



## BROCHURE D'INFORMATION AU POSTULANT A UN AOC

EST ENTÉRINÉ LE 13 MARS 2024

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 de l'OFNAC



## **BROCHURE D'INFORMATION AU POSTULANT A UN AOC**

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE



# **BROCHURE D'INFORMATION AU POSTULANT A UN AOC–**

**PROCEDURES DE CERTIFICATION DE L'EXPLOITANT**

MARS 2024

## Table des matières

I	– OBJECTIF .....	7
II	– REGLEMENTATIONS CONNEXES .....	7
III	– CONTEXTE .....	7
IV	– PHASES DE CERTIFICATION D'UN EXPLOITANT AERIEN.....	7
	IV– 1 PHASE DE PRE-CANDIDATURE / PRE-EVALUATION .....	8
	IV – 2 PHASE DE DEMANDE FORMELLE .....	9
	IV – 3 PHASE D'EVALUATION DES DOCUMENTS .....	10
	IV – 4 PHASE DE DEMONSTRATION ET D'INSPECTION .....	10
	IV– 5 PHASE DE CERTIFICATION.....	11
V	– EXEMPLE DE LETTRE DE DEMANDE FORMELLE .....	12
	ANNEXE 1 : Déclaration d'intention du Postulant (PASI).....	15
	ANNEXE 2 : Instructions pour remplir le PASI .....	17
	ANNEXE 3 : Points D'attention RELATIFS A LA competence organisationnelle du candidat, DANS l'examen de la demande formelle .....	19
	ANNEXE 4: phase de demande formelle .....	21
	ANNEXE 5: Dispositions particulières applicables aux exploitants d'avions taxi .....	29

## AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION	AUTEUR
Annexe	08/03/2024	Dispositions particulières applicables aux exploitants d'avions taxi	

## ABRÉVIATIONS

AFM	Aircraft Flight Manual
OFNAC	Office National de l'Aviation Civile d'Haïti
APRS	Approbation pour Remise en Service / Maintenance Release
AOC	Air Operator Certificate / Permis d'Exploitation Aérienne (PEA)
AOM	Aircraft Operations Manual
CDL	Configuration Deviation List / Liste de dérogation à la configuration
CPCP	Control Programme and Corrosion Prevention / Programme de Contrôle et de Prévention de la Corrosion
EDTO	Extended Diversion Time Operation / Vols à Temps de Déroutement Prolongé
LME	Liste Minimale d'Equipements / Minimum Equipment List (MEL)
MCM	Manuel de Contrôle de Maintenance / Maintenance Control Manual
MPM	Manuel de Procédures de Maintenance / Maintenance Program
NOTAM	Notice To Airmen
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OMA	Organismes de Maintenance Agrées / Approved Maintenance Organization (AMO)
PEA	Permis d'Exploitation Aérienne / Air Operator Certificate (AOC)
PM	Project Manager
PASI	Pre Application Statement of Intent / Déclaration d'intention du postulant
QC	Quality Control / Contrôle de la Qualité
RACH	Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACHs)/ Haitian Civil Aviation Regulations (HCARs)
RTAH	Règlements du Transport Aérien d'Haïti
SGS	Système de Gestion de la Sécurité / Safety Management System (SMS)
OPS/SPECS	Operation Specifications / Spécifications d'Exploitation

## I – OBJECTIF

Cette brochure d'information décrit le processus de candidature afin d'obtenir le Certificat de Transporteur aérien / Permis d'exploitation aérienne (PEA / AOC) pour mener des opérations de transport aérien commercial conformément à la Législation et aux Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH).

Les informations de la présente brochure, le matériel qui y est référencé ainsi que les réunions avec le personnel de l'OFNAC aideront le postulant à un AOC à la préparation des manuels et autres documents en vue d'achever le processus d'une manière satisfaisante.

## II– REGLEMENTATIONS CONNEXES

Les Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH), les Annexes 1, 6, 8 et 19 et le Document 8335 de l'OACI.

## III – CONTEXTE

L'OFNAC requiert des Exploitants de transport commercial aérien d'assurer une prestation de services avec le maximum de sécurité dans l'intérêt public. Le processus de certification est conçu pour vérifier que les titulaires potentiels d'un PEA/AOC sont en mesure de réaliser cette tâche.

Lorsqu'il est achevé avec succès, le processus de certification établit que le transporteur se conforme aux prescriptions du Code de l'Aviation Civile d'Haïti, aux règlements de l'OFNAC (RACH), et aux normes internationales relatives à l'exploitation des aéronefs telles que publiées dans les ANNEXES correspondantes jointes à la Convention sur l'Aviation Civile Internationale.

## IV – PHASES DE CERTIFICATION D'UN EXPLOITANT AERIEN

Le processus de certification d'un opérateur aérien par l'OFNAC comporte **cinq (5) phases** qui sont :

- Pré-Candidature / pré-évaluation / *Pre-Application* (Phase 1)
- Demande formelle / *Formal Application* (Phase 2)
- Evaluation des documents / *Document Evaluation* (Phase 3)
- Démonstration et inspection / *Demonstration and Inspection* (Phase 4)

- Certification / *Certification* (Phase 5)

Le Processus de Certification doit suivre l'ordre chronologique établi ci-dessus. Le passage d'une phase à la suivante est conditionnel à l'achèvement de la phase précédente de manière satisfaisante.

#### **IV- 1 PHASE DE PRE-CANDIDATURE / PRE-EVALUATION**

La phase de Pré-Candidature débute lorsque le postulant manifeste sa requête initiale par correspondance écrite ou par une visite en personne à l'OFNAC. Le postulant obtiendra de l'OFNAC un dossier d'information standardisé contenant :

- Le Code de l'Aviation Civile de la République d'Haiti → [www.ofnac.gouv.ht](http://www.ofnac.gouv.ht)
- Les Règlements de l'Aviation Civile d'Haiti (RACH) → [www.ofnac.gouv.ht](http://www.ofnac.gouv.ht)
- La Déclaration d'intention du Postulant (PASI) ; Annexe 1
- Les Instructions pour remplir le PASI ; Annexe 2
- La Brochure d'Information au Postulant à un AOC ;
- Les Sommaires des Qualifications de postes :
  - Références réglementaires : RACH 9.3.2.2 et NMO 9.3.2.2 et RACH 9.3.2.3 et Annexe 4 paragraphe 7.b à 7.g
  - Points d'attention en termes de compétence organisationnelle du postulant ; Annexe 3
- La liste des pièces requises pour l'obtention de la CEE est à obtenir auprès de la DTA.

Dès réception du PASI et des Sommaires des Qualifications de Postes dûment complétés par le postulant, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile d'Haïti (DSACH) nomme un Project Manager (PM) ainsi qu'une équipe de certification constituée d'inspecteurs qualifiés de chacun des domaines concernés (tels Opérations, Navigabilités, Marchandises Dangereuses, ...)

