in commercial air Transport <a href="#">A1-2.1.10</a></p>

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

		<p><a href="#">A1-1.2.2.1</a>  ; <a href="#">CC-29c</a> ;  <a href="#">CC-32a</a>  <a href="#">CC-40</a></p> <p>Spare correcting spectacles not available (for multi-pilot operations)  <a href="#">A1-6.3.3.2</a></p>	<p>Insufficient number of flight crew members <a href="#">A6-I-9.1.1</a>  Flight crew member not in compliance with the flight and duty time rules  <a href="#">A6-I-4.10.2</a>  <a href="#">A6-I-Appendix 2, 2</a></p> <p>Spare correcting spectacles not available (for single pilot operations)  <a href="#">A1-6.3.3.2</a>  <a href="#">A1-6.3.3.2.1</a></p>
9 Journey logbook or equivalent	<p>Inconsistent data entered into the Journey logbook or equivalent  <a href="#">A6-I-4.5.5</a> ; <a href="#">CC-34</a></p> <p>Defect deferred with a wrong AMM/SRM/MEL/CDL reference  <a href="#">A6-I-4.3.1(a)(c)</a> ; <a href="#">A6-I-4.5.4</a> ; <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p>	<p>Flight details not recorded in a journey logbook or equivalent  <a href="#">A6-I-4.5.5</a> ; <a href="#">CC-34</a></p> <p>Not on board  <a href="#">CC-29d</a></p> <p>Deferred defect closed after the deadline and aircraft in operation during that period  <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>Known defect not reported/assessed  <a href="#">A6-I-4.3.1(a)(c)</a>  <a href="#">A6-I-4.5.4</a> ; <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p>	<p>Pilot in command did not certify that the aircraft is airworthy  <a href="#">A6-I-4.3.1(a)(c)</a></p> <p>Maintenance documentation showing overdue maintenance  <a href="#">A6-I-8.4</a></p> <p>Deferred defect open while the MEL rectification interval has expired  <a href="#">A6-I-4.3.1(a)(c)</a> <a href="#">A6-I-4.5.4</a> ; <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>Required maintenance action not performed or not in accordance with applicable(MEL/AMM/SRM) Instructions  <a href="#">A6-I-4.3.1(a)</a></p>
10. Radio Licence	<p>A valid Radio Station Licence was issued but not carried on board at the time of the inspection <a href="#">CC-29e</a></p> <p>Incorrect information on the Radio Station Licence <a href="#">CC-30a</a></p>	<p>No valid Radio Station Licence issued  <a href="#">CC-29e</a></p>	
11 Noise certificate (where applicable)	<p>Documents attesting noise certification inaccurate, not on board or cannot be produced by the crew  <a href="#">A6-I-6.13</a> ; <a href="#">A16-II-1.4</a></p>		

**NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

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

	<a href="#">A16-I-II-1.5</a> No English translation of the noise certificate <a href="#">A6-I-6.13</a>		
12. AOC or equivalent	A valid AOC (either original or certified true copy) and/or operations specifications for the flights performed was issued but not carried on board at the time of the inspection <a href="#">A6-I-6.1.2</a>	No English translation of the AOC and/or operations specifications <a href="#">A6-I-6.1.2</a>	Commercial Air Transport operations without a valid AOC – <a href="#">A6-I-4.2.1.1</a>  Commercial Air Transport operations not in accordance with the operations specifications - <a href="#">A6-I-4.2.1.2</a>
13. Spécifications d'exploitation (copie)		Information in the operations specifications not in accordance with applicable requirements <a href="#">A6-I-4.2.1.6</a> <a href="#">A6-I-Appendix 6, 3.1</a>	

