



## RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

### PARTIE 5

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2024

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

DATE D'APPLICABILITÉ 01/07/2025

  
Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS  
Directeur Général





## RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

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

### PARTIE 5 — NAVIGABILITÉ

VERSION 2024



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



## AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION
5.3 5.4 5.5 5.6	08/07/2023	Précisions concernant le programme d'entretien ou de maintenance et la suppression du concept de reconnaissance automatique des CDN de type russes ou chinois.
5.9	01/09/2024	Intégration de la licence de station d'aéronef

---

## INTRODUCTION

La Partie 5 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) présente les exigences réglementaires pour le maintien de la navigabilité des aéronefs opérant en Haïti et les conditions de délivrance du certificat de navigabilité pour les aéronefs immatriculés HH.

Il a été jugé opportun d'inclure dans cette partie 5 les conditions de délivrance du certificat acoustique pour ces aéronefs.

Le Règlement RACH 19 requiert que tout exploitant titulaire d'une AOC et tout organisme de maintenance agréé intervenant sur un aéronef immatriculé HH notifie à l'OFNAC lorsque certains événements se produisent.

L'OFNAC informe l'État de Conception ayant délivré le certificat de navigabilité de type et l'État de Construction de façon à ce qu'elle puisse recevoir toutes les Consignes de Sécurité et de Navigabilité pour chaque type d'aéronef figurant au Registre National de la République d'Haïti ainsi que les aéronefs exploités en Haïti.



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## TABLE DES MATIERES

<b>Glossaire</b> .....	<b>9</b>
<b>Définitions</b> .....	<b>10</b>
<b>5.1 Introduction</b> .....	<b>12</b>
<b>5.2 Généralités</b> .....	<b>12</b>
5.2.1.1 Applicabilité.....	12
5.2.1.2 Définitions .....	13
<b>5.3 Certification des aéronefs et des équipements</b> .....	<b>13</b>
5.3.1 Applicabilité.....	13
5.3.2 Certification originale des aéronefs et des équipements .....	13
5.3.1.3 Délivrance d'un certificat de type supplémentaire.....	14
<b>5.4 Délivrance de certificats de navigabilité</b> .....	<b>14</b>
5.4.1.1 Applicabilité.....	14
5.4.1.2 Habilitation .....	14
5.4.1.3 Identification des aéronefs .....	14
5.4.1.4 Classification des certificats de navigabilité .....	14
5.4.1.5 Délivrance d'un certificat de navigabilité standard .....	15
5.4.1.6 Délivrance de certificats de navigabilité spéciaux.....	15
5.4.1.7 Délivrance de permis de vol spéciaux en tant que certificats de navigabilité spéciaux.....	16
5.4.1.8 Durée des certificats de navigabilité .....	16
5.4.1.9 Coopération entre États concernant les informations relatives au maintien de la navigabilité, y compris les consignes de navigabilité .....	17
5.4.1.10 Amendement d'un certificat de navigabilité.....	17
5.4.1.11 Transfert ou restitution d'un certificat de navigabilité .....	17
5.4.1.12 Transport commercial aérien .....	18
5.4.1.13 Affichage du certificat de navigabilité.....	18
<b>5.5 Maintien de la navigabilité des aéronefs et des composants aéronautiques</b> .....	<b>18</b>
5.5.1.1 Applicabilité.....	18
5.5.1.2 Généralités.....	18
5.5.1.3 Responsabilité .....	19
5.5.1.4 Maintenance et expérience d'exploitation .....	19
5.5.1.5 Rapports sur les pannes, défaillances et défauts .....	20
<b>5.6 exigences en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs</b> .....	<b>21</b>
5.6.1.1 Applicabilité.....	21
5.6.1.2 exigences d'ordre général pour la maintenance et les inspections .....	21
5.6.1.3 Personnes autorisées à effectuer la maintenance, l'entretien préventif, le reconditionnement et les modifications .....	22
5.6.1.4 Personnel autorisé à approuver la remise en service .....	23
5.6.1.5 Personnes autorisées à effectuer des inspections.....	23
5.6.1.6 Règles de performance : maintenance .....	23
5.6.1.7 Règles de performance : Inspections.....	24
5.6.1.8 Règles de performance : Limites de navigabilité .....	25
<b>5.7 Dossiers de maintenance et d'inspection</b> .....	<b>25</b>



5.7.1.1	Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de réparation et de modification d'aéronef et des pièces à durée de vie limitée .....	25
5.7.1.2	Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de révision, de réparation et de modification d'un produit.....	26
5.7.1.3	Contenu, formulaire et disposition des dossiers d'inspection pour une remise en service .....	27
<b>5.8</b>	<b>Délivrance des certificats acoustiques .....</b>	<b>28</b>
5.8.1	Applicabilité .....	28
5.8.2	Habilitation .....	28
5.8.3	Délivrance d'un certificat acoustique .....	28
5.8.4	Durée d'un certificat acoustique .....	29
5.8.5	Amendement d'un certificat acoustique.....	29
5.8.6	Transfert ou restitution d'un certificat acoustique .....	29
5.8.7	Affichage du certificat acoustique .....	29
<b>5.9</b>	<b>Licence de station d'aéronef .....</b>	<b>29</b>
5.9.1	Applicabilité .....	29
5.9.1.1	Délivrance de la licence de station d'aéronef.....	30
5.9.1.2	Habilitation .....	30
5.9.1.3	Equipements concernés .....	30
5.9.1.4	Eléments figurant sur la LSA .....	30
5.9.1.5	Attestation de conformité .....	30
5.9.2	Demande de licence de station d'aéronef .....	31
5.9.3	Délivrance de la LSA.....	31
5.9.3.1	Validité de la LSA.....	31
5.9.4	Test de certains émetteurs .....	32
<b>PARTIE 5 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE .....</b>	<b>3</b>	
NMO 5.1.1.2	Définitions .....	3
NMO 5.1.1.2(a)(8)	Modifications majeures .....	3
NMO 5.1.1.2(a)(9)	Réparations majeures .....	4
NMO 5.1.1.2(a)(11)	Entretien préventif.....	6
NMO 5.3.1.5	Délivrance ou validation d'un certificat de navigabilité standard .....	8
NMO 5.3.1.6	Délivrance ou validation d'un certificat de navigabilité spécial.....	10
NMO 5.5.1.7	Règles de performance : Inspections .....	12
NMO 5.6.1.1(b)	Enregistrement des réparations et des modifications majeures .....	15
NMO 5.7.1	Certificat acoustique.....	20
NMO 5.7.2	Formulaire de demande de certificat acoustique .....	21
NMO 5.8.1	Licence de station d'aéronef (LSA) .....	25
NMO 5.8.2	Formulaire de demande de LSA .....	26
NMO 5.8.3	Attestation de conformité de station d'aéronef.....	28

---

## GLOSSAIRE

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 5 :

**AMO** - Organisme de maintenance agréé

**AMT** - Technicien de maintenance aéronautique

**APRS** - Approbation pour remise en service

**AOC** - Permis d'exploitation aérienne

**CDN** - Certificat de navigabilité

**cm** - Centimètre

**CN** - Consigne de navigabilité ou Airworthiness Directive

**ELT** (Emergency location transmitter) Emetteur de Localisation d'Urgence

**GTR** - Groupe turboréacteur

**GTP** - Groupe turbo-propulseur

**GV** - Grande visite

**IA** - Autorisation d'inspection

**kg** – Kilogramme

**LSA**- Licence de station d'aéronef

**MEL** - Liste minimale d'équipements

**PE** - Programme d'entretien (Aircraft Maintenance Programme – AMT pour les aéronefs de transport commercial)

**PIC** - Commandant de bord

**PLB** - Balise de Localisation Personnelle

**RG** - Révision générale

**STC** - Certificat de type supplémentaire

**TSO** - Norme technique

**UIT** - Union Internationale des télécommunications

## DEFINITIONS

Des définitions plus détaillées des termes suivants figurent à la NMO 5.1.1.2(B) :

- Modifications majeures
- Réparations majeures
- Entretien préventif

**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.

**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.

**Approuvé.** Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.

**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.

**Certificat de type.** Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

*Note 1. — Certains États contractants délivrent un document équivalent au certificat de type pour les moteurs et les hélices.*

*Note 2. — Un document équivalent au certificat de type peut être délivré pour un poste de télépilotage.*

**Conception de type.** Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

**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.

**État de conception.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

**État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

**État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.

**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.

**Fatigue.** État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'une personne et sa capacité à s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.

**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.** Aérodyne 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 ».

**Licence de station d'aéronef (LSA).** Une licence de station d'aéronef atteste la conformité d'une station d'émission radioélectrique d'un aéronef et de la station d'émission radioélectrique des engins de sauvetage embarqués au règlement relatif aux radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

**Liste minimale d'équipements (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.

**Maintenance.** Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l'hélice ou de la 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.

**Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un poste de télépilotage, 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.

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

**Modification.** Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

*Note.* — Une modification peut également comprendre l'exécution de la modification, qui est une tâche de maintenance qui doit faire l'objet d'une fiche de maintenance. D'autres orientations sur la maintenance des aéronefs — modification et réparation — figurent aussi dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

**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).

**Organisme responsable de la conception de type.** Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur ou une hélice.

**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).

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

**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.

**Station d'émission d'un aéronef.** Emetteurs, y compris les appareils accessoires, placés à bord d'un aéronef (ou d'un engin de sauvetage embarqué) pour assurer un service de radiocommunication, de radionavigation, de surveillance ou de sauvetage.

**Validation (d'un certificat de navigabilité).** Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

## Partie 5 — Navigabilité

*N. B. : Les renvois de l'OACI sont à l'Amendement 107 de l'Annexe 8 de l'OACI*

### 5.1 INTRODUCTION

La Partie 5 part de l'hypothèse que, n'étant pas Etat de conception ou de construction, la République d'Haïti ne délivre pas de certificat de navigabilité de type original.

Il en est de même pour le certificat acoustique.

La Partie 5 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) présente les exigences réglementaires pour le maintien de la navigabilité des aéronefs opérant en Haïti, selon les normes et pratiques recommandées dans l'Annexe 6 de l'OACI et les SARPS de maintien de la navigabilité de l'Annexe 8 de l'OACI.

Il a été jugé opportun d'y inclure le certificat acoustique prévu dans l'Annexe 16 de l'OACI.