Après analyse des documents fournis par le postulant à l'équipe de certification, une réunion de Pré-Candidature sera tenue entre les membres de l'équipe de certification de l'OFNAC et les dirigeants responsables nommés par le postulant. Au cours de cette réunion, le Project Manager passera en revue les différentes étapes de la certification ainsi que la liste des documents à fournir par le postulant en vue de poursuivre le processus de certification. Le postulant sera également informé au cours de cette réunion des exigences de la Direction du Transport Aérien et de la Direction de la Sûreté et de la Facilitation de l'OFNAC en matière de certification.

Lorsque l'équipe de certification de l'OFNAC aura établi que les informations fournies par



le postulant sont satisfaisantes et que ce dernier montre une claire compréhension du processus de certification, le postulant sera alors invité à préparer et procéder à la demande formelle, comme décrite en Annexe 4.

Les compétences requises en termes d'organisation chez l'exploitant sont présentées en Annexe 3. Les descriptions des qualifications des postes requis sont contenues dans l'Annexe 4 paragraphe 7.b à 7.g

## **IV – 2 PHASE DE DEMANDE FORMELLE**

La demande formelle pour l'obtention d'un AOC doit être soumise au moins 180 jours avant le début prévu des opérations commerciales. (RACH 9.2.1.5 (b))

L'équipe de certification de l'OFNAC examinera la demande pour déterminer qu'elle contient les informations et pièces jointes requises. S'il y a des omissions ou erreurs, la demande formelle et toutes les pièces jointes seront renvoyées avec une lettre soulignant les raisons du renvoi. Une fois le dossier de demande formelle jugé acceptable, le Project Manager invitera le postulant accompagné de son personnel de direction à une réunion de demande formelle.

Le but de la réunion est de débattre de la demande formelle et de résoudre les éventuelles omissions ou déficiences et de répondre aux questions de chacune des deux parties. Cette rencontre sert à renforcer la communication ouverte et les liens de travail entre les parties.

L'opérateur sera avisé par lettre indiquant si la demande formelle a été acceptée ou rejetée. Si la demande formelle est rejetée, elle sera renvoyée avec une explication écrite des raisons de son renvoi. L'acceptation par l'OFNAC d'une demande formelle ne constitue pas l'approbation ou l'acceptation de chaque pièce jointe. Ces documents seront profondément évalués au cours des phases subséquentes du processus de certification.

Les détails de la phase de Demande Formelle sont développés en Annexe 4

### **IV – 3 PHASE D'ÉVALUATION DES DOCUMENTS**

Après acceptation de la demande formelle, les inspecteurs entameront une analyse détaillée évaluation de tous les manuels et documents soumis par le postulant.

L'équipe de certification s'efforcera d'achever ces évaluations conformément au calendrier d'activités de l'opérateur. Si un manuel ou document est incomplet ou défectueux, ou si la non-conformité avec les règlements ou les pratiques d'exploitation en toute sécurité, est détectée, le manuel ou document sera renvoyé pour correction.

Si les manuels et documents sont satisfaisants, ils seront approuvés ou acceptés, tel que requis par les règlements de l'OFNAC. L'acceptation ou approbation d'un manuel ou document est notifiée par lettre au postulant.

La complexité des informations qui doivent être abordées dans les manuels et autres documents de l'opérateur dépend de la complexité de l'exploitation prévue.

La liste des documents devant faire l'objet d'une évaluation par l'équipe de certification de l'OFNAC se trouve en Annexe 4.

### **IV – 4 PHASE DE DEMONSTRATION ET D'INSPECTION**

Le processus de certification exige que le postulant démontre sa capacité à se conformer aux règlements et pratiques d'exploitations en toute sécurité avant de commencer les opérations commerciales.

Ces démonstrations comprennent l'exécution réelle des activités et opérations en présence des inspecteurs de l'OFNAC (Vols de démonstration). Ceci comprend des évaluations sur site des équipements de maintenance d'aéronefs et des structures d'appui.

Lors de ces démonstrations et inspections, l'OFNAC évalue l'efficacité des politiques, méthodes, procédures et instructions telles que décrites dans les manuels et autres documents du postulant. L'accent est mis sur l'efficacité de gestion de l'opérateur durant cette phase. Les éventuelles déficiences sont portées à l'attention du postulant et des mesures correctives doivent être prises avant la délivrance du certificat.

La phase de démonstration et d'inspection n'est applicable qu'à la certification initiale d'un opérateur aérien.

**NOTE :** *Un demandeur de Certificat d'opérateur aérien peut simultanément solliciter l'approbation de son Organisme de Maintenance par l'OFNAC. Le postulant doit coordonner l'évolution des deux projets de certification pour s'assurer qu'ils atteignent la phase de démonstration et d'inspection simultanément permettant une évaluation complète par l'OFNAC de toutes les opérations en vol et au sol proposées.*

Le postulant doit démontrer que son Organisme de Maintenance Agréé (OMA) applique les procédures du Manuel de Contrôle de Maintenance (MCM).

#### **IV- 5 PHASE DE CERTIFICATION**

Suite aux résultats satisfaisants de la phase IV, Démonstration et Inspections, le Directeur Général de l'OFNAC convoque une réunion entre les dirigeants responsables de l'opérateur et l'équipe de certification de l'OFNAC. Au cours de cette réunion, le Directeur Général de l'OFNAC délivre le Certificat d'Opérateur Aérien (AOC) / Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) accompagné des Spécifications d'Exploitation (OPS/SPECS) appropriées approuvées qui contiennent les autorisations, limitations et dispositions spécifiques à l'exploitation de l'opérateur. La délivrance du AOC/PEA est conditionnelle à l'obtention préalable du Certificat d'Exploitation Economique (CEE) délivré par la Direction du Transport Aérien.

L'opérateur doit accuser réception de ces documents.

Le titulaire de certificat a la responsabilité de la conformité continue aux règlements techniques et aux autorisations, limitations et dispositions de son certificat et de ses OPS/SPECS. L'OFNAC a la responsabilité d'effectuer des inspections périodiques de l'exploitation du titulaire de certificat pour s'assurer que ce dernier continue de se conformer aux règlements techniques et aux pratiques d'exploitation en toute sécurité.

Au fur et à mesure des évolutions de l'exploitation d'un titulaire de certificat, les OPS/SPECS seront amendés en conséquence. Le processus d'amendement des OPS/SPECS est semblable au processus de certification.