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
14. Flight Preparation	No copy of the operational flight plan retained on the ground <a href="#">A6-I-4.3.3.1</a>	Fuel/energy calculation not in accordance with applicable requirements, but total fuel on board at or above applicable minimum requirements <a href="#">A2-2.3.2 ; A6-I-4.3.6.1</a> <a href="#">A6-I-4.3.6.2 ; A6-I-4.3.6.3</a> <a href="#">A6-I-4.3.6.5 ; A6-I-4.3.6.6</a> <a href="#">A6-I-5.2.5</a>  Incorrect Operational Flight Plan - <a href="#">A6-I-4.3.3.1</a>  Required alternate aerodrome(s) considered in OFP but not specified in the ATS flight plan <a href="#">A2-3.3.2 ; A6-I-4.3.4.2</a> <a href="#">A6-I-4.3.4.3</a>  Fuel consumption monitoring not recorded or	Fuel on board less than applicable minimum requirements <a href="#">A2-2.3.2 ; A6-I-4.3.6.1</a> <a href="#">A6-I-4.3.6.2 ; A6-I-4.3.6.3</a> <a href="#">A6-I-4.3.6.5 ; A6-I-4.3.6.6</a> <a href="#">A6-I-5.2.5</a>  No Operational Flight Plan - <a href="#">A6-I-4.3.3.1</a>  Flight crew unaware of the applicable departure, destination, or alternate aerodromes NOTAMS <a href="#">A6-I-4.1.1</a>  No two-way communication established with the ground crew supervising the refuelling during refuelling with passengers on board <a href="#">A6-I-4.3.8.2</a>

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

		not performed in accordance with the approved procedures <a href="#">A6-I-4.3.7.1</a> ; <a href="#">A6-I-4.3.7.2</a> <a href="#">A6-I-4.2.10.1</a>	Actual weather and weather forecast not checked before departure <a href="#">A2-2.3.2</a> ; <a href="#">A6-I-4.3.5.2</a> <a href="#">A6-I-5.2.5</a>
15. Mass and balance calculation		Incorrect mass and/or balance calculations, within a/c limits, and having minor effect on the performance calculations <a href="#">A6-I-5.2.7</a> <a href="#">A6-I-4.3.1(d)(e)</a>  Insufficient data to enable the crew to check the mass and balance calculations <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a>	Incorrect mass and/or balance calculations, within a/c limits, but significantly affecting the performance calculations <a href="#">A6-I-5.2.7</a>  Mass and balance outside operational limits <a href="#">A6-I-5.2.7</a>  No mass and balance calculations performed <a href="#">A6-I-4.3.1(d)(e)</a>

**C. COCKPIT – SAFETY EQUIPMENT**

1. Hand fire extinguishers (HFE)		HFE not at indicated location <a href="#">A6-I-6.2.2(b)</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>  HFE not marked with the appropriate operating instructions <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>	Insufficient number of serviceable HFE <a href="#">A6-I-6.2.2(b)</a>  HFE not correctly secured <a href="#">A6-I-6.2.2(b)</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>  HFE not accessible <a href="#">A6-I-6.2.2(b)</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>
----------------------------------	--	--	---

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure



**NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

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

2. Life jackets / flotation devices		Life jackets/flotation devices not easily accessible when required for the type of flight <a href="#">A6-I-6.5.2</a>	Insufficient number of life jackets/flotation devices available and required for the type of flight <a href="#">A6-I-6.5.</a>
3. Harness		Pilot harness does not incorporate an automatic restraining device <a href="#">A6-I-6.2.2(c)(3)</a>	No or unserviceable safety harness for each flight crew seat (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-6.2.2(c)(3)</a>  <u>Strap or buckle worn/damaged and unserviceable</u> <a href="#">A6-I-6.2.2(c)(3)</a>
4. Oxygen equipment			Oxygen equipment not readily accessible and required for the type of flight <a href="#">A6-I-4.3.9.1</a> ; <a href="#">A6-I-4.3.9.2</a> <a href="#">A6-I-6.7.1</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>  Insufficient number of serviceable quick donning masks available <a href="#">A6-I-4.4.5.2</a>  Unserviceable oxygen system <a href="#">A6-I-4.3.9.1</a> ; <a href="#">A6-I-4.3.9.2</a> <a href="#">A6-I-6.7.1</a>
5. Independent portable light			Independent portable lights not serviceable or readily available for required pilots during night operation <a href="#">A6-I-6.10(f)</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>
<b>D. CABIN SAFETY</b>			