Les aéronefs immatriculés en Haïti ont été conçus et construits dans un autre État contractant de l'OACI, ou sont des aéronefs immatriculés en Haïti qui ont été conçus dans un État contractant et construits dans un autre. En outre, l'OFNAC peut avoir des titulaires d'AOC qui exploitent des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant où la conception et la construction peuvent être d'États différents.

Eventuellement, l'OFNAC peut avoir des titulaires d'AOC qui font partie d'un consortium régional dont les installations de maintenance se trouvent dans un État voisin.

Un état de navigabilité conforme des aéronefs immatriculés en Haïti est le résultat de communication effective et d'une surveillance adéquate. Le Règlement RACH 19 requiert que toute personne exploitant un aéronef inscrit sur un AOC en Haïti notifie l'OFNAC lorsque certains événements se produisent.

L'OFNAC informe l'État de Conception et l'État de Construction de façon à recevoir toutes les Consignes de Sécurité et de Navigabilité pour chaque type d'aéronef figurant au Registre National de la République d'Haïti.

### 5.2 GENERALITES

#### 5.2.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente réglementation prescrit les exigences concernant ce qui suit :
- (1) La certification des aéronefs et des équipements ;
  - (2) La délivrance de certificats de navigabilité ;
  - (3) Le maintien de la navigabilité des aéronefs et des équipements ;
  - (4) Les exigences en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs ; et
  - (5) Les dossiers et les écritures de maintenance et d'inspection.

### 5.2.1.2 DEFINITIONS

- (a) Les définitions figurent dans la Partie 1 du RACH.
- (b) Des définitions plus détaillées des termes suivants figurent à la NMO 5.1.1.2(B) :
  - Modifications majeures
  - Réparations majeures
  - Entretien préventif

## 5.3 CERTIFICATION DES AERONEFS ET DES EQUIPEMENTS

La partie 5 du RACH part de l'hypothèse que la République de Haïti, n'étant ni pays concepteur, ni pays constructeur d'aéronef, elle ne délivre pas de certificat de navigabilité de type.

L'OFNAC reconnaît et valide automatiquement le certificat de navigabilité de type de tout aéronef civil certifié par la FAA, Transport Canada, l'EASA, ou bien l'autorité du Brésil.

L'OFNAC accepte et valide la fiche de données de navigabilité de type (Type Data sheet) établie par le constructeur et associée au certificat de navigabilité de type donnant les caractéristiques de navigabilité de l'aéronef et de ses composants.

Ainsi, l'OFNAC délivre un certificat de navigabilité standard sur la base du certificat de navigabilité de type pour un aéronef neuf certifié de type dans l'un des États cités plus haut ou bien du certificat de navigabilité précédent délivré par l'autorité de l'État d'immatriculation précédent, membre de l'OACI et appliquant par conséquent les Annexes 6 et 8 de l'OACI, dans le cas d'un aéronef importé d'occasion et ayant fait l'objet à son origine d'une certification de navigabilité de type par la FAA, Transport Canada, l'EASA ou bien l'autorité du Brésil, pour immatriculation en Haïti.

L'OFNAC est responsable du maintien de la navigabilité des aéronefs figurant sur le registre d'Haïti et s'assure de la validité du certificat de navigabilité des aéronefs qui ne sont pas immatriculés en Haïti mais qui y sont exploités.

### 5.3.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie s'applique aux exploitants d'aéronefs en Haïti.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en Haïti ou à soumettre une demande d'immatriculation d'aéronef en Haïti si cet aéronef et les équipements qu'il contient n'ont pas obtenu la certification de type de l'État de conception et l'approbation de production de l'État de construction délivrés par l'organisme approprié de ces États conformément aux exigences de l'Annexe 8 de l'OACI.

### 5.3.1.2 CERTIFICATION ORIGINALE DES AERONEFS ET DES EQUIPEMENTS

- (a) Les procédures et la désignation des règles qui s'appliquent pour la certification de type originale d'un aéronef et des équipements n'est pas applicable en Haïti puisqu'aucun aéronef ou produit aéronautique n'y est conçu ou produit.
- (b) Pour l'OFNAC, la délivrance d'un certificat de navigabilité repose sur la reconnaissance et l'acceptation automatique du certificat de navigabilité de type délivré par l'État de conception de l'aéronef, lorsqu'il s'agit des USA, du Canada, des pays de l'EASA ou du Brésil.

### 5.3.1.3 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE TYPE SUPPLEMENTAIRE

- (a) Toute personne qui propose de modifier un produit en effectuant un changement majeur à la conception de type, mais pas suffisant pour requérir une nouvelle demande de certificat de type, soumet une demande de certificat de type supplémentaire au service de réglementation de l'État de conception ayant approuvé le certificat de type. Le demandeur soumet sa demande conformément aux procédures requises par cet État.
- (b) Sur réception d'une demande de certificat de type supplémentaire pour un aéronef immatriculé en Haïti L'OFNAC transmet la demande à l'État de conception.

## 5.4 DELIVRANCE DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

### 5.4.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie prescrit les procédures requises pour la délivrance de certificats de navigabilité et autres pour les aéronefs et équipements immatriculés en Haïti.
- (b) L'OFNAC délivre un certificat de navigabilité pour un aéronef immatriculé en Haïti en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux exigences appropriées de navigabilité (certificat de type), conformément au paragraphe 5.2.

### 5.4.1.2 HABILITATION

- (a) Tout propriétaire enregistré d'un aéronef immatriculé en Haïti, ou tout agent du propriétaire, peut demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef.
- (b) Chaque demandeur d'un certificat de navigabilité soumet la demande sous une forme et d'une façon acceptable pour l'OFNAC.

### 5.4.1.3 IDENTIFICATION DES AERONEFS

- (a) Chaque demandeur d'un certificat de navigabilité prouve que l'aéronef a les plaques d'identification appropriées.

### 5.4.1.4 CLASSIFICATION DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- (a) Un certificat de navigabilité standard est délivré pour un aéronef de la catégorie et du modèle spécifiques indiqués par l'État de conception sur le certificat de type. Les certificats de navigabilité standards comprennent les types suivants :
  - a. Normal
  - b. Utilitaire
  - c. Acrobatique
  - d. Transport
  - e. Ballon
  - f. Autre
- (b) Un certificat de navigabilité spécial est délivré par l'OFNAC pour les aéronefs qui ne répondent pas aux exigences de l'État de conception pour avoir un certificat de navigabilité standard. Les types de certificat de

navigabilité spéciaux comprennent ce qui suit :

- a. Principal
- b. Restreint
- c. Limité
- d. Temporaire
- e. Expérimental
- f. Permis de vol spéciaux
- g. Autre

#### 5.4.1.5 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE STANDARD

- (a) L'OFNAC délivre un certificat de navigabilité standard si :
  - (1) Le demandeur prouve que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée aux termes d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité de l'État de conception qui s'appliquent ;
  - (2) L'aéronef a été inspecté, dans les 30 derniers jours civils, en conformité avec les paragraphes 5.5 et 5.6 du présent règlement portant sur les inspections et a été jugé en état de navigabilité par des personnes autorisées par l'OFNAC à effectuer de telles inspections ; et
  - (3) L'OFNAC conclut après une inspection que l'aéronef est conforme à la conception de type et en état d'être exploité en toute sécurité.
- (b) Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité, l'OFNAC peut considérer le certificat de navigabilité délivré précédemment par un autre État contractant comme preuve satisfaisante, en tout ou en partie, que l'aéronef est conforme aux exigences de cette partie.
- (c) Le certificat de navigabilité standard contient les informations figurant à la NMO 5.3.1.5.
- (d) Le certificat de navigabilité standard est délivré en français et doit avoir une traduction en langue anglaise.
- (e) En outre, le demandeur communique à l'OFNAC une fiche indiquant la masse et le centrage de l'aéronef.

Cette fiche doit être conforme au modèle communiqué par le constructeur de l'aéronef ou analogue et aura été établie à l'issue d'une pesée de l'aéronef effectuée depuis moins de 4 années par un AMO certifié par un Etat membre de l'OACI ou tout autre organisme acceptable par l'OFNAC. Il doit être précisé que la masse est la masse à vide en état d'exploitation.

#### 5.4.1.6 DELIVRANCE DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE SPECIAUX

- (a) L'OFNAC peut délivrer un certificat de navigabilité spécial pour un aéronef qui n'est pas qualifié pour un certificat de navigabilité standard.
- (b) Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité spécial, l'OFNAC peut considérer le certificat de navigabilité délivré précédemment par un autre État contractant comme preuve satisfaisante, en tout ou en partie, pour la délivrance d'un certificat de navigabilité spécial.



- (c) Les aéronefs ayant un certificat de navigabilité spécial sont sujets aux limitations d'exploitation en Haïti et ne peuvent pas effectuer de vols internationaux, sauf comme spécifié au paragraphe (d) ci-après. L'OFNAC indique des limitations d'exploitation spécifiques pour chaque certificat de navigabilité spécial.
- (d) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef avec un certificat de navigabilité spécial :
  - (1) Sauf conformément au RACH 5 qui s'applique et aux conditions et limitations qui peuvent être prescrites par l'OFNAC dans le cadre de ce certificat ; ou
  - (2) Dans tout pays étranger sans la permission de ce pays.
- (e) Le certificat de navigabilité spécial contient les informations figurant à la NMO 5.3.1.6.

#### 5.4.1.7 DELIVRANCE DE PERMIS DE VOL SPECIAUX EN TANT QUE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE SPECIAUX

- (a) L'OFNAC est autorisée à délivrer un permis de vol spécial en utilisant le certificat comme spécifié à la NMO 5.3.1.6, pour un aéronef ne répondant pas aux exigences applicables de navigabilité, pour :
  - (1) Se rendre sur une base où des réparations, des modifications, une maintenance ou des inspections doivent avoir lieu, ou un lieu d'entreposage ;
  - (2) Des essais après des réparations, des modifications ou une maintenance ;
  - (3) La livraison ou l'exportation d'aéronefs ;
  - (4) Évacuer les aéronefs d'endroits présentant un danger imminent ; et
- (b) L'OFNAC peut délivrer un permis de vol spécial non commercial pour un aéronef pouvant ne pas répondre aux exigences applicables de navigabilité, mais capable de voler en toute sécurité, pour qu'il puisse se rendre sur une base où des opérations de maintenance ou des modifications doivent être effectuées. Le permis délivré aux termes du présent paragraphe est une autorisation, assortie des conditions et limitations de vol figurant dans les dispositions particulières d'exploitation du titulaire de l'AOC. Le permis délivré aux termes du présent paragraphe peut l'être au titulaire d'un AOC certifié aux termes de la Partie 9 du RACH.
- (c) Dans le cas des permis de vol spéciaux, l'OFNAC peut requérir une approbation de remise en service correctement exécutée et placée dans le dossier permanent de l'aéronef par une personne ou un organisme agréé conformément à la Partie 5, déclarant que l'aéronef en question a été inspecté et qu'il a été constaté qu'il ne présentait pas de danger pour le vol prévu.
- (d) L'exploitant obtient toutes les autorisations de survol requises des pays devant être survolés hors d'Haïti le cas échéant.