## V – EXEMPLE DE LETTRE DE DEMANDE FORMELLE

**MONSIEUR....  
DIRECTEUR GENERAL  
OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE (OFNAC)  
EN SES BUREAUX**

**OBJET : DEMANDE FORMELLE DE PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (AOC)**

Monsieur le Directeur Général,

Par la présente, nous, (*nom du postulant*), sollicitons formellement la délivrance par l'OFNAC d'un Permis d'Exploitation Aérienne (AOC) devant nous permettre d'exercer en qualité de transporteur aérien commercial [régulier ou non], [de passagers, de fret, de courrier ou mixte],[de jour et/ou de nuit],[en vol visuel (VFR) et/ou aux instruments (IFR), conformément aux Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH). Nous avons l'intention d'utiliser [Nombre, Marque et Modèle (s) d'aéronef(s)] entre [(lieu) et (lieu)] et de [transporter ou ne pas transporter] des Marchandises Dangereuses.

[Nom du postulant] est une [type de société] légalement représentée par son gestionnaire responsable [nom du gestionnaire responsable] demeurant et domicilié à [adresse appropriée] et a son siège social à [adresse appropriée] et sa base principale d'activités à [adresse appropriée]. Les principaux actionnaires de la société sont : [noms et adresses des personnes physiques ou morales ayant un intérêt financier dans la société].

La représentation légale de la société est assurée par [nom et adresse de la personne physique ou morale]

Notre base d'entretien sera située à [adresse appropriée].(Au cas où la compagnie a l'intention d'effectuer l'entretien de ses aéronefs, préciser ici si la compagnie a l'intention de faire sa demande sous un couvert séparé pour une Organisation de Maintenance agréé).(Dans le cas contraire). Une copie de notre contrat avec (nom de l'organisation de Maintenance) se trouve ci-jointe.

Les noms et adresses du personnel de direction de la compagnie sont les suivants :

Gestionnaire responsable –  
Gestionnaire des Opérations –  
Gestionnaire de la Maintenance –  
*Gestionnaire de Flotte - (si applicable)*  
*Chef Pilote - (si applicable)*  
*Directeur de la Formation - (si applicable)*  
*Directeur de la Sécurité - (si applicable)*  
*Directeur de la Sûreté - (si applicable)*  
*Directeur de la Qualité - (si applicable)*

La date proposée pour le début des opérations est le [date].

Vous trouverez en annexe les pièces requises

Président

## **CONTACTS DE L'OFNAC**

### ▪ **ADRESSE**

#### **POSTALE :**

- Office Nationale de l'Aviation Civile (OFNAC)
- B.P. : 1346 Port-au-Prince - HAITI
- **E-Mail :** [direction.generale@ofnac.gouv.ht](mailto:direction.generale@ofnac.gouv.ht)
- **Tél :** +(509) 2910 2222 à 2236



**DIRECTION DE LA SECURITE  
DE L'AVIATION CIVILE HAÏTI**

**BROCHURE D'INFORMATION AU POSTULANT A UN AOC**

Page 14 sur 32  
Version 2  
Date : 11/03/2024

## ANNEXE 1 : DECLARATION D'INTENTION DU POSTULANT (PASI)

### PRE-ASSESSMENT STATEMENT OF INTENT (PASI)

<b>PRE-ASSESSMENT STATEMENT</b> <i>(To be completed by an applicant for an air operator certificate (AOC)  . See Appendix B to this Part for instructions on completion of this statement.)</i>		
<b>Section 1A. To be completed by all applicants</b>		
1. Company registered name and trading name if different. Address of company: mailing address; telephone; fax and e-mail.	2. Address of the principal place of business, including telephone, fax and e-mail.  Secondary business address:  Type of operation:	
3. Proposed start-up date:	4. Reserved.	
5. Management and key staff personnel		
Name	Title	Telephone, fax and e-mail
<b>Section 1B. Proposals for maintenance (to be completed by all applicants as appropriate)</b>		
6.	<input type="checkbox"/> Air operator intends to perform its maintenance as an AMO (AMO approval is a separate activity).  <input type="checkbox"/> Air operator intends to arrange for maintenance and inspections of aircraft and associated equipment to be performed by others (complete 7 and 11).	
7.	Air operator proposed types of operation: <input type="checkbox"/> Passengers and cargo <input type="checkbox"/> Cargo only <input type="checkbox"/> Scheduled operations <input type="checkbox"/> Charter flight operations	
<b>Section 1C. To be completed by air operator applicants</b>		



8. Aircraft data (provide a copy of the lease agreement for all leased aircraft)		9. Geographic area(s) of intended operations and proposed route structure:
a) Number of aircraft by type and model. Aircraft nationality and registration marks where available.	b) Number of passengers seats and/or cargo payload capacity.	

**Section 1D. To be completed by all applicants**

10. Additional information that provides a better understanding of the proposed operation or business (attach additional sheets, if necessary):

11. Proposed training (aircraft and/or flight simulation training device):

**Section 1E. The signature and the information contained in this form denote an intent to apply for an AOC.**

Signature:	Date: (day/month/year)	Name and title:
------------	------------------------	-----------------

**Section 2. To be completed by OFNAC**

Received by (name and office):	Date received: (day/month/year)
Date forwarded to the DSACH (day/month/year):	For: <input type="checkbox"/> Action <input type="checkbox"/> Information only

Remarks:

**Section 3. To be completed by the OFNACs Flight Standards Office**

Received by:	Pre-application number:
Date (day/month/year):	
Project manager and the certification team:	Date forwarded for initiation of the formal certification or approval process: (day/month/year)



Remarks:

F-DEA-AOC 001

## ANNEXE 2 : INSTRUCTIONS POUR REMPLIR LE PASI

### INSTRUCTIONS POUR REMPLIR LA DÉCLARATION PRÉALABLE À L'ÉVALUATION DU POSTULANT-EXPLOITANT FIGURANT À L'ANNEXE 1

Toutes les sections doivent être remplies

#### Chapitre 1A.

1. Entrez le nom officiel et l'adresse postale, le téléphone, le télécopieur et l'adresse électronique de l'entreprise. Indiquez tout autre nom sous lequel l'entreprise est exploitée, s'il est différent du nom officiel de l'entreprise.
2. Cette adresse est l'endroit physique où se déroulent les activités principales. C'est là que se trouvent les bureaux de gestion exigés par la loi. Si l'adresse est la même que celle du point 1, inscrivez « identique ». Indiquez les adresses d'affaires secondaires et indiquez le type d'opération effectuée à ces adresses.
3. Inscrivez la date prévue à laquelle les opérations ou les services sont censés commencer.
4. Réservé.
5. Entrez les noms, titres, numéros de téléphone et autres coordonnées de la direction et du personnel clé.