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

<p>1. General internal condition</p>	<p>Safety markings and placards missing or unreadable  <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p>	<p>Markings and/or placards missing, unreadable, and/or providing misleading information with significant effect on flight safety  <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p>	<p>Lavatory inoperative (not placarded as such and not confirmed with MEL restrictions if any)  <a href="#">A6-I-6.1.3</a></p> <p>Lavatory smoke detection system obstructed  <a href="#">A8-III B-4.2(f)</a></p> <p>Lavatory waste receptacle access door cover inoperative <b>M</b>  Covers damaged/missing exposing sharp edges and/or cables and wires <b>M</b></p>
<p>2. Cabin crew's station &amp; crew rest area</p>	<p>Strap or buckle worn or damaged  <a href="#">A6-I-6.16.1</a></p>	<p>Cabin crew seat(s) for the minimum required cabin crew not equipped with upper torso restraint system (no harness, only seat belt)  <a href="#">A6-I-6.16.1</a></p> <p>Cabin crew life jackets (when required) not easily accessible  <a href="#">A6-I-6.5.2</a></p>	<p>Cabin crew seat(s) unserviceable (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-6.16.1</a></p> <p>Cabin crew upper torso restraint system/seat belt not available or unserviceable on required cabin crew seats (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-6.16.1</a></p> <p>Insufficient number of serviceable life jackets / flotation devices available and required for the type of flight <a href="#">A6-I-6.5.1(a)</a> <a href="#">A6-I-6.5.2</a></p>
<p>3. First aid kit / emergency medical kit</p>	<p>First-aid kit (medical supplies) not at the indicated location  <a href="#">A6-I-4.2.12.2</a></p> <p>Contents of medical supplies past expiration date  <a href="#">A6-I-6.2.2(a)</a></p>		<p>First-aid kit (medical supplies) not available or not accessible during flight  <a href="#">A6-I-6.2.2(a)</a></p>
<p>4. Hand fire extinguishers (HFE)</p>		<p>HFE not at indicate location  <a href="#">A6-I-6.2.2(b)(2)</a>  <a href="#">A8-III A-8.3</a> ;  <a href="#">A8-III B-6.3</a>  <a href="#">A8-VA-6.3</a></p>	<p>Insufficient number of serviceable HFE  <a href="#">A6-I-6.2.2(b)(2)</a>  HFE not correctly secured  <a href="#">A8-III A-4.1.7.1</a> ; <a href="#">A8-III B-4.6.1</a>  <a href="#">A8-VA-4.6.1</a></p>

		HFE not marked with the appropriate operating instructions <a href="#">A6-I-6.2.2(b)(2)</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> ; <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>	HFE not readily accessible <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>
5. Life jackets / flotation devices		Life jackets / flotation devices not easily accessible and required for the type of flight <a href="#">A6-I-6.5.1(a)</a> <a href="#">A6-I-6.5.2</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a>	Insufficient number of serviceable Life jackets / Flotation devices available and required for the type of flight <a href="#">A6-I-6.5.1(a)</a> <a href="#">A6-I-6.5.2</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a>

1) Description	GRAVITÉ		
	2) Mineure	3) Importante	4) Majeure
6. Seat belt and seat condition	Strap or buckle worn or damaged <a href="#">A6-I-6.2.2(c)</a>  Passenger seats in poor condition <a href="#">A6-I-6.2.2(c)</a>		Seat(s) unserviceable and not identified as such (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-6.2.2(c)</a>  No serviceable seat belt available for each passenger on board <a href="#">A6-I-6.2.2(c)</a>  No extension belts available on board when Necessary <a href="#">A6-I-6.2.2(c)</a>  <a href="#">Baby berth's</a> ) used without restraining belts <a href="#">A6-I-6.2.2(c)</a>
7. Emergency exit, lighting / marking, independent portable light	Emergency exit sign(s) lens/cover missing or broken <a href="#">A8-III A-4.1.7</a> <a href="#">A8-III B-4.6</a> <a href="#">A8-VA-8.4</a>	Serviceable independent portable lights not available for some of the required cabin crew members, as required for the type of operation <a href="#">A6-I-6.10(f)</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a>	No Independent portable lights serviceable or readily available for all of the required cabin crew members, as required for type of operation <a href="#">A6-I-6.10(f)</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a>  No means for illuminating the escape paths <a href="#">A8-III A-4.1.7</a> <a href="#">A8-III B-4.6</a> <a href="#">A8-III B-8.5</a>