#### 5.4.1.8 DUREE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- (a) Un certificat de navigabilité est délivré pour une période d'une année et demeure valide comme suit, sauf s'il est restitué plus tôt, suspendu ou révoqué ou si une date particulière d'expiration est autrement établie par l'OFNAC :
  - (1) Un certificat de navigabilité est renouvelé ou demeure valide :
    - (i) Pour autant que l'aéronef est maintenu conformément aux exigences de maintien de la navigabilité ;
    - (ii) Jusqu'à ce qu'il soit vendu à une personne hors d'Haïti ;



- (iii) Jusqu'à ce que l'aéronef soit affrété pour une exploitation, immatriculé dans un autre pays et supprimé du registre d'Haïti ;

*Note : Un certificat de navigabilité spécial comme un permis de vol spécial est valide pour la période de temps spécifiée sur le document.*

- (b) Un aéronef qui n'est pas maintenu dans l'état de navigabilité défini par le présent règlement perd automatiquement la validité de son certificat de navigabilité et n'a pas le droit d'être exploité tant qu'il n'est pas remis en état de navigabilité et que l'OFNAC n'a pas revalidé le certificat.

#### **5.4.1.9 COOPERATION ENTRE ÉTATS CONCERNANT LES INFORMATIONS RELATIVES AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE, Y COMPRIS LES CONSIGNES DE NAVIGABILITE**

- (a) Lorsqu'un aéronef est immatriculé en Haïti, l'OFNAC en notifie l'État de conception ayant délivré le certificat de navigabilité de type (l'EASA dans le cas d'un aéronef certifié par celle-ci) et demande de recevoir toutes les consignes de navigabilité portant sur cet aéronef, la cellule, le moteur, l'hélice ou les hélices, les équipements ou composants et toute exigence relative à l'établissement de programmes spécifiques de maintien de navigabilité.
- (b) Chaque fois que l'État de conception considère qu'un aéronef, une cellule, un moteur, une hélice, un appareil ou une pièce présente un danger comme indiqué par la publication d'une consigne de navigabilité ou Airworthiness Directive par cet État, l'OFNAC demande que ces consignes s'appliquent aux aéronefs civils d'Haïti du type identifié dans ladite consigne de navigabilité ou Airworthiness Directive.
- (c) L'OFNAC peut identifier des bulletins de service du constructeur et d'autres sources de données, ou élaborer et prescrire des inspections, procédures et limitations pour imposer la conformité des aéronefs affectés en Haïti.

#### **5.4.1.10 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE**

- (a) L'OFNAC peut amender ou modifier un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité spécial :
  - (1) Sur demande d'un propriétaire ou d'un exploitant ;
  - (2) Sur sa propre initiative.
- (b) L'amendement peut être effectué dans les conditions suivantes :
  - (1) Modification (STC ou TC amendé)
  - (2) Un changement notifié à l'OFNAC et sa raison
  - (3) Un changement du modèle de l'aéronef
  - (4) Un changement dans les limites d'exploitation d'un aéronef ayant un certificat de navigabilité spécial

#### **5.4.1.11 TRANSFERT OU RESTITUTION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE**

- (a) Un propriétaire transfère un certificat de navigabilité :
  - (1) Au locataire lors de la location d'un aéronef dans ou hors d'Haïti



- (2) À l'acheteur lors de la vente de l'aéronef en Haïti
- (b) Un propriétaire restitue le certificat de navigabilité de l'aéronef à l'OFNAC lors de la vente de cet aéronef hors d'Haïti.

#### 5.4.1.12 TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

L'OFNAC ne considère un certificat de navigabilité comme étant valide pour le transport commercial aérien que s'il est accompagné des spécifications d'exploitation émises par elle, qui identifient les types spécifiques de transport commercial aérien autorisés dans le cadre de l'AOC de l'exploitant (voir RACH 9).

#### 5.4.1.13 AFFICHAGE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil en Haïti ou immatriculé en Haïti si le certificat de navigabilité requis par la présente sous-partie ou un permis de vol spécial n'est présent dans le poste de pilotage de façon à ce que l'équipage ou les passagers le cas échéant puissent le lire.

### 5.5 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES

#### 5.5.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie prescrit les règles régissant le maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en Haïti, qu'ils soient exploités dans ou hors des frontières.

#### 5.5.1.2 GENERALITES

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de maintenance, d'entretien préventif sur un aéronef ou à y apporter des modifications autres que celles prescrites par la présente réglementation.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour lequel un manuel d'entretien ou de maintenance (aircraft maintenance programme) ou des instructions du constructeur portant sur le maintien de la navigabilité ont été publiés et comportent une section sur les limitations de navigabilité, sauf si les délais obligatoires de remplacement, les intervalles entre les inspections et procédures apparentées, spécifiés dans cette section ou d'autres intervalles entre les inspections ou d'autres procédures apparentées, fixés dans le MCM approuvé aux termes de la Partie 9 du RACH ou conformément au programme d'entretien approuvé aux termes de la Partie 8 du RACH, ont été respectés.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, un équipement ou un accessoire auquel une consigne de navigabilité ou Airworthiness Directive ou Airworthiness Directive, émise par l'État de conception ou de construction s'applique et qui a été adoptée pour les aéronefs d'immatriculation Haïtienne par l'OFNAC ou par l'État d'immatriculation des aéronefs exploités en Haïti, sauf conformément aux exigences de ladite consigne de navigabilité ou Airworthiness Directive.
- (d) Lorsque l'OFNAC détermine qu'un aéronef ou un équipement est dans un état dangereux et que cet état existe probablement ou risque de survenir dans d'autres produits de la même conception, elle peut émettre une consigne de navigabilité ou Airworthiness Directive imposant des inspections et les conditions et limitations, si c'est le cas, dans lesquelles ces produits peuvent continuer à être

exploités.

- (e) L'OFNAC rend compte à l'État de conception de toute consigne de navigabilité ou Airworthiness Directive ou de tout impératif supplémentaire pour le maintien de la navigabilité qu'elle émet ou de toute défaillance ou de tout défaut. Des guides sur le maintien de la navigabilité sont fournis dans le Manuel OACI 9760.

### 5.5.1.3 RESPONSABILITE

- (a) Le propriétaire d'un aéronef ou, dans le cas d'une location d'aéronef, son locataire, est responsable du maintien de l'état de navigabilité de l'aéronef en s'assurant de ce qui suit :
  - (1) Que toutes les opérations de maintenance, de révision prévues au programme d'entretien, parfois dénommé programme de maintenance (Aircraft maintenance programme), de modification et de réparation affectant la navigabilité soient effectuées comme prescrit par l'État de conception ;
  - (2) Que le personnel de maintenance annote de façon appropriée les dossiers de maintenance de l'aéronef, certifiant qu'il est en état de navigabilité ;
  - (3) Que la remise en service soit remplie dans les documents de maintenance pour indiquer que les travaux de maintenance effectués ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites ; et
  - (4) Que dans le cas de défauts non résolus, la fiche de maintenance comporte une liste des problèmes non réglés pour lesquels un report temporaire est accordé dans la MEL et que ces points soient inscrits dans le dossier de l'aéronef tant qu'ils n'ont pas été résolus.
- (b) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef dont la masse certifiée au décollage excède 5 700 kg doit obtenir et évaluer des informations et des recommandations relatives au maintien de la navigabilité auprès de l'organisme responsable de la conception de type et mettre en œuvre les mesures qui en résultent et sont considérées comme étant nécessaires conformément à une procédure acceptable pour l'OFNAC.

### 5.5.1.4 MAINTENANCE ET EXPERIENCE D'EXPLOITATION

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef dont la masse certifiée au décollage excède 5 700 kg doit surveiller l'exploitation en vue du maintien de la navigabilité et établir un système par lequel les informations portant sur les problèmes, les défaillances, les défauts et autres, qui ont ou peuvent avoir des effets négatifs sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef soient transmises à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef.
- (b) Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance soumettent à l'OFNAC, pour les aéronefs dont la masse certifiée maximale au décollage excède 5 700 kg pour les avions et 3 175 kg pour les hélicoptères, des rapports sur les informations de service requises par l'OFNAC, en suivant la procédure établie par celle-ci.
- (c) Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance transmettent aux constructeurs des aéronefs, pour les aéronefs dont la masse certifiée maximale au décollage excède 5 700 kg pour les avions et 3 175 kg pour les hélicoptères, les informations relatives aux problèmes, défaillances, défauts et autres, qui ont ou peuvent avoir des effets négatifs sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef.