#### Chapitre 1B.

6. Indiquer si l'exploitant aérien postulant a l'intention d'effectuer des travaux d'entretien en tant qu'OMA ou s'il a l'intention d'en sous-traiter la totalité ou une partie, ou s'il effectue l'entretien en utilisant la réglementation d'autres États, en tant que système équivalent.
7. Le type d'exploitation aérienne proposé sera indiqué. Cochez toutes les cases applicables.

#### Chapitre 1C.

8. Les données relatives à tous les aéronefs à utiliser doivent être fournies. Fournir une copie du contrat de location pour tous les aéronefs loués.

- a) Indiquer le nombre et les types d'aéronefs par marque, modèle et série, et indiquer la nationalité et les marques d'immatriculation de chaque aéronef ;
- b) Nombre de sièges passagers et/ou capacité de charge utile de chargement.

9. Indiquer la ou les zones géographiques d'exploitation prévues et le réseau de routes proposé.

#### **Chapitre 1D.**

10. Fournir toute information susceptible d'aider le personnel du OFNAC à comprendre le type et la portée de l'opération ou de l'activité que le demandeur doit exercer. Si un exploitant aérien a l'intention de sous-traiter l'entretien et l'inspection de son aéronef et/ou de l'équipement connexe, identifiez l'OMA sélectionné et énumérez les travaux d'entretien et d'inspection que l'organisme contractant effectuera. Fournissez des copies de tous les contrats d'entretien, le cas échéant.

11. Déterminer le type d'aéronef et/ou d'appareils de formation à la simulation de vol, y compris les simulateurs de vol, à utiliser et la formation à offrir.

#### **Chapitre 1E.**

La signature de la déclaration de pré-évaluation par le dirigeant responsable indique son intention de demander la certification d'exploitant aérien.

#### **Chapitre 2.**

La demande doit être transmise par le bureau récepteur au Bureau des opérations de l'OFNAC avec tous les renseignements disponibles et une recommandation sur les mesures à prendre.

#### **Chapitre 3.**

Lorsque l'action de certification ou d'approbation doit être poursuivie, l'OFNAC désignera un Chef de projet (PM) et une équipe de certification.

## ANNEXE 3 : POINTS D'ATTENTION RELATIFS A LA COMPETENCE ORGANISATIONNELLE DU CANDIDAT, DANS L'EXAMEN DE LA DEMANDE FORMELLE

Références réglementaires	RACH 9.3.2.2 et NMO 9.3.2.2, RACH 9.3.2.3 RACH 19
---------------------------	---

La liste doit comprendre les postes de direction, les noms des personnes qui sont sous leur responsabilité, leur expérience pertinente en management, leurs qualifications, leurs licences et qualifications, ainsi que leur expérience dans l'aviation.

1 – Pertinence de la structure de management	
Nombre	Description de l'article
1.1	Publication d'une structure de management et de lignes hiérarchiques claires
1.2	Publication d'un cadre de référence, de responsabilités et de descriptions des tâches caires pour les managers et les superviseurs clés. NOTE : Les responsabilités comprennent, s'il y a lieu, la supervision des sous-traitants.
1.3	Adaptation de la structure à la taille et à la complexité de l'opération
1.4	Organisation d'une communication ouverte par les principaux managers
1.5	Disponibilité des principaux managers pour assumer les responsabilités
1.6	Affectation de ressources suffisantes pour s'acquitter des responsabilités (espace de travail, équipement, personnel en support) ?
1.7	Cumul de plusieurs postes par une personne
1.8	Soutien adéquat de la structure au SGS et au système de qualité
1.9	Soutien adéquat de la structure à la formation des membres de l'équipage et des autres membres du personnel
2 – Dirigeant responsable	
Nombre	Description de l'article
2.1	Expérience préalable à un niveau approprié, Expérience appropriée pour le poste, implication dans les questions de sécurité et de réglementation
2.2	Compréhension de la culture et des pratiques de sécurité, Politique de sécurité
2.3	Compréhension de la culture, de la gestion et des pratiques de sécurité
2.4	Approche adaptée à la gestion d'équipe
2.5	Approche appropriée vis-à-vis du régulateur
2.6	Relation avec le conseil d'administration
2.7	Adéquation de la connaissance et de la compréhension des exigences réglementaires d'Haïti
3 – Responsable désigné pour les opérations aériennes	
3.1	Connaissance et compréhension des exigences réglementaires d'Haïti
3.2	Rôle du département des opérations aériennes dans le système de gestion de la sécurité
3.3	Rôle du département Opérations Aériennes dans le Système Qualité, supervision des activités qui sont sous-traitées à des sous-traitants.
3.4	Cadre de référence / responsabilités / description de poste
3.5	Responsabilités en matière de sécurité.

3.6	Responsabilités managériales.
<b>4 – Responsable désigné pour les opérations au sol</b>	
4.1	Connaissance et compréhension des exigences réglementaires
4.2	Rôle dans le système de gestion de la sécurité
4.3	Rôle dans le système de qualité.
4.4	Responsabilités managériales.
4.5	Cadre de référence / responsabilités / description de poste
4.6	Compréhension des responsabilités en matière de sécurité.
<b>5 – Responsable désigné de la formation de l'équipage</b>	
5.1	Connaissance et compréhension des exigences réglementaires.
5.2	Rôle dans le système de gestion de la sécurité ?
5.3	Rôle dans le système de qualité
5.4	Responsabilités managériales.
5.5	Termes de référence / responsabilités / description de poste.
5.6	Responsabilités en matière de sécurité.
<b>6- Responsable désigné de la maintenance (maintien de la navigabilité)</b>	
6.1	Connaissance et compréhension des exigences réglementaires
6.2	Rôle dans le système de gestion de la sécurité.
6.3	Rôle dans le système de qualité
6.4	Responsabilités managériales.
6.5	Termes de référence / responsabilités / description de poste.
6.6	Responsabilités en matière de sécurité.
<b>7 - Responsable de la qualité</b>	
7.1	Connaissance et compréhension des exigences réglementaires
7.2	Rôle dans le système de gestion de la sécurité (SMS)
7.3	Fonctionnement du système qualité. NOTE : Se reporter au contenu du paragraphe RACH 9.3.2.3 (f) si la personne interrogée occupe le poste de responsable de la qualité pour l'organisme de maintenance.
7.4	Responsabilités managériales.
7.5	Cadre de référence / responsabilités / description de poste
7.6	Responsabilités en matière de qualité.
<b>8 - Responsable de la sécurité</b>	
8.1	Connaissance et compréhension des exigences réglementaires.
8.2	Rôle dans le système qualité
8.3	Fonctionnement du système de gestion de la sécurité
8.4	Responsabilités managériales.
8.5	Termes de référence / responsabilités / description de poste.
8.6	Responsabilités en matière de sécurité.
<b>9- Compétence de l'opérateur pour assurer la sécurité de l'exploitation</b>	
9.1	Système de gestion de la sécurité
9.2	Système qualité
9.3	Culture de la sécurité

## ANNEXE 4: PHASE DE DEMANDE FORMELLE

### 1) Dossier de demande officielle

La demande officielle de certification se présentera sous la forme d'une lettre de demande accompagnée de pièces jointes contenant les renseignements exigés par l'OFNAC, et constituant un dossier de demande officielle. L'élaboration de la lettre de demande et des documents qui y sont joints a été coordonnée avec l'équipe de certification de l'OFNAC à la suite de la réunion préalable à la demande. Une telle coordination, entre le personnel du postulant et l'équipe de certification de l'OFNAC, améliore la qualité du dossier de candidature et facilite le processus ultérieur d'évaluation des documents. Tous les frais applicables établis pour la certification d'un exploitant aérien doivent être payés à l'OFNAC lorsque l'exploitant soumet l'ensemble du contenu de la demande officielle.