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

		Emergency exit(s) not marked with the appropriate operating instructions <a href="#">A8-III A-4.1.7</a> <a href="#">A8-III B-8.4</a> <a href="#">A8-VA-8.4</a>	Number of passengers on board exceeds the maximum allowed in case of unserviceable emergency exit(s) <a href="#">A8-III A-4.1.7</a> <a href="#">A8-III B-4.6</a> <a href="#">A8-VA-8.4</a>  Emergency exit(s), lighting and marking unserviceable (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A8-III A-4.1.7</a> <a href="#">A8-III B-4.6</a> <a href="#">A8-VA-8.4</a>
8. Slides/Life Rafts (as required), ELT		Survival equipment/portable ELT not identified as such <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>	Insufficient number of serviceable life rafts when Required <a href="#">A6-I-6.5.3.1(a)</a>  Insufficient number of compliant ELTs (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-6.17.2</a> ; <a href="#">A6-I-6.17.3</a> <a href="#">A6-I-6.17.4</a> ; <a href="#">A6-I-6.17.5</a>  ELT(s) not capable of simultaneously transmitting on 406 MHz and 121.5 MHz <a href="#">A6-I-6.17.6</a> <a href="#">A10-III-II-5.1.4</a>
9. Oxygen supply (cabin crew and passengers)	Quantité d'oxygène insuffisante ou nombre de masques insuffisant pour les passagers et les membres de l'équipage	Protective breathing equipment (PBE) not available or not at the required location <a href="#">A6-I-4.3.9.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.7.1</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>  Oxygen equipment not readily accessible or not at indicated location and required for the type of flight <a href="#">A6-I-4.3.9.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.7.1</a> <a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>  Oxygen equipment not adequately marked with its operating instructions	Aeroplane not equipped with an automatic deployable oxygen system (individual CofA issued on or after 9 November 1998) and flight planned above FL 250 - <a href="#">A6-I-6.7.5</a>  Insufficient oxygen quantity and/or serviceable oxygen masks required for the type of flight <a href="#">A6-I-6.7.5</a>  Oxygen dispensing equipment unserviceable (low pressure, clearly overdue, damaged) and not identified as such and required for the type of flight <a href="#">A6-I-4.3.9.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.7.1</a>

		<a href="#">A8-III A-8.3</a> <a href="#">A8-III B-6.3</a> <a href="#">A8-VA-6.3</a>	Oxygen bottles not correctly secured <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a>
10. Safety instructions	Insufficient passenger emergency briefing cards for all passengers on board <a href="#">A6-I-4.2.12.1</a> <a href="#">A6-I-6.2.2(d)</a>	Passenger emergency briefing cards contain inaccurate information <a href="#">A6-I-4.2.12.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.2.2(d)</a>  'Fasten seat belt' sign(s) unserviceable <a href="#">A6-I-4.2.12.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.2.2(d)</a>  'Return to Seat' sign(s) in lavatory unserviceable (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-4.2.12.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.2.2(d)</a>	No passenger emergency briefing cards on board <a href="#">A6-I-4.2.12.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.2.2(d)</a>  Passenger emergency briefing cards not for the correct aircraft type and/or configuration <a href="#">A6-I-4.2.12.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.2.2(d)</a>  'Return to Seat' sign(s) in lavatory unserviceable (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A6-I-4.2.12.1</a> ; <a href="#">A6-I-6.2.2(d)</a>
11. Cabin crew members		Cabin crew member(s) not familiar with the cabin emergency procedures <a href="#">A6-I-12.1</a>  Cabin crew not familiar with the location and/or operation of emergency equipment <a href="#">A6-I-12.1</a>	Insufficient number of cabin crew members <a href="#">A6-I-12.1</a>  Cabin crew member not in compliance with the flight and duty time rules <a href="#">A6-I-4.10.2</a> <a href="#">A6-I-Appendix 2, 2</a>
12. Access to emergency exits	Tray table locks fail to maintain the tables in upright position in case of deceleration, shocks (for seats <u>not adjacent</u> to emergency exits) <a href="#">A8-III A-4.1.7.2</a> <a href="#">A8-III B-8.4(d)</a> <a href="#">A8-VA-8.4(d)</a>	Damaged wall panel or cabin crew seat lower stowage container access door latches not secure or unserviceable in the vicinity of emergency exit, possibly obstructing the exit <a href="#">A8-III A-4.1.7.2</a> <a href="#">A8-III B-8.4(d)</a> ; <a href="#">A8-VA-8.4(d)</a>	Floor/carpet in poor condition affecting the rapid evacuation <a href="#">A8-III A-4.1.7.2</a> <a href="#">A8-III B-8.4</a> ; <a href="#">A8-VA-8.4</a>  Access to emergency exits impeded by baggage or cargo <a href="#">A8-III A-4.1.7.2</a> <a href="#">A8-III B-8.4(d)</a> <a href="#">A8-VA-8.4(d)</a> <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a>  Cabin crew seat does not retract automatically impeding the access to emergency exit