### 5.5.1.5 RAPPORTS SUR LES PANNES, DEFAILLANCES ET DEFAUTS

- (a) En application du règlement RACH 19, les exploitants d'aéronefs (AOC) et les ateliers de maintenance certifiés (AOC) rendent compte à l'OFNAC de toute panne, toute défaillance ou tout défaut pouvant se solder par au moins ce qui suit :
- (1) Des incendies en vol, que le système d'alarme incendie installé ou non ait fonctionné correctement ou non ;
  - (2) Une fausse alarme incendie en vol ;
  - (3) Un système d'échappement de moteur endommageant en vol le moteur, la structure, l'équipement ou les équipements adjacents ;
  - (4) Un équipement d'aéronef qui provoque une accumulation ou la circulation de fumée, vapeur ou émanations toxiques ou nocives dans l'habitacle ou la cabine des passagers en vol ;
  - (5) Un arrêt de moteur en vol en raison d'une extinction de moteur ;
  - (6) Un arrêt de moteur en vol en cas de dommages externes infligés au moteur ou à la structure de l'aéronef ;
  - (7) Un arrêt de moteur en vol en raison de l'ingestion de corps étrangers ou de givrage ;
  - (8) L'arrêt de plus d'un moteur en vol sur les aéronefs multimoteurs ;
  - (9) Une défaillance de mise en drapeau d'une hélice ou l'incapacité du système à contrôler la survitesse en vol ;
  - (10) Une défaillance du vide-vite, qui affecte le débit du carburant ou entraîne une fuite dangereuse en vol ;
  - (11) Une sortie ou une rentrée par inadvertance du train d'atterrissage ou l'ouverture des trappes de train d'atterrissage en vol ;
  - (12) La défaillance de composants du système de freinage entraînant une perte de la force d'actionnement des freins lorsque l'aéronef se déplace au sol ;
  - (13) Une structure d'aéronef requérant une réparation majeure ;
  - (14) Des fissures, une déformation permanente ou la corrosion de la structure de l'aéronef si elles excèdent le maximum acceptable pour le constructeur ou l'OFNAC ;
  - (15) Des défaillances de équipements ou de systèmes de l'aéronef entraînant des mesures d'urgence en vol (sauf l'arrêt d'un moteur) ;
  - (16) Toute interruption de vol, changement imprévu d'aéronef en route, arrêt imprévu ou déroutement causé par des difficultés techniques ou des défaillances connues ou suspectées ;
  - (17) Toute vibration ou tout tremblement anormal causée par un mauvais fonctionnement, un défaut ou une panne de structure ou de système ; et
  - (18) Une panne ou une défaillance de plus d'un horizon artificiel, anémomètre ou altimètre lors de tout vol de l'aéronef.
- (b) Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs rendent compte de ce qui suit à l'OFNAC :
- (1) Le nombre de moteurs déposés prématurément en raison d'un mauvais fonctionnement, d'une défaillance ou d'un défaut, indiqués par marque et modèle et le type d'aéronef sur lesquels ils étaient installés ; et
  - (2) Le nombre de mise en drapeau d'hélices en vol, indiquées par type d'hélice, de moteur et



d'aéronef sur lesquels elles étaient installées.

- (i) Chaque rapport requis par la présente sous-section doit :
  - (A) Être établi dans les 3 jours suivant la détermination que la panne, la défaillance ou le défaut à signaler s'est produit ; et
  - (B) Comprendre autant d'informations suivantes dont on dispose et qui s'appliquent :
    - (1) La nature de la panne, de la défaillance ou du défaut.
    - (2) Le numéro de série de l'aéronef ;
    - (3) Quand la panne, la défaillance ou le défaut est associé à un équipement approuvé par une autorisation TSO, le numéro de série de l'article et la désignation du modèle, selon le cas ;
    - (4) Quand la panne, la défaillance ou le défaut est associé à un moteur ou à une hélice, le numéro de série du moteur ou de l'hélice, selon le cas ;
    - (5) Le modèle du produit ;
    - (6) L'identification de la pièce, du composant ou du système concerné, dont le numéro de série de la pièce ; et
- (c) L'OFNAC transfère chacun de ces rapports à l'État de conception.
- (d) L'OFNAC soumet, lorsqu'elle en a connaissance, chacun de ces rapports à l'État d'immatriculation lorsqu'elle les reçoit pour les aéronefs immatriculés dans un autre pays.

## 5.6 EXIGENCES EN MATIERE DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION DES AERONEFS

### 5.6.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie prescrit les règles régissant la maintenance et l'inspection de tout aéronef immatriculé en Haïti.

### 5.6.1.2 EXIGENCES D'ORDRE GENERAL POUR LA MAINTENANCE ET LES INSPECTIONS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef sauf si celui-ci et ses équipements sont entretenus conformément à un programme d'entretien ou programme de maintenance (aircraft maintenance programme) approuvé par l'OFNAC.
- (b) Le programme d'entretien ou programme de maintenance comprend une description de l'aéronef et de ses composants et les méthodes recommandées pour effectuer les tâches de maintenance. Ces informations comprennent des directives sur le diagnostic des défauts.
- (c) Le programme d'entretien ou programme de maintenance comprend les tâches à effectuer et les intervalles recommandés auxquels elles doivent être effectuées y compris les pesées de l'aéronef en vue d'une mise à jour éventuelle de la fiche de masse et centrage (Il doit être précisé que la masse est la masse à vide en état d'exploitation).

La pesée de l'aéronef doit être effectuée impérativement par un AMO certifié ou tout autre organisme acceptable par l'OFNAC, à l'issue des grandes visites d'entretien, des modifications ou réparations majeures ou à défaut au minimum tous les 4 ans. A l'issue de la pesée, la fiche de masse et centrage,



conforme au modèle établi par le constructeur ou analogue, est mise à jour. Cette mise à jour doit être prise en compte dans les documents d'exploitation opérationnelle de l'aéronef.

- (d) Les tâches de maintenance et leur fréquence spécifiées comme obligatoires par l'État de conception lors de l'approbation de la conception de type doivent être identifiées dans le programme d'entretien
- (e) Le programme d'entretien ou programme de maintenance doit contenir la procédure de remise en service, avec la documentation signée, satisfaisante pour l'OFNAC, indiquant que la maintenance a été effectuée de façon satisfaisante. Une approbation de remise en service doit comprendre ce qui suit :
  - (1) Les détails de la maintenance effectuée ;
  - (2) La date à laquelle cette maintenance a été accomplie ;
  - (3) Lorsque cela s'applique, l'identité de l'organisme de maintenance agréé (AMO), le nom du technicien de maintenance ou de l'AOC ; et
  - (4) L'identité de la ou des personnes signant l'approbation de remise en service.
- (f) Le propriétaire ou l'exploitant utilise l'un des programmes d'inspection suivants en fonction de ce qui est approprié pour l'aéronef et le type d'exploitation :
  - (1) Inspection annuelle ;
  - (2) Inspections annuelles/toutes les 100 heures ;
  - (3) Inspection progressive ; ou
  - (4) Programme de maintien de la navigabilité.
  - (5) Programme de maintenance lourde (Heavy maintenance) comprenant les Grandes Visites de la structure pour recherche et remise en état de dégâts de corrosion ou de fatigue et les Révisions générales des GTR ou GMP et des hélices le cas échéant. Ces opérations de maintenance peuvent, éventuellement, faire partie des inspections progressives ou du programme de maintien de la navigabilité conformément aux 3/ et 4/ ci-dessus.

#### 5.6.1.3 PERSONNES AUTORISEES A EFFECTUER LA MAINTENANCE, L'ENTRETIEN PREVENTIF, LE RECONDITIONNEMENT ET LES MODIFICATIONS

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer quelque tâche que ce soit de maintenance d'un aéronef ou d'équipements, sauf tel que stipulé comme suit :
  - (1) Un pilote titulaire d'une licence délivrée par l'OFNAC est autorisé à effectuer un entretien préventif sur tout aéronef dont il est propriétaire ou exploitant pour autant que l'aéronef n'est pas utilisé par un titulaire d'AOC.
  - (2) Une personne travaillant sous la supervision d'un technicien de maintenance aéronautique (AMT) peut effectuer des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement et des modifications que le technicien qui supervise est lui-même autorisé à effectuer :
    - A condition que le superviseur observe personnellement le travail qui est fait pour garantir qu'il est fait correctement ; et
    - A condition que le superviseur soit présent, en personne, pour consultation.
  - (3) Un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence peut effectuer ou



superviser la maintenance ou les modifications d'un aéronef ou d'un produit aéronautique pour lequel il est qualifié, sous réserve des limitations figurant à la Partie 2 du RACH de la présente réglementation.

- (4) Un AMO peut effectuer la maintenance d'un aéronef dans les limites spécifiées par l'OFNAC.
- (5) Le titulaire d'un AOC peut effectuer la maintenance d'un aéronef selon ce qui est spécifié par l'OFNAC.

#### 5.6.1.4 PERSONNEL AUTORISÉ A APPROUVER LA REMISE EN SERVICE

- (a) Aucune personne ou entité autre que l'OFNAC ne peut approuver la remise en service d'un aéronef, d'une cellule, d'un moteur d'aéronef, d'une hélice, d'un appareil ou d'une pièce après une opération de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification, sauf tel que stipulé ci-après :
  - (1) Un pilote titulaire d'une licence délivrée par l'OFNAC peut remettre son propre aéronef en service après avoir effectué un entretien préventif autorisé.
  - (2) Un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence peut effectuer ou superviser la remise en service d'un aéronef et de ses équipements après avoir effectué, supervisé ou inspecté sa maintenance, sous réserve des limitations associées à sa licence
  - (3) Un AMO peut approuver la remise en service d'un aéronef ou de ses équipements tel que prévu dans les spécifications d'exploitation approuvées par l'OFNAC.
  - (4) Le titulaire d'un AOC peut approuver la remise en service d'un aéronef ou de ses équipements tel que prévu par son MCM

#### 5.6.1.5 PERSONNES AUTORISÉES A EFFECTUER DES INSPECTIONS

- (a) Aucune personne autre que l'OFNAC ne peut effectuer les inspections requises par l'alinéa 8.2.1.7 du RACH pour les aéronefs et les équipements avant ou après des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification, sauf comme stipulé ci-après :
  - (1) Un technicien de maintenance d'aéronefs (AMT) titulaire d'une licence peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et d'équipements pour lesquels il possède une qualification en cours de validité.
  - (2) Un AMO peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de équipements tel que prévu dans ses spécifications d'exploitation approuvées par l'OFNAC.
  - (3) Le titulaire d'un AOC peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de équipements conformément à son MCM.

#### 5.6.1.6 RÈGLES DE PERFORMANCE : MAINTENANCE

- (a) Toute personne se livrant à des opérations de maintenance, d'entretien préventif ou de modification d'un produit aéronautique utilise les méthodes, techniques et pratiques prescrites par :
  - (1) Le manuel ou les instructions de maintenance en vigueur pour le maintien de la navigabilité, préparé par le constructeur ; et



- (2) Les méthodes, techniques et pratiques supplémentaires requises par l'OFNAC, ou celles qui sont désignées par l'OFNAC en l'absence de documents du constructeur.
- (b) Chaque personne utilise les outils, l'équipement et les appareils de mesure nécessaires pour assurer que le travail est mené à bien conformément aux pratiques acceptées de l'industrie. Si le constructeur concerné recommande un équipement ou des appareils de mesure spéciaux, la personne effectuant la maintenance s'en sert ou utilise leur équivalent acceptable pour l'OFNAC.
- (c) Toute personne effectuant des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification d'un produit aéronautique fait ce travail de façon telle et utilise des matériaux de qualité telle que l'état du produit aéronautique en question est au moins égal à celui de l'original ou correctement modifié en ce qui concerne la fonction aérodynamique, la résistance structurelle, la résistance aux vibrations et à la détérioration et autres qualités affectant la navigabilité.
- (d) Les méthodes, techniques et pratiques figurant dans le manuel de contrôle de la maintenance et le programme d'entretien du titulaire d'un AOC, tels qu'approuvés par l'OFNAC, constituent un moyen acceptable de conformité aux exigences de la présente sous-section.