### 2) Contenu de la demande

La lettre de demande doit être signée par le dirigeant responsable du postulant et doit contenir au moins les renseignements suivants :

- a) une déclaration indiquant que la demande sert de demande officielle d'AOC ;
- b) le nom et l'adresse du postulant;
- c) l'emplacement et l'adresse de l'établissement principal du postulant et de la principale base d'exploitation.
- d) une description de l'organisation commerciale et de la structure de l'entreprise du postulant, ainsi que le nom et l'adresse des entités et des personnes ayant un intérêt financier ;
- e) le nom et l'adresse du représentant légal du postulant.
- f) le nom et l'adresse du personnel de direction suivant : dirigeant responsable ; directeur des opérations ; chef pilote; responsable de flotte (s'il y a lieu) ; responsable équipage de cabine (le cas échéant) ; responsable de la sécurité ; responsable de la formation ; responsable de l'entretien ; inspecteur en chef ; responsable des services au sol (s'il y a lieu) ; responsable de la sûreté ; et le responsable qualité ;
- g) la nature des opérations proposées : passagers/fret, de jour comme de nuit, selon les règles de vol à vue (VFR) ou selon les règles de vol aux instruments (IFR), si des marchandises dangereuses sont transportées ou non ; et
- h) la date souhaitée pour le début de l'opération.

### 3) Pièces jointes

Les pièces jointes qui doivent accompagner la lettre de candidature officielle sont les suivantes:

- a) l'identification des spécifications d'exploitation recherchées avec des informations sur la façon dont les conditions associées seront remplies, comme décrit au point 4.
- b) le calendrier des événements dans le cadre du processus de certification, avec les événements appropriés et les dates cibles ;

- c) une déclaration initiale de conformité ou une description détaillée de la façon dont le postulant a l'intention de démontrer qu'il se conforme à chaque disposition des RACH applicables ;
- d) la structure de management et le personnel de management requis, y compris les titres, les noms, les formations, les qualifications et l'expérience, et l'adéquation aux exigences réglementaires;
- e) les détails du SGS ;
- f) une liste des aéroports de destination désignés et des aéroports de décollage pour les services réguliers, des zones d'exploitation pour les services non réguliers et des bases d'exploitation, selon le cas ;
- g) une liste des avions devant être exploités ;
- h) documents d'achat, contrats de leasing, contrats ou lettres d'intention ;
- i) les dispositions relatives à la formation et à la qualification de l'équipage et du personnel au sol, ainsi que les installations et l'équipement requis et disponibles ;
- j) le manuel d'exploitation ;
- k) le manuel de contrôle de l'entretien (MCM) pour inclure les dispositions relatives à l'entretien, le cas échéant ;
- l) des précisions sur la méthode de contrôle et de supervision des opérations à utiliser ;  
et
- m) l'état d'avancement de l'évaluation des questions financières, économiques et juridiques par le département gouvernemental compétent.
- n) Le manuel de sûreté
- o) Le manuel de formation à la sûreté
- p) Documents DTA (licence)

#### 4) Contenu des spécifications opérationnelles

##### a. Identification des spécifications opérationnelles souhaitées

*L'OFNAC approuve les autorisations spéciales pertinentes contenues dans les RACHs via la délivrance des spécifications opérationnelles.*

Le format des spécifications d'exploitation tel qu'il est décrit dans le RACH 9 NMO 9.1.1.7 (C) doit être utilisé. Le postulant déterminera les spécifications opérationnelles souhaitées appropriées à l'exploitation prévue pour chaque modèle d'avion de la flotte de l'exploitant, identifié par la marque, le modèle et la série de l'avion. La délivrance de chaque spécification d'exploitation sera subordonnée au respect par le postulant de la réglementation et des exigences de l'aviation civile haïtienne. Bien que certaines conditions relatives à ces approbations puissent être énoncées dans la partie des spécifications d'exploitation relative aux approbations et aux remarques particulières, les conditions détaillées seront énoncées dans le manuel d'exploitation. Les conditions contenues dans le manuel d'exploitation comprendront la formation, les qualifications, les exigences en matière d'équipement et les procédures, le cas échéant, en vertu desquelles l'autorisation spéciale peut être utilisée.

#### 5) Calendrier des événements

Le calendrier des événements est un document clé qui énumère les éléments, les activités,

les programmes, les aéronefs et les acquisitions d'installations qui seront prêts à être inspectés par l'OFNAC avant la certification. Le calendrier doit inclure les dates proposées pour savoir quand

- a) Chacun des manuels requis sera prêt à être évalué.
- b) Les personnels liés à la formation et les autres personnes soumises à l'approbation de l'OFNAC seront disponibles pour étude.
- c) Les membres de l'équipage et le personnel d'entretien commenceront la formation.
- d) Les installations d'entretien seront prêtes à être inspectées.
- e) Les avions seront prêts à être inspectés.
- f) les installations seront prêtes à être inspectées ; et
- g) les vols de démonstration sont prévus.

Les dates doivent être logiquement chronologiques et prévoir le temps nécessaire à l'examen, à l'inspection et à l'approbation de chaque élément.

Le plan global fera l'objet d'un examen constant et sera modifié afin de garder le contrôle du processus de certification.

## 6) Déclaration initiale de conformité

La déclaration initiale de conformité doit être une liste complète de toutes les réglementations de l'aviation civile haïtienne applicables à l'opération proposée. Pour chaque règlement ou sous-partie, l'exploitant fournira une brève description ou une référence à un manuel ou à un autre document attestant de la conformité. La description ou la référence doit décrire la méthode de conformité dans chaque cas. Il se peut que la méthode de conformité ne soit pas finalisée au moment de la demande officielle, auquel cas une date doit être donnée avant laquelle les informations finales seront fournies.