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

			<a href="#">A8-III A-4.1.7.2</a> <a href="#">A8-III B-8.4(d)</a> <a href="#">A8-VA-8.4(d)</a>  Tray table locks fail to maintain the tables in upright position in case of deceleration, shocks (for seats adjacent to emergency exits) <a href="#">A8-III A-4.1.7. ; A8-III B-8.4(d)</a> <a href="#">A8-VA-8.4(d)</a>
13. Stowage of passenger's baggage			Baggage not stowed securely <a href="#">A6-I-4.8</a>  Overhead bins loaded in excess of the placard weight limitation <a href="#">A6-I-4.8</a>  Baggage stowed in unserviceable overhead bins <a href="#">A6-I-4.8</a>

14. Seat capacity			Passengers on board in excess of the number of available seats <a href="#">A6-I-6.2.2(c)(1)</a>
-------------------	--	--	--

**E. AIRCRAFT CONDITION**

1. General external condition	Markings and/or placards missing or unreadable <a href="#">A8-III A-9.6.2 ; A8-III B-7.6.2</a> <a href="#">A8-VA-7.6.2</a>  Significant corrosion <a href="#">A8-III A-4.1.4 ; A8-III B-4.1.5</a> <a href="#">A8-VA-4.1.5</a>  Loose and/or missing fastener on secondary structure with minor influence on safety – M Bonding wires broken or missing with minor influence on flight safety- M	Markings and/or placards providing misleading information <a href="#">A8-III A-9.6.2 ; A8-III B-7.6.2</a> <a href="#">A8-VA-7.6.2</a>  Loose and/or missing fasteners on secondary structure with significant influence on safety -M  Loose and/or missing fastener on secondary structure with significant influence on safety- M bonding wires broken or	Pressure port (and/or RVSM area) damaged or blocked (outside dispatch limits/conditions) – M Major corrosion (outside dispatch limits/conditions) <a href="#">A8-III A-4.1.4 ; A8-III B-4.1.5</a> <a href="#">A8-VA-4.1.5</a>  Loose and/or missing fasteners on secondary or primary structure elements with significant influence on safety -M Bonding wires broken or missing with major influence on safety- M Static discharger(s) missing or damaged outside dispatch limits/conditions-M Tail skid wear outside dispatch
-------------------------------	---	---	---