#### 5.6.1.7 REGLES DE PERFORMANCE : INSPECTIONS

- (a) GÉNÉRALITÉS. Toute personne effectuant une inspection requise par l'OFNAC le fait de façon à déterminer si l'aéronef ou une ou plusieurs parties de celui-ci faisant l'objet de l'inspection répondent à tous les exigences de navigabilité qui s'appliquent.
- (b) GIRAVION. Toute personne effectuant une inspection requise pour un giravion inspecte les systèmes suivants conformément au manuel de maintenance ou aux instructions du constructeur concerné portant sur le maintien de la navigabilité :
  - (1) Les arbres d'entraînement ou les systèmes similaires ;
  - (2) La boîte d'engrenages de transmission du rotor principal à la recherche de défauts évidents
  - (3) Le rotor principal et la section centrale (ou l'endroit équivalent) ; et
  - (4) Le rotor auxiliaire pour les hélicoptères.
- (c) INSPECTIONS ANNUELLES ET DES 100 HEURES.
  - (1) Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures utilise une liste de vérification (Checklist) lors de l'inspection. Cette liste peut avoir été élaborée par cette personne, avoir été fournie par le constructeur de l'équipement inspecté ou obtenue auprès d'une autre source. Elle comprend la portée et le détail des articles prescrits par l'OFNAC. Voir la NMO 5.6.1.7 pour les composants devant être compris dans une inspection annuelle ou des 100 heures.
  - (2) Toute personne approuvant la remise en service d'un aéronef à moteur à piston après une inspection annuelle ou des 100 heures doit, avant cette approbation, faire tourner le ou les moteurs de l'aéronef pour déterminer que leur performance est satisfaisante conformément aux recommandations en vigueur du constructeur en ce qui concerne :
    - (i) La puissance (statique et au ralenti) ;
    - (ii) Les magnétos ;
    - (iii) La pression du carburant et de l'huile ; et
    - (iv) La température du cylindre et de l'huile.



- (3) Toute personne approuvant la remise en service d'un aéronef à turbomachine après une inspection annuelle ou des 100 heures doit, avant cette approbation, faire tourner le ou les moteurs de l'aéronef pour déterminer que leur performance est satisfaisante conformément aux recommandations en vigueur du constructeur.
- (d) INSPECTIONS PROGRESSIVES.
  - (1) Toute personne effectuant une inspection progressive doit, au début de celle-ci, inspecter complètement l'aéronef. Après cette inspection initiale, des inspections de routine et détaillées doivent être effectuées comme prescrit dans le programme d'inspection progressive. Les inspections de routine consistent en un examen ou une vérification visuelle de l'aéronef ainsi que de ses équipements et de ses systèmes, sans qu'il faille les démonter pour autant que cela soit pratique. Les inspections détaillées consistent en un examen exhaustif des équipements et systèmes de l'aéronef avec tout démontage nécessaire. Aux fins du présent sous-paragraphe, la révision d'un équipement ou d'un système est considérée comme étant une inspection détaillée.
  - (2) Si l'aéronef n'est pas à la base où les inspections sont normalement effectuées, un technicien AMT possédant les qualifications appropriées, un AMO ou le constructeur de l'aéronef peuvent effectuer les inspections conformément aux procédures et en utilisant les documents en possession de la personne qui effectuerait normalement l'inspection.
- (e) PROGRAMME D'INSPECTIONS DE LA MAINTENANCE POUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.
  - (1) Toute personne effectuant le programme d'inspection requis pour un aéronef du titulaire d'un AOC ou un aéronef entretenu dans le cadre d'un programme de maintien de la navigabilité effectue l'inspection conformément aux instructions et procédures stipulées dans le programme d'inspection.

#### 5.6.1.8 REGLES DE PERFORMANCE : LIMITES DE NAVIGABILITE

- (a) Toute personne effectuant une inspection ou autre opération de maintenance spécifiée dans la section portant sur les limites de navigabilité du manuel de maintenance en vigueur du constructeur ou dans les instructions portant sur le maintien de la navigabilité, le fait conformément à cette section ou aux spécifications approuvées par l'OFNAC.

### 5.7 DOSSIERS DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION

#### 5.7.1.1 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE, D'ENTRETIEN PREVENTIF, DE REPARATION ET DE MODIFICATION D'AERONEF ET DES PIECES A DUREE DE VIE LIMITEE

- (a) Toute personne qui entretient, effectue un entretien préventif, répare ou modifie un aéronef ou des pièces à durée de vie limitée doit, une fois le travail effectué de façon satisfaisante, le noter comme suit dans le dossier de maintenance :
  - (1) Une description (ou une référence à des données acceptables pour l'OFNAC) du travail effectué, dont ce qui suit :
    - (i) La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les équipements à durée de vie limitée ;
    - (ii) L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le



- maintien de la navigabilité ;
- (iii) Les détails appropriés portant sur les modifications et les réparations ;
  - (iv) La durée totale de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses équipements sujets à une révision obligatoire ;
  - (v) L'état actuel de conformité de l'aéronef en ce qui concerne le programme d'entretien et les dossiers détaillés de maintenance indiquant que toutes les exigences requises pour la signature d'une fiche de maintenance ont été respectées.
- (2) La date de la fin des travaux.
  - (3) Le nom, la signature, le numéro de certificat et le type de licence dont la personne approuvant le travail est titulaire.
- N. B. : La signature ne constitue une approbation de remise en service que pour le travail ayant été effectué.*
- (b) Outre ce qui est requis au paragraphe (a) ci-dessus, les réparations majeures et les modifications doivent être notées sur un formulaire et celui-ci traité de la façon prescrite par la NMO 5.6.1.1 par la personne effectuant le travail.

#### 5.7.1.2 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE, D'ENTRETIEN PREVENTIF, DE REVISION, DE REPARATION ET DE MODIFICATION D'UN PRODUIT

- (a) Nul n'est autorisé à approuver la remise en service d'un produit aéronautique ayant fait l'objet d'une maintenance, d'un entretien préventif, d'une révision, d'une modification ou d'une réparation, sauf si :
  - (1) La mention appropriée a été écrite dans le dossier de maintenance ;
  - (2) Le formulaire de réparation ou de modification autorisé ou fourni par l'OFNAC a été rempli de la façon prescrite par celle-ci ; et
  - (3) Si une réparation ou une modification entraîne un changement dans les limites d'exploitation ou des données de vol figurant dans le manuel de vol de l'aéronef approuvé, ces limites d'exploitation ou des données de vol sont révisées de façon appropriée et stipulées comme prescrit.
- (b) Notes supplémentaires pour la révision et la réparation.
  - (1) Nul n'est autorisé à indiquer sur toute note ou tout formulaire requis qu'un produit aéronautique a fait l'objet d'une révision ou d'une réparation, sauf :
    - (i) S'il a été démonté, nettoyé, inspecté comme cela est autorisé, réparé en fonction des besoins et remonté en utilisant les méthodes, techniques et pratiques acceptables pour l'OFNAC ; et
    - (ii) S'il a été testé conformément à des normes et données techniques approuvées ou à des normes et données techniques en vigueur acceptables pour l'OFNAC, qui ont été élaborées et documentées par le titulaire de certificat de type, un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation d'élaboration d'un matériel, d'une pièce, d'un processus ou d'un appareil.



- (2) Nul n'est autorisé à indiquer sur toute note ou tout formulaire requis qu'un aéronef ou autre produit aéronautique a été réparé, sauf s'il a été démonté, nettoyé, inspecté comme cela est autorisé, réparé en fonction des besoins, remonté et testé aux mêmes tolérances et limites qu'un article neuf, en utilisant des pièces neuves ou des pièces usagées se conformant aux tolérances et limites de pièces neuves.
- (c) Si les opérations de maintenance, d'entretien préventif, de révision, de modification ou de reconditionnement d'un produit sont effectuées par un AMO, celui-ci doit remplir l'Étiquette d'Approbation de Navigabilité comme prescrit à la Partie 6 du RACH concernant les AMO.

### 5.7.1.3 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS D'INSPECTION POUR UNE REMISE EN SERVICE

#### MENTIONS SUR LES DOSSIERS D'INSPECTION.

- (a) La personne qui approuve ou refuse la remise en service d'un produit aéronautique après toute inspection effectuée conformément à la Partie 8 du RACH note les informations suivantes dans le dossier de maintenance de cet équipement :
  - (1) Le type d'inspection et une brève description de son étendue ;
  - (2) La date de l'inspection et le temps total de service de l'aéronef ou de l'équipement ;
  - (3) La signature de la personne approuvant ou refusant la remise en service du produit aéronautique, ainsi que les références de licence dont elle est titulaire ;
  - (4) Si l'aéronef ou le composant est jugé en état de navigabilité et que sa remise en service est approuvée, la déclaration suivante ou une autre similaire : « Je certifie que cet aéronef/ce composant a été inspecté conformément à l'inspection (indiquer le type) et jugé être en état de navigabilité » ;
  - (5) Si la remise en service de l'aéronef ou du composant n'est pas approuvée en raison d'une maintenance non effectuée, d'une non-conformité aux spécifications qui s'appliquent, à des consignes de navigabilité ou autres données approuvées, la déclaration suivante ou une autre similaire : « Je certifie que cet aéronef/ce composant a été inspecté conformément à l'inspection (indiquer le type) et qu'une liste des défauts et des articles qui ne sont pas en état de navigabilité en date du (date) a été fournie au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef » ; et
  - (6) Si une inspection est effectuée dans le cadre d'un programme d'inspection prévu à la Partie 8 du RACH, la personne qui l'effectue identifie le programme d'inspection effectué, avec une déclaration selon laquelle l'inspection a été effectuée conformément aux inspections et procédures de ce programme particulier.
- (b) LISTE DES DÉFECTUOSITÉS. La personne qui effectue toute inspection requise par la Partie 8 du RACH et qui constate que l'aéronef n'est pas en état de navigabilité ou ne se conforme pas à la fiche de données du certificat de type, aux consignes de navigabilité ou autres données approuvées dont la navigabilité dépend, remet au propriétaire/à l'exploitant une liste signée et datée de ces défauts.