L'objectif de la déclaration de conformité est de s'assurer que le postulant a satisfait à toutes les exigences réglementaires applicables. Il aide l'équipe de certification de l'OFNAC à évaluer où les exigences réglementaires ont été abordées dans les manuels, les programmes et les procédures du postulant.

## 7) DONNÉES A SOUMETTRE

### a. Description de l'organisation de l'exploitant

Structure de management et personnel clé. La réglementation de l'aviation civile haïtienne établit les postes de responsables désignés et les qualifications requises pour ces postes, avec une certaine latitude dans les exigences en fonction de la complexité de l'opération proposée. Les exigences couvrent les postes suivants : directeur des opérations, chef pilote, directeur de la sécurité, directeur de l'entretien et chef inspecteur maintenance. La liste comprend les postes de direction, les noms des personnes concernées, leurs qualifications, leur expérience pertinente en matière de management et, le cas échéant, leurs licences, leurs qualifications et leur expérience dans l'aviation. L'OFNAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux énumérés, si le postulant est en mesure de démontrer qu'il peut effectuer les opérations avec le plus haut degré de sécurité sous la direction d'un nombre réduit ou de catégories différentes de personnel de management. Le titulaire d'un AOC doit disposer d'un personnel qualifié, ayant des compétences avérées dans le domaine de l'aviation civile, disponible et servant à temps plein dans les postes suivants ou leur équivalent.

(RACHs 9.3.2.2 et NMO 9.3.2.2)

#### b. Directeur des opérations (OPS manager)

Les qualifications minimales sont les suivantes :

- Une licence ATP ; et
- 3 ans d'expérience en tant que commandant de bord dans les opérations de transport aérien commercial
  - Soit de gros aéronefs si le titulaire du CTA exploite de gros aéronefs, ou
  - d'aéronefs de grande ou de petite taille si le titulaire de l'AOC n'exploite que de petits aéronefs.

#### c. Chef pilote

Les qualifications minimales sont les suivantes :

- Une licence ATP avec les qualifications appropriées pour au moins un des aéronefs utilisés dans les opérations du titulaire du CTA ; et
- 3 ans d'expérience en tant que commandant de bord dans les opérations de transport aérien commercial :
  - soit à bord d'un gros aéronef si le titulaire du CTA exploite un gros aéronef,
  - soit à bord d'un gros ou d'un petit aéronef si le titulaire de l'AOC n'exploite que de petits aéronefs.

#### d. Responsable du système de gestion de la sécurité

Le titulaire de l'AOC, l'AMO et l'ATO doit désigner un responsable de la sécurité qui sera la personne responsable et le point focal de la mise en œuvre et du maintien d'un SGS efficace. Le responsable SGS doit avoir une expérience antérieure en gestion de la sécurité, acceptable pour l'OFNAC comme l'exige l'alinéa 9.3.2.2 b) du RACH.

#### e. Responsable de la maintenance

Les qualifications minimales d'entrée sont les suivantes :

- Une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (AMT) avec des qualifications de cellule et de groupe motopropulseur ;
- 3 ans d'expérience dans l'entretien de la même catégorie et de la même classe d'aéronefs utilisés par le titulaire de l'AOC, dont 1 an en tant que personnel autorisé à la remise en service d'un aéronef ; et
- 1 an d'expérience dans la supervision de l'entretien de la même catégorie et de la même classe d'aéronefs que le titulaire du CTA.

#### f. Inspecteur en chef

Les qualifications minimales d'entrée sont les suivantes :



- Une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (AMT) avec des qualifications de cellule et de groupe motopropulseur ;
- 3 ans d'expérience dans l'entretien de la même catégorie et de la même classe d'aéronefs utilisés par le titulaire de l'AOC, dont 1 an en tant que personnel autorisé pour la remise en service d'aéronef.

#### g. Responsable du système qualité

Les conditions minimales d'entrée sont les suivantes :

- Expérience en gestion de système qualité
- Démonstration de la connaissance des RACH applicables
- Formation aux normes et techniques d'assurance qualité

Réf. : RACH 9.3.2.2 (b)

#### h. Manuel du système de gestion de la sécurité (SGS)

La description du SGS de l'exploitant doit comprendre les éléments suivants : la politique de sécurité, l'organisation de la sécurité, les évaluations de la sécurité, les rapports d'incidents, l'identification des dangers, l'évaluation et la gestion des risques, l'enquête et l'analyse des événements, le contrôle de la performance, la promotion de la sécurité et l'assurance de la sécurité. Le postulant doit désigner le cadre responsable qui, indépendamment des autres fonctions, a la responsabilité ultime et l'obligation de rendre compte, au nom de l'organisation, de la mise en œuvre et du maintien de la mise en œuvre du SGS.

Cf. RACH 19.

#### i. Manuel du système qualité

Le contenu du manuel qualité doit traiter de tous les sujets contenus dans la NMO 9.3.2.3. du RACH 9, qu'il n'est pas nécessaire de répéter ici. L'inspecteur vérifiera directement le contenu du manuel qualité avec la NMO 9.3.2.3 afin d'évaluer l'acceptabilité de ce manuel.

Pour la mémoire, les titres sont les suivants :

1. La politique qualité de l'opérateur et les tâches et responsabilités du responsable qualité.
2. Champ d'application et gestion du système qualité
3. Programme d'assurance qualité
4. Gestion de la qualité des sous-traitants
5. La formation qualité

Pour les opérateurs non complexes, les dispositions de la NMO 9.3.2.3 peuvent être remplacées par les listes de vérifications de la NMO 9.3.2.3 bis.

#### j. Aéronefs à exploiter

Une liste des aéronefs à exploiter doit être fournie, avec la marque, le modèle, la série, la nationalité et les marques d'immatriculation de chaque aéronef, ainsi que des détails sur l'origine et la provenance de chaque aéronef, si ces détails sont connus. Il est possible que les détails concernant les aéronefs individuels ne soient pas encore disponibles, auquel cas des preuves doivent être fournies.

#### k. Documents d'achat, contrats de leasing, contrats ou lettres d'intention

Ces documents doivent fournir la preuve que le postulant achète ou loue activement des aéronefs, des installations et des services appropriés à l'opération proposée. Si les contrats formels ne sont pas remplis, des lettres ou d'autres documents montrant des accords préliminaires ou une intention doivent être fournis. Ces documents peuvent porter sur les aéronefs, les installations et les services fournis, les bulletins météorologiques, les installations de communication, la maintenance, les cartes et publications aéronautiques, l'analyse des aérodromes et les données sur les obstacles, la formation et les installations de formation externalisées.