		<p>missing with significant influence on safety - M</p> <p>Break-in point markings (if applied) faded or incorrectly marked <a href="#">A6-I-6.2.4.1</a></p>	limits/conditions-M
2. Doors and hatches	<p>Bonding wires broken or missing with minor influence on flight safety-M</p> <p>Loose and/or missing fastener on secondary structure with minor influence on safety – M</p> <p>Cargo door open/locked indicator light unserviceable - M</p>	<p>Door operation instructions missing or unreadable <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a> ; <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p> <p>Bonding wires broken or missing with significant influence on flight safety- M</p> <p>Loose and/or missing fastener on secondary structure with significant influence on safety- M</p>	<p>Door(s) unserviceable outside dispatch limits/conditions – M</p> <p>Cargo door lock inspection glasses blind and no other means to verify locking position(s) - M</p> <p>Bonding wires broken or missing with major influence on flight safety – M</p> <p>Loose and/or missing fasteners on secondary or primary structure elements with significant influence on safety -M</p>
3. Flight controls	<p>Bonding wires broken or missing with minor influence on flight safety-M</p> <p>Loose and/or missing fastener on secondary structure with minor influence on safety – M</p>	<p>Bonding wires broken or missing with significant influence on flight safety- M</p> <p>Loose and/or missing fastener on secondary structure with significant influence on safety- M</p>	<p>Bonding wires broken or missing with major influence on flight safety – M</p> <p>Loose and/or missing fasteners on secondary or primary structure elements with significant influence on safety -M</p> <p>Hydraulic leak outside dispatch/limits conditions-M</p> <p>Static discharger(s) missing (outside dispatch limits/conditions) - M</p>

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

<p>4. Wheels, tyres and brakes</p>	<p>Brake wear indicator pin(s) missing (at least one pin remaining) and not recorded - <b>M</b></p>		<p>Brake(s) unserviceable and not recorded – <b>M</b>          Tyre pressure obviously outside dispatch limits/conditions – <b>M</b>          Tyre(s) unserviceable (worn or damaged) and not Recorded – <b>M</b>          Leaking hydraulic braking system (outside dispatch limits/conditions) – <b>M</b>          Nose landing gear wheel snubbers worn outside dispatch limits/conditions <b>M</b></p>
<p>5. Undercarriage, skids / floats</p>	<p>Markings and/or placards missing or unreadable  <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p> <p>Significant corrosion - <b>M</b>          Bonding wires broken or missing with minor influence on flight safety-<b>M</b></p>	<p>Markings and/or placards providing misleading information  <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p> <p>Bonding wires broken or missing with significant influence on flight safety-<b>M</b>          Lines, hoses electrical wiring chafed - <b>M</b></p>	<p>Major corrosion (outside dispatch limits/conditions)  <a href="#">A8-III A-4.1.4</a> ; <a href="#">A8-III B-4.1.5</a>  <a href="#">A8-VA-4.1.5</a>          Seepage/leakage outside dispatch limits/conditions <b>M</b>          Bonding wires broken or missing with major influence on flight safety – <b>M</b></p>
<p>6. Wheel well</p>	<p>Significant corrosion  <a href="#">A8-III A-4.1.4</a> ; <a href="#">A8-III B-4.1.5</a>  <a href="#">A8-VA-4.1.5</a></p> <p>Bonding wires broken or missing with minor influence on flight safety-<b>M</b></p> <p>Loose and/or missing fastener on secondary structure with minor influence on safety – <b>M</b></p>	<p>Obvious lack of lubrication of hinge(s), actuator(s)-<b>M</b>          Loose and/or missing fastener on secondary structure with significant influence on safety- <b>M</b></p>	<p>Bonding wires broken or missing with major influence on flight safety – <b>M</b>          Major corrosion (outside dispatch limits/conditions)  <a href="#">A8-III A-4.1.4</a> ; <a href="#">A8-III B-4.1.5</a>  <a href="#">A8-VA-4.1.5</a></p> <p>Landing gear emergency spring lock(s) broken/unserviceable – <b>M</b>          Seepage/leakage outside dispatch limits/conditions- <b>M</b>          Loose and/or missing fasteners on secondary or primary structure elements with significant influence on safety -<b>M</b></p>



**NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

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

<p>7. Power plant and Pylon</p>	<p>Markings and/or placards missing or unreadable  <a href="#">A8-IIIA-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-IIIB-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p> <p>Loose and/or missing fastener on secondary structure with minor influence on safety – <b>M</b></p>	<p>Markings and/or placards providing misleading information  <a href="#">A8-IIIA-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-IIIB-7.6.2</a> ; <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p> <p>Loose and/or missing fastener on secondary structure with significant influence on safety- <b>M</b></p> <p>Significant damage in the intake and the exhaust area - <b>M</b></p>	<p>Loose and/or missing fasteners on secondary or primary structure elements with significant influence on safety -<b>M</b></p> <p>Damage (dents, nicks, cracks) outside dispatch limits/conditions – <b>M</b></p> <p>Intake acoustic liners damaged outside dispatch limits/conditions – <b>M</b></p> <p>Leakage (oil, fuel, hydraulics) outside dispatch limits/conditions – <b>M</b></p> <p>Panels/fairings/cowlings/handles misaligned or not flush outside dispatch limits/conditions - <b>M</b></p>
---------------------------------	---	--	---