## 5.8 DELIVRANCE DES CERTIFICATS ACOUSTIQUES

### 5.8.1 APPLICABILITE

- (a) Tout aéronef immatriculé en Haïti ou hors Haïti et visé le cas échéant par l'un des chapitres 3, 4, 5, 8, 11 et 14 de l'Annexe 16 Volume 1 de l'OACI doit avoir un certificat acoustique pour être exploité dans l'espace aérien d'Haïti.
- (b) La présente sous-partie prescrit les procédures requises pour la délivrance/validation de certificats acoustiques pour les aéronefs immatriculés en Haïti.
- (c) L'OFNAC délivre un certificat acoustique pour un aéronef immatriculé en Haïti en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux exigences appropriées de l'Annexe 16 Volume 1 de l'OACI
- (d) Le certificat acoustique est délivré par l'OFNAC conformément au paragraphe 5.7.3, en même temps que le certificat de navigabilité de l'aéronef.
- (e) Le formulaire du certificat acoustique est décrit dans la NMO 5.7.1. Les diverses cases du formulaire sont identiques à celles du formulaire de l'Annexe 16 de l'OACI

### 5.8.2 HABILITATION

- (a) Tout propriétaire enregistré d'un aéronef immatriculé en Haïti, ou tout agent du propriétaire, doit demander un certificat acoustique pour cet aéronef, le cas échéant, en même temps que le certificat de navigabilité.
- (b) Chaque demandeur d'un certificat acoustique soumet la demande sous une forme et d'une façon acceptable pour l'OFNAC, conformément à la NMO 5.7.2.

### 5.8.3 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT ACOUSTIQUE

La partie 5 du RACH part de l'hypothèse que la République de Haïti, n'étant ni pays concepteur, ni pays constructeur d'aéronef, ne délivre pas de certificat de navigabilité de type et de la même manière, ne délivre pas de certificat acoustique de type pour les aéronefs visés par les chapitres 3, 4, 5, 8, 11 et 14 5 du Volume 1 de l'Annexe 16 de l'OACI.

L'OFNAC valide automatiquement le certificat acoustique de type d'un aéronef certifié par la FAA, Transport Canada, l'EASA, ou bien l'autorité du Brésil ou celle de la Russie ou de la Chine (pour les aéronefs certifiés après 2020 dans ces deux derniers cas).

Ainsi, l'OFNAC délivre un certificat acoustique sur la base du certificat acoustique de type pour un aéronef neuf certifié dans l'un des Etats cités plus haut ou bien du certificat acoustique précédent délivré par l'autorité de l'Etat d'immatriculation précédent, membre de l'OACI, dans le cas d'un aéronef importé d'occasion pour immatriculation en Haïti. L'OFNAC reporte dans les cases correspondantes du certificat acoustique les indications ou valeurs de paramètres communiquées soit par l'Etat ayant délivré le certificat acoustique de type pour un aéronef neuf, soit celles communiquées par l'Etat d'immatriculation précédent dans le cas d'un aéronef importé d'occasion pour immatriculation à Haïti.

L'OFNAC est responsable du certificat acoustique des aéronefs figurant sur le registre d'Haïti et s'assure de la validité du certificat acoustique des aéronefs qui ne sont pas immatriculés en Haïti mais qui y sont exploités.



#### 5.8.4 DUREE D'UN CERTIFICAT ACOUSTIQUE

Un certificat acoustique est délivré pour une durée illimitée sauf :

- s'il est restitué,
- s'il est suspendu par l'OFNAC,
- si la structure de l'aéronef ou bien ses groupes propulseurs (GTR ou GTP) ou hélices ont fait l'objet d'une réparation ou modification majeure pouvant impacter les caractéristiques acoustiques

#### 5.8.5 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT ACOUSTIQUE

Les cas de réparation ou modification majeure pouvant impacter les caractéristiques acoustiques entraînent des changements de valeur des paramètres figurant sur le certificat acoustique. L'OFNAC n'étant pas autorité de certification n'a pas compétence pour certifier ces nouvelles valeurs. Dans de tels cas, le propriétaire ou exploitant de l'aéronef considéré devra se rapprocher du constructeur pour obtenir et faire approuver par l'autorité de certification de type les nouvelles valeurs de ces paramètres.

#### 5.8.6 TRANSFERT OU RESTITUTION D'UN CERTIFICAT ACOUSTIQUE

- (a) Un propriétaire transfère un certificat acoustique en même temps que le certificat de navigabilité de l'aéronef :
- (1) Au locataire lors de la location d'un aéronef dans ou hors d'Haïti
  - (2) À l'acheteur lors de la vente de l'aéronef en Haïti
- (b) Un propriétaire restitue le certificat acoustique en même temps que le certificat de navigabilité de l'aéronef à l'OFNAC lors de la vente de cet aéronef hors d'Haïti.

#### 5.8.7 AFFICHAGE DU CERTIFICAT ACOUSTIQUE

Nul n'est autorisé à exploiter en Haïti ou hors Haïti, un aéronef civil immatriculé en Haïti si le certificat acoustique requis par la présente sous-partie n'est présent dans le poste de pilotage de façon à ce que l'équipage ou les passagers le cas échéant puissent le lire, en même temps que le certificat de navigabilité.

### 5.9 LICENCE DE STATION D'AERONEF

#### 5.9.1 APPLICABILITE

La licence de station d'aéronef (LSA) est un document de bord requis, dans le cadre de la navigation internationale, pour l'exploitation des équipements radioélectriques de bord émetteurs fonctionnant dans les bandes de fréquences allouées à l'aviation civile par l'Union Internationale des Télécommunications (UIT) et l'annexe 10 de l'OACI équipant tout aéronef civil immatriculé en Haïti. La présente sous-partie précise les conditions de délivrance de la licence de station d'aéronef (LSA), exigée conformément aux articles 29 et 30 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, au Règlement des radiocommunications annexées à la convention internationale des télécommunications (U.I.T) et à l'accord du Conseil National de Télécommunication (CONATEL) / Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) qui en découle.



#### 5.9.1.1 DELIVRANCE DE LA LICENCE DE STATION D'AERONEF

L'OFNAC délivre une licence de station d'aéronef pour un aéronef immatriculé en Haïti en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux exigences appropriées figurant dans la présente sous-partie.

#### 5.9.1.2 HABILITATION

Tout propriétaire d'un aéronef civil immatriculé en Haïti, tout exploitant ou tout agent du propriétaire ou de l'exploitant, peut demander une licence de station d'aéronef pour cet aéronef.

Chaque demandeur d'une licence de station d'aéronef soumet la demande sous une forme et d'une façon acceptable pour l'OFNAC.

#### 5.9.1.3 EQUIPEMENTS CONCERNES

La LSA délivrée par l'OFNAC concerne tous les équipements émetteurs de l'aéronef fonctionnant dans les bandes de fréquences radioélectriques allouées à l'aviation civile par l'UIT et L'Annexe 10 de l'OACI : VHF, HF, DME, ATC Transpondeur, TCAS II, radar météo, radioaltimètre et, le cas échéant, les émetteurs des engins de sauvetage (canot) embarqués.

Ne sont pas concernés par la LSA :

- Les équipements radioélectriques récepteurs ;
- Les émetteurs ne fonctionnant pas sur des fréquences allouées à l'aviation civile ;
- Les balises de localisation personnelle (PLB).

#### 5.9.1.4 ELEMENTS FIGURANT SUR LA LSA

Les éléments suivants doivent figurer sur la LSA :

- Les références du propriétaire de l'aéronef et de l'exploitant de l'aéronef, le cas échéant ;
- Les références de la personne ou de l'organisme ayant effectué l'attestation de conformité définie ci-après ;
- Les références de l'aéronef : constructeur, modèle, numéro de série et immatriculation ;
- Pour chaque équipement radioélectrique émetteur (notamment et selon l'installation de l'aéronef : VHF, HF, DME, ATC Transpondeur, TCAS II, radar météo, radioaltimètre : le type d'équipement, le fabricant, la référence de l'équipement attribuée par le fabricant, la classe d'émission selon la définition de l'UIT et la puissance d'émission exprimée en watts déclarée par le fabricant ;
- La date de délivrance de la LSA, la signature et les références du signataire de l'OFNAC.

#### 5.9.1.5 ATTESTATION DE CONFORMITE

La LSA est délivrée initialement par l'OFNAC sur la base d'une attestation de conformité accompagnant la demande de délivrance. L'attestation de conformité signifie que l'installation de la station d'émission radioélectrique de l'aéronef et de la station d'émission radioélectrique des engins de sauvetage embarqués est conforme au règlement relatif aux radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

L'attestation doit comporter tous les éléments de la licence tels que précisés ci-dessus.

L'attestation certifie que les émetteurs sont intégrés sur l'aéronef de telle façon que la navigabilité de l'ensemble reste satisfaisante :

- L'installation est conforme à la certification de type de l'aéronef ;
- Les équipements sont conformes à leur définition d'origine. L'OFNAC accepte les équipements émetteurs individuels dont le type est certifié d'origine (ex via un label Technical Standard



- Order/TSO) pour le compte de leur fabricant, en conformité des exigences de l'UIT ;
- L'entretien de l'aéronef est effectué en conformité avec le programme d'entretien de l'aéronef ;
  - Il n'y a pas de défaut non traité.

L'attestation de conformité peut être établie soit par un organisme d'entretien (AMO national ou Foreign AMO) qualifié pour l'entretien des installations radioélectriques soit par le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, qui peut être le propriétaire de l'aéronef ou l'organisme sous contrat agréé à cet effet.

## 5.9.2 DEMANDE DE LICENCE DE STATION D'AERONEF

La demande de délivrance de la licence de station d'aéronef est faite par le propriétaire, l'exploitant ou l'organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef ou toute personne dûment mandatée par l'un d'eux en utilisant le formulaire de demande figurant dans la NMO RACH 5.9

Elle doit être adressée à l'OFNAC accompagnée de l'attestation de conformité définie dans la présente sous-partie.