#### l. Formation des équipages et du personnel au sol et installations requises

Des détails sur les installations requises et disponibles pour la formation du personnel de l'entreprise et sur le programme de formation avec les dates de début et d'achèvement du programme initial doivent être fournis. La formation portera notamment sur la performance humaine, la gestion des menaces et des erreurs pour les équipages de conduite, les techniciens d'entretien et les flight dispatchers, le transport des marchandises dangereuses et la sûreté. Une attention particulière devrait être accordée, selon la fonction tenue du membre d'équipage, à la familiarisation aux procédures de la compagnie, aux exercices d'utilisation des équipements d'urgence, à la formation des personnels au sol des aéronefs, aux simulateurs de vol et autres dispositifs de formation en vol, à la formation au pilotage des aéronefs et à la gestion des ressources de l'équipage. Tous ces aspects doivent couvrir aussi bien la formation initiale que la formation continue.

Reportez-vous aux sections 9.4.1.3 et 9.4.1.3 du RACH et au RACH 8.10

#### m. Manuel d'exploitation (RACH 9.4.1.2)

Le manuel d'exploitation est composé des volumes A,B,C,D

Le manuel d'exploitation, qui peut faire l'objet de volumes distincts, énoncera les politiques générales du postulant, les devoirs et responsabilités du personnel, la politique et les procédures de contrôle opérationnel, ainsi que les instructions et les renseignements nécessaires pour permettre au personnel navigant et au personnel au sol d'exercer ses fonctions avec le plus haut degré de sécurité. La taille ainsi que le nombre de volumes du manuel d'exploitation dépendront de la taille et de la complexité des opérations proposées.

Reportez-vous aux sections 9.4.1.2 et 9.4.1.2 du RACH.

#### n. MCM (manuel de contrôle de la maintenance)

Le MCM décrira les arrangements administratifs entre le postulant et l'organisme de maintenance agréé (OMA) et définira les procédures à utiliser, les devoirs et responsabilités du personnel d'exploitation et d'entretien, ainsi que les instructions et les informations permettant au personnel d'entretien et d'exploitation concerné d'exercer ses fonctions avec le plus haut degré de sécurité.

#### o. Programme d'entretien

Ce programme, qui comprend un calendrier des tâches d'entretien, détaillera les exigences en matière d'entretien de chaque aéronef.

#### p. Méthode de contrôle et de supervision des opérations

Il convient d'énoncer les propositions du postulant en matière de contrôle et de supervision des opérations, y compris les procédures de surveillance des vols ou de suivi des vols et de communication.

#### q. Évaluation des questions financières, économiques et juridiques

Documents démontrant une capacité économique suffisante pour financer la sécurité des opérations (voir RACH 9.2.1.6 (1) (5)) :

- Documents pour DSACH
- Documents pour DTA

### 8) Examen du dossier de demande formelle

L'équipe de certification de l'OFNAC examinera le dossier de demande officiel pour vérifier que les pièces jointes requises ont été présentées, que ces pièces jointes répondent aux informations requises et que la documentation est de qualité appropriée.

Toutefois, l'examen du manuel d'exploitation et du MCM requis, ainsi que d'autres manuels relatifs à la sécurité du postulant, doit être étendu aux procédures de distribution, d'amendements et d'utilisation des documents :

- Les manuels sont-ils faciles à réviser ?
- Le système permet-il au personnel de déterminer l'état de révision du manuel ?
- La date de la dernière révision figure-t-elle sur chaque page ?
- Le manuel fait-il référence aux règlements pertinents de l'OFNAC ?
- ...

Dans le cas du Manuel d'exploitation, l'examen s'étendra également à la nécessité d'aborder les sujets requis tels qu'ils sont énoncés dans le RACH 9.4.1.2 (b), (c), (f), (g), comprenant au moins :

- l'administration et la supervision des opérations ;
- la gestion de la sécurité ;
- les procédures d'exploitation normales ;
- les politiques et les procédures concernant les opérations aériennes et les quantités de carburant ;
- les altitudes minimales de vol ;
- les minima d'exploitation d'aérodrome ;
- les règles visant à limiter le temps de vol et les périodes de service de vol et celles fournissant des périodes de repos adéquates pour les membres du personnel navigant et du personnel de cabine ;
- les performances de l'aéronef ;
- l'information et les procédures relatives à l'exploitation des aéronefs ;
- les routes proposées ;
- les procédures de recherche et de sauvetage ;
- les instructions relatives au transport des marchandises dangereuses et aux mesures d'intervention d'urgence en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ;
- les instructions de navigation ;

- les instructions de communication ;
- programme de formation initiale et périodique ; et
- Procédures et instructions de sûreté.

Dans le cas du MCM, où il est proposé d'utiliser des aéronefs loués qui ne sont pas immatriculés en Haïti, l'examen s'étendra au contenu requis, en notant que le manuel doit être acceptable pour l'OFNAC et pour l'État d'immatriculation de l'aéronef.

Au cours de l'examen, le gestionnaire de projet peut déterminer s'il est nécessaire d'avoir une expertise supplémentaire au sein de l'équipe de certification, par exemple pour traiter d'un type d'aéronef ou d'un système de navigation particulier.

### 9) Acceptabilité de la demande formelle

Si le dossier de demande officiel est incomplet ou autrement inacceptable, le gestionnaire de projet doit en informer le postulant par écrit, en fournissant des détails sur les lacunes et des conseils sur la présentation à nouveau de la demande officielle.

Si l'information contenue dans le dossier de demande officiel est jugée acceptable par l'équipe de certification, le gestionnaire de projet organisera une réunion officielle avec le postulant.

### 10) Réunion formelle de candidature

Une réunion formelle de demande doit être tenue entre le responsable de projet, l'équipe de certification et tout le personnel de management clé du postulant, dans le but de résoudre toute question de la part de l'OFNAC ou du postulant, afin d'établir une compréhension commune des prochaines étapes du processus de demande.

En particulier, la réunion officielle de présentation de la demande confirmera que les renseignements généraux fournis pour les personnels de management satisfont aux exigences réglementaires ; il corrigera toute erreur ou omission dans le dossier de demande, résoudra tout conflit de date de calendrier, conviendra d'un processus de révision des dates d'événements, renforcera la communication et les relations de travail entre l'équipe de certification de l'OFNAC et le personnel du postulant et, enfin, déterminera l'acceptabilité du dossier de demande officiel.

Le postulant doit comprendre que l'acceptation du dossier de demande officiel par le responsable de projet ne constitue pas une acceptation ou une approbation de l'une ou l'autre des pièces jointes, qui feront ensuite l'objet d'un examen approfondi.

À la suite de la réunion officielle de demande et sous réserve de l'acceptation réussie du dossier de demande, le responsable de projet remettra au postulant une lettre accusant réception et acceptation du dossier de demande officielle.

L'identification d'écarts importants au cours de l'examen approfondi qui suivra peut nécessiter d'autres réunions entre les membres appropriés de l'équipe de certification de l'OFNAC et le personnel postulant.