<p>1) Description</p>	<p><b>GRAVITÉ</b></p>		
	<p>2) Mineure</p>	<p>3) Importante</p>	<p>4) Majeure</p>
<p>8. Fan blades, propellers, rotors (main &amp; tail)</p>			<p>Fan blade(s), LPC and LPT, IGV/OGV damaged outside dispatch limits/conditions <b>M</b></p> <p>Propeller de-icing system unserviceable (outside dispatch limits/conditions) <b>M</b></p> <p>Propeller(s) damaged outside dispatch limits/conditions - <b>M</b></p>
<p>9. Obvious repairs</p>		<p>Previous repair in poor condition - <b>M</b></p>	<p>Repairs obviously not carried out in accordance with the applicable AMM/SRM -<b>M</b></p>
<p>11. Obvious un-repaired damage</p>			<p>Structural damage affecting the airworthiness of the Aircraft - <b>M</b></p>
<p>12 Leakage</p>			<p>Leakage outside dispatch limits/conditions - <b>M</b></p>
<p><b>F. CARGO</b></p>			

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

<p>1. General condition of cargo compartment</p>	<p>Minor defects with limited effect on safety – M          Markings and/or placards missing or unreadable  <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p>	<p>Equipment installations obviously not in compliance with applicable requirements  <a href="#">A8-III A-1.4</a>  <a href="#">A8-III A-1.5</a>  <a href="#">A8-III B-1.4</a>  <a href="#">A8-III B-1.5</a>  <a href="#">A8-VA-1.3</a>  <a href="#">A8-VA-1.4</a></p> <p>Markings and/or placards providing misleading information  <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p>	<p>Blow-out panels pushed, damaged or missing (outside dispatch limits/conditions)  <a href="#">A8-II-3.5</a> ; <a href="#">A8-II-3.6</a></p> <p>Damage to panelling and/or lining outside limits – M          Unserviceable fire extinguishing system and the affected cargo compartment is used  <a href="#">A8-II-3.5</a> ; <a href="#">A8-II-3.6</a></p> <p>No or unserviceable required barrier net – M          Floor locks unserviceable outside dispatch limits/conditions (with cargo) - M          Cargo compartment lighting damaged outside dispatch limits/conditions - M</p>
--	--	--	--

<p>1) Description</p>	<p><b>GRAVITÉ</b></p>		
	<p>2) Mineure</p>	<p>3) Importante</p>	<p>4) Majeure</p>
			<p>Structural or floor damage outside dispatch limits/conditions  <a href="#">A8-II-3.5</a> ; <a href="#">A8-II-3.6</a></p>

<p>2. Dangerous goods</p>		<p>Required identification tag not properly filled in or partly invisible (no CAO packages inside)  <a href="#">Doc 9284 (Part 7-2.8)</a></p>	<p>Required identification tag missing <a href="#">Doc 9284 (Part 7-2.8)</a></p> <p>DG identification tag not compliant with technical Instructions <a href="#">A18-8.1</a></p> <p>Incorrect or incomplete information in NOTOC, when required - <a href="#">A18-9.1</a></p> <p>Required NOTOC missing <a href="#">A18-9.1</a></p> <p>CAO-cargo (Cargo Aircraft Only) carried on passenger Flights - <a href="#">A18-8.9</a></p> <p>Damaged and/or leaking packages/overpacks containing DG - <a href="#">A18-8.4</a></p> <p>Dangerous goods not correctly loaded and/or Secured - <a href="#">A18-8.8</a></p> <p>Required DG labels and/or markings incorrect or missing - <a href="#">A18-8.1</a></p> <p>Transport of forbidden dangerous goods  <a href="#">A18-4.2</a> <a href="#">A18-4.3</a></p> <p>No access to DG packages labelled “Cargo aircraft only” where required <a href="#">A18-8.9</a></p> <p>DG not stowed and/or separated in accordance with the Technical Instructions <a href="#">A18-8.3</a> <a href="#">A18-8.7</a></p> <p>Dangerous goods not accompanied by shipper's declaration when so required</p>
---------------------------	--	---	---