La demande comporte également :

L'identification du constructeur de l'aéronef : Le constructeur est celui indiqué sur la plaque d'identification ainsi que sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

Equipements à lister :

Tous les équipements émetteurs constituant la station d'émission radioélectrique, travaillant dans les bandes de fréquences allouées à l'aviation civile, notamment et selon l'installation de l'aéronef : VHF, HF, DME, ATC Transpondeur, TCAS II, radar météo, radioaltimètre.

Cas des VHF : La capacité 8.33 kHz de l'émetteur doit être indiquée dans la colonne correspondante du document.

Cas des balises de détresses : Les Emetteurs de Localisation d'Urgence (ELT) à déclenchement automatique (fixes, portatifs ou largables), doivent figurer dans la liste. Cependant, la Liste des émetteurs de localisation d'urgence de survie ne comprendra que les ELT non automatiques (ELT de survie).

## 5.9.3 DELIVRANCE DE LA LSA

Après vérification de la demande et de l'attestation de conformité, la LSA est éditée, signée et transmise par l'OFNAC au demandeur.

Le Directeur Général de l'OFNAC peut effectuer ou faire effectuer tous les contrôles jugés nécessaires, y compris sur aéronef

### 5.9.3.1 VALIDITE DE LA LSA

La licence de station d'aéronef reste valide tant que :

- la station d'émission radioélectrique de l'aéronef et des engins de sauvetage embarqués restent conformes à la liste des émetteurs identifiée sur la licence ;
- si applicables, les tests périodiques de bon fonctionnement prévus à l'article 5.9.4 ci-après ont été réalisés ;
- la station d'émission d'aéronef a été entretenue conformément aux dispositions de maintenance applicables à l'aéronef et aux équipements installés.

En dehors de ce cas général, la LSA perd sa validité et nécessite un renouvellement de validité par l'OFNAC, dès qu'une information qui y figure devient invalide :

- Changement d'immatriculation ;
- Modification de la composition des équipements émetteurs radioélectriques de bord de l'aéronef.



#### 5.9.4 TEST DE CERTAINS EMETTEURS

Un aéronef comprenant un équipement de surveillance (ATC Transpondeur et/ou TCAS II) conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les règles applicables de l'espace aérien, fait l'objet d'un test complet, tous les cinq ans, visant à s'assurer du bon fonctionnement de la chaîne altimétrique, du capteur d'altitude à la transmission de l'altitude par l'équipement de surveillance. Ce test doit être effectué par un atelier (AMO) ou un mécanicien qualifiés et à l'aide d'un matériel de test approprié et dûment calibré.

Les balises ELT doivent subir annuellement un test opérationnel.



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



## RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

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

### PARTIE 5 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### VERSION 2024



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## PARTIE 5 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### NMO 5.1.1.2 DEFINITIONS

#### NMO 5.1.1.2(A)(8) MODIFICATIONS MAJEURES

- (a) MODIFICATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les modifications majeures comprennent celles qui sont apportées aux pièces énumérées ci-après de l'aéronef ou aux types de modification énumérés lorsqu'ils ne font pas partie des spécifications applicables du constructeur ou de la fiche de données du certificat de type (TCDS, type certification data sheet) :
- (1) Ailes
  - (2) Surfaces de queue
  - (3) Fuselage
  - (4) Supports de moteurs
  - (5) Système de commande
  - (6) Train d'atterrissage
  - (7) Coque ou flotteurs
  - (8) Éléments d'une cellule, dont longerons, nervures, raccords, amortisseurs, contrefiches, capots, carénages et masses d'équilibrage
  - (9) Système hydraulique et électrique d'actionnement de composants
  - (10) Pales de rotor
  - (11) Changements de la masse à vide ou de l'équilibre à vide se soldant par une augmentation de la masse maximale certifiée au décollage ou des limites du centre de gravité de l'aéronef
  - (12) Changements de la conception de base des systèmes de carburant, d'huile, de refroidissement, de chauffage, de pressurisation de la cabine, électrique, hydraulique, de dégivrage ou d'échappement
  - (13) Changements apportés à l'aile ou aux gouvernes fixes ou mobiles qui affectent les caractéristiques de flottement et de vibration
- (b) MODIFICATIONS MAJEURES DU GROUPE MOTOPROPULSEUR. Les modifications majeures apportées au groupe motopropulseur comprennent, même si elles ne figurent pas dans les spécifications applicables du moteur :
- (1) La conversion d'un moteur d'aéronef d'un modèle approuvé en un autre, avec tout changement de taux de compression, de réducteur d'hélice, des rapports de boîte d'engrenage ou la substitution d'une pièce majeure de moteur exigeant une remise en état importante et l'essai du moteur
  - (2) Les changements apportés au moteur en remplaçant des pièces structurelles par des pièces non fournies par le constructeur original ou non spécifiquement approuvées par l'OFNAC
  - (3) L'installation d'un accessoire non approuvé pour le moteur
  - (4) Le retrait d'accessoires indiqués comme faisant partie de l'équipement requis par l'aéronef ou les spécifications du moteur
  - (5) L'installation de pièces structurelles autres que celles du type approuvé pour être installé
  - (6) Les conversions de quelque sorte que ce soit dans le but d'utiliser du carburant de qualité autre

que celle qui figure dans les spécifications du moteur

- (c) MODIFICATIONS MAJEURES D'HÉLICE. Les modifications majeures d'hélice, lorsqu'elles ne sont pas autorisées dans les spécifications qui s'appliquent, comprennent :
- (1) Les changements de conception de pale
  - (2) Les changements de conception de moyeu
  - (3) Les changements de conception du régulateur ou de la commande d'hélice
  - (4) L'installation d'un régulateur ou d'un système de mise en drapeau de l'hélice
  - (5) L'installation d'un système de dégivrage d'hélice
  - (6) L'installation de pièces non approuvées pour l'hélice
- (d) MODIFICATIONS MAJEURES D'EQUIPEMENT. Les modifications apportées à la conception de base de l'appareil qui ne sont pas conformes aux recommandations du constructeur ou aux consignes de navigabilité qui s'appliquent constituent des modifications majeures d'appareil. En outre, les changements apportés à la conception de base de l'équipement de communication par radio et de navigation approuvé aux termes d'une certification de type ou d'une autre autorisation, ayant un effet sur les caractéristiques de stabilité de la fréquence, le niveau de bruit, la sensibilité, la sélectivité, la distorsion, le rayonnement non essentiel, la commande automatique de volume (CAV) ou la capacité à répondre au test des conditions environnementales, et les autres changements ayant un effet sur la performance de l'équipement, sont aussi des modifications majeures.

#### **NMO 5.1.1.2(A)(9) REPARATIONS MAJEURES**

- (a) RÉPARATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les réparations faites aux parties suivantes d'une cellule et celles des types suivants portant sur le renforcement, le raccordement et la fabrication de membrures ou leur remplacement, lorsque celui-ci fait appel à des techniques telles que le rivetage ou la soudure, constituent des réparations majeures.
- (1) Poutres caisson
  - (2) Ailes ou gouvernes monocoques ou semi-monocoques
  - (3) Lisses d'aile ou membrures
  - (4) Longerons d'aile
  - (5) Semelles de longerons
  - (6) Membrures de faisceaux en treillis
  - (7) Poutrelles fines
  - (8) Quille et bouchains des coques ou des flotteurs
  - (9) Membrures de compression en tôle ondulée faisant fonction de semelle des ailes et des surfaces de queue
  - (10) Nervures principales d'aile et membrures de compression
  - (11) Contrefiches principales d'aile ou de surface de queue
  - (12) Supports de moteurs
  - (13) Longerons de fuselage
  - (14) Membrures de l'armature latérale, horizontale ou des cloisons



- (15) Entretoises et étriers de soutien de siège principal
  - (16) Contrefiches de train d'atterrissage
  - (17) Fusées
  - (18) Roues
  - (19) Pièces du système de commande, comme le manche, les pédales, les arbres, les étriers ou les guignols de pas
  - (20) Réparations avec substitution de matériau
  - (21) La réparation d'aires endommagées de couverture de métal ou de contreplaqué excédant 15 cm dans chaque direction
  - (22) La réparation de parties de feuilles de revêtement en faisant des joints supplémentaires
  - (23) Le raccordement de feuilles de revêtement
  - (24) La réparation de trois nervures d'aile ou de gouverne adjacentes ou plus, ou du bord d'attaque des ailes et des gouvernes, entre ces nervures adjacentes
  - (25) La réparation de l'entoilage sur une surface plus grande que celle qui est requise pour réparer deux nervures adjacentes
  - (26) Le remplacement de l'entoilage ou des pièces couvertes par un entoilage comme les ailes, les fuselages, les stabilisateurs et les gouvernes
  - (27) La réparation, y compris le « rebotomming » de réservoirs de carburant et d'huile amovibles ou intégraux
- (e) RÉPARATIONS MAJEURES DU GROUPE MOTOPROPULSEUR. Les réparations des pièces suivantes d'un moteur et les réparations suivantes constituent des réparations majeures du groupe motopropulseur :
- (1) La séparation ou le démontage d'un carter ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'un compresseur de suralimentation intégral
  - (2) La séparation ou le démontage d'un carter ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'autre chose qu'un démultiplicateur d'hélice de type à éperon
  - (3) Les réparations spéciales de pièces structurelles de moteur par soudure, placage, métallisation ou autres méthodes
- (f) RÉPARATIONS MAJEURES D'HÉLICE. Les réparations des types suivants à une hélice constituent des réparations majeures d'hélice :
- (1) Toute réparation ou renforcement des pales en acier
  - (2) La réparation ou l'usinage des moyeux en acier
  - (3) Le raccourcissement des hélices
  - (4) Le regarnissement des hélices en bois
  - (5) Le remplacement des laminages externes des hélices en bois à pas fixe
  - (6) La réparation des trous de boulons allongés du moyeu des hélices en bois à pas fixe
  - (7) L'incrustation de pales en bois
  - (8) Les réparations de pales en matériaux composite
  - (9) Le remplacement du tissu des extrémités des pales