## ANNEXE 5: Dispositions particulières applicables aux exploitants d'avions taxi

DEFINITION : Dans ce qui suit, sont considérés comme avions taxi des exploitants de transports non réguliers non complexes au sens du RACH 9.1.1.2, opérant en VFR dans la zone Caraïbes et ne postulant pour aucune autorisation spéciale.

INTRODUCTION : L'ensemble des dispositions du présent document s'appliquent, mais compte-tenu de la petite taille et la simplicité de l'exploitation, les dispositions prévues dans les RACHs sont allégées.

### Spécifications opérationnelles

La zone d'exploitation est limitée à la zone Caraïbes en VFR.

Les avions exploités en survol maritime, devront être équipés des équipements appropriés selon le RACH 7.

## DONNÉES A SOUMETTRE

### A. Description de l'organisation de l'exploitant

Toutes les responsabilités requises par le RACH 9 doivent être identifiées, même si une seule personne peut cumuler plusieurs fonctions. Il convient de s'assurer qu'en cas de cumul des fonctions, le temps disponible permet de les remplir efficacement.

### B. Directeur des opérations (OPS manager)

Les qualifications minimales sont les suivantes :

- Une licence ATP ou une licence CPL si les conditions d'expérience sont remplies.
- 3 ans d'expérience en tant que commandant de bord dans les opérations de transport aérien commercial d'aéronefs de grande ou de petite taille.

### C. Chef pilote

Les qualifications minimales sont les mêmes que pour le directeur des opérations.

Il est souhaitable que le chef pilote soit examinateur agréé par l'OFNAC ou ait entrepris de remplir les conditions pour le devenir :

### D. Responsable de la sécurité

Le titulaire de l'AOC, de l'AMO s'il existe doit désigner un responsable de la sécurité qui sera la personne responsable et le point focal de la mise en œuvre et du maintien d'un SGS efficace. Le gestionnaire de la sécurité doit avoir une expérience antérieure en gestion de la

sécurité, acceptable pour l'OFNAC comme l'exige l'alinéa 9.3.2.2 b) du RACH.

#### E. Responsable de la maintenance

Il est acceptable que le responsable de la maintenance appartienne à un atelier de maintenance agréé. Toutefois l'exploitant devra nommer un point focal maintenance pour assurer la liaison avec l'atelier. Les arrangements contractuels l'attestant devront être fournis.

#### F. Inspecteur en chef

Ce poste n'est pas requis pour les petits exploitants

#### G. Responsable du système qualité

Le responsable du système qualité devra avoir suivi une formation sur les pratiques et les principes de la qualité et montrer une connaissance acceptable pour l'OFNAC sur les règlements qu'il aura à appliquer.

Réf. : RACH 9.3.2.2 (b)

#### H. Manuel du système de gestion de la sécurité (SGS)

(voir guide de mise en œuvre du SGS)

Un manuel simplifié adapté aux exploitants non complexes, est acceptable.

Ce manuel doit reprendre les éléments suivants :

- Politique de sécurité et engagement du dirigeant responsable
- Nomination du responsable SGS
- Objectifs et indicateurs de sécurité. Cette partie peut être réservée et complétée au fur et à mesure de l'acquisition d'expérience.
- Gestion des risques. Cette partie pourra être remplacée par des check-lists avant vol échelonnant l'appréciation du niveau de risque (mineur à important) des domaines pouvant créer un risque pour la sécurité (météo, chargement, performance, matériel etc...) et préconisant des actions d'atténuation.
- Recueil des événements. Description du système mis en place pour faire remonter les événements de sécurité.
- Formation : modalités de la formation des employés au SGS, notamment utilisation des check lists d'évaluation des risques et rapport d'événements (politique non punitive).
- Gestion des urgences : nom, titre et numéro de téléphone des personnes à contacter en cas d'urgence

#### I. Manuel du système de qualité

Pour les opérateurs non complexes, les dispositions de la NMO 9.3.2.3 peuvent être remplacées par les listes de vérifications contenues de la NMO 9.3.2.3 bis.

#### J. Aéronefs à exploiter

Pas de disposition particulière applicable.

**K. Documents d'achat, leasing, contrats ou lettres d'intention**

Pas de disposition particulière applicable

**L. Formation de l'équipage et du personnel au sol et installations requises**

Le programme de formation devra être adapté aux opérations en VFR. En vertu du RACH 8.4.1.13 (b), chaque pilote doit subir 2 contrôles de compétences hors ligne sur une période de 12 mois.

Ce contrôle peut se faire sur avion ou sur un simulateur accepté par l'OFNAC.

Pour l'entraînement et les contrôles en vol réel, l'exploitant devra présenter les mesures de sécurité qu'il compte appliquer pour assurer la sécurité (cf Guide sur les formations équipages).

Une partie de la formation des équipages prévue par le RACH 8 peut être sous-traitée à des organismes de formation spécialisés appliquant les programmes de formation approuvés par l'OFNAC.

Dans ce cas l'OMD devra préciser les sous-traitants et présenter les contrats au titre du k.

Le nom et les CV des instructeurs et examinateurs devront être présentés à l'OFNAC aux fins d'approbation préalable.

L'auto-formation au sol est possible dans les conditions prévues dans le Guide sur les formations équipage.

Conformément au RACH 8.10.1.30, un contrôle en ligne annuel en exploitation devra être réalisé.

**M. Manuel d'exploitation (RACH 9.4.1.2)**

Le manuel d'exploitation est composé des volumes A,B,C,D. Une copie doit être fournie à chaque navigant.

Le volume A est obligatoire. Mais il peut faire référence à des documents annexes : SGS, qualité.

Le volume B peut être remplacé par le manuel de vol de l'avion, à condition que l'ensemble des informations requises par la NMO 9.4.1.4 y figurent.

Le volume C pourra être fourni au plus tard avant le début de l'exploitation.

Le volume D est composé des informations du (l) ci-dessus.

**N. MCM (manuel de contrôle de la maintenance)**

Pas de disposition particulière.

**O. Programme d'entretien**

Pas de disposition particulière

**P. Méthode de contrôle et de supervision des opérations**

Indiquer les procédures suivies pour la préparation et les suivis des vols (météo, carburant, masses et centrage, performances, notams) ainsi que les personnes responsables de la

préparation et du suivi, ainsi que l'origine des informations utilisées.

Lorsque l'effectif des personnels au sol est de taille réduite, il est acceptable que la préparation et le suivi des vols soit effectuée directement par le pilote. Une copie des documents utilisés pour la préparation des vols et le plan de vol technique doit être disponible dans les locaux de l'exploitant.

Q. Évaluation des questions financières, économiques et juridiques

- Pas de disposition particulière.