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

			<a href="#">A18-8.1</a>
3. Secure stowage of cargo on board	<p>Minor damage to lashing, tie-down equipment, pallets, lock assemblies and/or containers  <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a></p> <p>Cargo not correctly secured and restrained in all directions not having a safety influence (one of the net, straps, stanchions, lock assemblies inappropriately installed)  <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a></p>	<p>Markings and/or placards required for safe cargo loading missing, unreadable and/or providing misleading information  <a href="#">A8-III A-9.6.2</a> ; <a href="#">A8-III B-7.6.2</a>  <a href="#">A8-VA-7.6.2</a></p>	<p>Cargo not correctly secured and restrained in all directions (several net, straps, stanchions, lock assemblies missing or inappropriately installed)  <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a></p> <p>Major damage to lashing, tie-down equipment, pallets, lock assemblies and/or containers affecting the structural integrity and their intended function  <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a></p> <p>Dividing net or protection net damaged outside dispatch limits/conditions  <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a></p> <p>Load distribution/load limit (floor and/or height) exceeded - <a href="#">A6-I-4.3.1(e)</a></p>
<b>G. GENERAL</b>			
1	<p>Crew member on duty with a known breath deficiency not mentioned on the medical certificate <a href="#">A2-2.5</a></p>		<p>Flight crew identified under influence alcohol.  <a href="#">A1-1.2.7.1</a>  <a href="#">A2-2.5</a></p>

	Medical certificate delivered to a crew member with a breath deficiency <a href="#">A11.2.7.1</a> <a href="#">A2-2.5</a>		
--	--	--	--

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

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

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

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

<b>Formulaire de demande d'opérations de transport aérien commercial par un exploitant étranger –</b> <b>Page 2</b> <i>(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation en Haïti)</i>				
Section 1C. Informations sur l'aéronef de l'exploitant				
<b>9. Veuillez indiquer où se trouvent les marques de la nationalité et d'immatriculation de l'aéronef particulier à bord dans le cadre de la flotte exploitée aux termes du permis d'exploitation aérienne ou fournir une documentation séparée.</b>				
<b>Veuillez fournir les informations suivantes :</b>				
Type d'aéronef <i>(marque, modèle et série ou série maître)</i>	RVSM <sup>1</sup> Approbation	EDTO <sup>2</sup>	Certification acoustique <sup>3</sup> <i>(Annexe 16 Ch.)</i>	Remarques
[Aéronef type 1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[Aéronef type 2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[Aéronef type 3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[Aéronef type 4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<b>Joindre des copies de ce qui suit :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preuve d'autorisation économique;</li> <li>• Permis d'exploitation aérienne et spécifications d'exploitation qui y sont associées ;</li> <li>• Certificat d'assurance ;</li> <li>• En cas de location d'aéronef avec équipage, une copie de l'approbation de la CAA de l'État de l'exploitant, identifiant l'exploitant qui exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef ; et</li> <li>• Document autorisant les droits de circulation spécifiques, délivré par [ministère du Commerce] ou résultant d'un accord bilatéral de transport aérien (s'il est requis par l'État vers lequel l'exploitant se rend).</li> </ul>				
Signature:		Date (JJ/MM/AAAA) :		Nom et titre :
Section 2 À remplir par l'OFNAC				
Évalué par (nom et bureau)			<b>Décision de l'OFNAC :</b> <input type="checkbox"/> Approbation accordée <input type="checkbox"/> Non approuvé	
Remarques:				
Signature du représentant de l'OFNAC :			Date (JJ/MM/AAAA):	

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

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

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

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

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

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

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

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

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



---

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

---

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

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