- (10) Le remplacement du revêtement en plastique
- (11) La réparation des régulateurs d'hélices
- (12) La révision des hélices à pas variable
- (13) La réparation de bosselures, d'entailles, de mutilations, de rayures, etc. profondes et le renforcement des pales en aluminium
- (14) La réparation ou le remplacement d'éléments internes de pales
- (g) RÉPARATIONS MAJEURES D'EQUIPEMENT. Les réparations des types suivants d'appareils sont des réparations majeures d'appareil :
  - (1) Le calibrage et la réparation d'instruments
  - (2) Le calibrage de l'avionique ou de l'équipement informatique
  - (3) Le rebobinage de la bobine de champ d'un accessoire électrique
  - (4) Le démontage complet de soupapes complexes d'énergie hydraulique
  - (5) La révision des carburateurs à pression et des pompes à pression de carburant, d'huile et hydrauliques

#### **NMO 5.1.1.2(A)(11) ENTRETIEN PREVENTIF**

- (a) ENTRETIEN PRÉVENTIF. L'entretien préventif est limité au travail suivant, à condition qu'il ne fasse pas appel à des opérations sur des assemblages complexes :
  - (1) Retrait, installation et réparation des pneus du train d'atterrissage
  - (2) Remplacement d'amortisseur du train d'atterrissage
  - (3) Entretien des jambes de train d'atterrissage en ajoutant de l'huile, de l'air ou les deux
  - (4) Entretien des roulements de roues de train d'atterrissage, comme leur nettoyage et leur graissage
  - (5) Remplacement du câblage défectueux ou de clavettes
  - (6) Lubrification n'exigeant pas de démontage autre que le retrait d'articles non structurels comme les plaques de fermeture, les capots et les carénages
  - (7) Simples rapiécages ne requérant pas de lardage ou le retrait de pièces structurelles ou de gouvernes
  - (8) Refaire le plein du liquide du réservoir hydraulique
  - (9) Remise en état du revêtement décoratif du fuselage, des ailes, des surfaces de queue (sauf des gouvernes compensées), des carénages, des capots, du train d'atterrissage, de la cabine ou de l'intérieur du poste de pilotage lorsqu'il n'est pas nécessaire d'enlever ou de démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation
  - (10) Application d'un matériau de préservation ou de protection sur des composants sans qu'il faille démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation et lorsque ce revêtement n'est pas interdit ou contraire aux bonnes pratiques
  - (11) Réparation des garnitures et du mobilier décoratif de la cabine ou du poste de pilotage lorsque ceci ne requiert pas le démontage de toute structure principale ou de tout système d'exploitation ou n'entrave pas un système d'exploitation ou n'affecte pas la structure principale de l'aéronef



- (12) Petites réparations simples aux carénages, aux plaques de fermeture non structurales, aux capots et petits rapiécages et renforcements qui ne modifient pas le contour de façon à ne pas entraver l'écoulement de l'air
- (13) Remplacer des hublots latéraux lorsque ce travail ne nuit pas à la structure ou à tout système d'exploitation comme les commandes, l'équipement électrique, etc.
- (14) Remplacement des ceintures de sécurité
- (15) Remplacement des sièges ou des parties de ceux-ci par des pièces de rechange approuvées pour l'aéronef, sans qu'il faille démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation
- (16) Recherche des problèmes et réparation des circuits qui ne fonctionnent pas dans le câblage des projecteurs d'atterrissage
- (17) Remplacement des ampoules, des réflecteurs et des verres diffuseurs des feux de position et des projecteurs d'atterrissage
- (18) Remplacement des roues sans qu'il y ait à faire des calculs relatifs au poids et à l'équilibre
- (19) Remplacement de tout carénage sans avoir à enlever l'hélice ou à débrancher les commandes de vol
- (20) Remplacement ou nettoyage des bougies et réglage de l'écartement des électrodes
- (21) Remplacement de tout branchement de tuyau, sauf pour le système hydraulique
- (22) Remplacement des conduites de carburant préfabriquées
- (23) Nettoyage des filtres à carburant et à huile
- (24) Remplacement et entretien des batteries
- (25) Remplacement ou ajustage des attaches non structurales liées aux opérations
- (26) Installation de dispositifs de prévention d'erreurs de carburant pour réduire le diamètre des goulots d'alimentation de réservoir à condition que le constructeur de l'aéronef ait indiqué dans les données de certificat de type que le dispositif spécifique en fait partie intégrante, que le constructeur ait donné des instructions appropriées et approuvées, acceptables pour l'OFNAC, pour l'installation de ce dispositif particulier et que l'installation ne requière pas le démontage du goulot existant

**NMO 5.3.1.5 DELIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE STANDARD**

- (a) Le certificat de navigabilité standard délivré par l'OFNAC est comme suit :

	<p><b>RÉPUBLIQUE d'HAÏTI</b> <b>OFFICE NATIONAL de l'AVIATION CIVILE</b> <b><u>CERTIFICAT de NAVIGABILITÉ</u></b> (Certificate of Airworthiness)</p>	
<p><b>Marque de Nationalité et d'Immatriculation:</b> (Nationality and Registration Marks)</p>	<p><b>Objet (Purpose):</b></p>	
<p><b>Constructeur et Désignation de l'Aéronef:</b> (Aircraft Manufacturer and Model Designation)</p>	<p><b>Numéro de Série de l'Aéronef :</b> (Aircraft Serial Number)</p>	
<p><b>Le présent Certificat de Navigabilité est délivré conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944, aux Lois et Règlements de la République d'Haïti, en ce qui concerne l'Aéronef susmentionné, qui est considéré comme étant en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et exploité conformément aux dispositions précédentes et aux limitations pertinentes d'exploitation.</b></p> <p>(This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, the laws and regulations of the Republic of Haiti, in respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.)</p>		
<p><b>Adresse 24 bits: attention : figure sur certificat d'immatriculation</b> (24 bit Address)</p>		
<p><b>Date de délivrance :</b>                    / <b>Date d'expiration :</b> (Issue date) (Exp. date)</p>	<p><b>Par le Directeur Général:</b> (By the Director General)</p>	



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

**NMO 5.3.1.6 DELIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE SPECIAL**

(a) Le certificat de navigabilité spécial délivré par l'OFNAC est comme suit :

<b>RÉPUBLIQUE D'HAÏTI</b> <b>OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE</b> <b><u>CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ SPÉCIAL</u></b>		
<b>A</b>	Catégorie/désignation:	
	But:	
<b>B</b>	Constructeur:	Nom :
		Adresse :
<b>C</b>	Vol:	De:
		À:
<b>D</b>	Numéro d'immatriculation:	Numéro de série:
	Constructeur:	Modèle:
<b>E</b>	Date de délivrance:	Date d'Expiration:
	Date des limitations d'exploitation:	
	Par le Directeur Général de l'OFNAC :	Désignation ou numéro du bureau:
<p>Toute altération, reproduction ou mésusage du présent certificat peut être punissable tel que spécifiées dans la Partie 1 du RACH. Le présent certificat doit être affiché dans l'aéronef conformément à la Partie 8 du RACH.</p>		
<i>Formulaire autorité compétente N°</i>	<i>Voir verso</i>	
<i>Recto du formulaire</i>		

<b>A</b>	Le présent Certificat de Navigabilité Spécial est délivré par l'OFNAC en vertu de la Partie 5 du RACH.
----------	--



<b>B</b>	Le présent Certificat de Navigabilité Spécial autorise le constructeur dont le nom figure au verso à effectuer des vols d'essai de production, et seulement ceux-ci, de l'aéronef immatriculé en son nom. Nul n'est autorisé à effectuer des vols d'essai de production (1) transportant des personnes ou des biens contre rémunération ou affrètement et/ou (2) transportant des personnes qui ne sont pas essentielles aux fins du vol.
<b>C</b>	Le présent Certificat de Navigabilité Spécial autorise le vol spécifié au champ C à la seule fin indiquée au champ A.
<b>D</b>	Le présent certificat de navigabilité spécial certifie que, à la date de délivrance, l'aéronef pour lequel il est délivré a été inspecté et trouvé conforme aux exigences du RACH qui s'applique. L'aéronef n'est pas conforme aux exigences du code applicable exhaustif et détaillé de navigabilité tel que prévu par l'Annexe 8 de la Convention internationale sur l'aviation civile internationale. Nul n'est autorisé à exploiter l'aéronef décrit au verso (1) sauf conformément au RACH qui s'applique et aux conditions et limitations qui peuvent être prescrites par l'OFNAC dans le cadre du présent certificat ou (2) sur tout pays étranger sans l'autorisation de ce dernier.
<b>E</b>	Sauf s'il est rendu, suspendu ou révoqué plus tôt, le présent certificat de navigabilité spécial est en vigueur jusqu'à sa Date d'Expiration au champ E, et dans les conditions prescrites par les RACH.
<i>Verso du formulaire</i>	

### NMO 5.5.1.7 REGLES DE PERFORMANCE : INSPECTIONS

- (a) Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures doit, avant de s'y livrer, bien nettoyer l'aéronef et son moteur et enlever ou ouvrir toute porte d'inspection, toute trappe d'accès, tout carénage et tout capot.
- (b) Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures inspecte, lorsque cela s'applique, les composants suivants :
  - (1) Fuselage et coque :
    - (i) Tissu et revêtement — à la recherche de détérioration, distorsion ou autre preuve de défaillance et de raccords défectueux ou mal fixés
    - (ii) Systèmes et composants — à la recherche d'une mauvaise installation, de défauts apparents et d'un fonctionnement non satisfaisant
  - (2) Cabine et poste de pilotage :
    - (i) Généralement — à la recherche de saletés et d'équipement lâche pouvant encrasser les commandes
    - (ii) Sièges et ceintures de sécurité — à la recherche d'un mauvais état et de défauts apparents
    - (iii) Hublots et pare-brise — à la recherche de détérioration et d'une rupture
    - (iv) Instruments — à la recherche d'un mauvais état, de problèmes de montage et de marquage et (lorsque cela est pratique) d'un mauvais fonctionnement
    - (v) Commandes de vol et de moteur — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais fonctionnement
    - (vi) Batteries — à la recherche d'une mauvaise installation et d'une charge incorrecte
    - (vii) Tous les systèmes — à la recherche d'une mauvaise installation, d'un mauvais état général, de défauts apparents et évidents et d'une mauvaise fixation
  - (3) Moteur et nacelle :
    - (i) Section du moteur — à la recherche de preuves visuelles de fuites excessives d'huile, de carburant ou de liquide hydraulique et de la source de ces fuites
    - (ii) Goujons et écrous — à la recherche d'une mauvaise application de couple et de défauts évidents
    - (iii) Moteur à combustion interne — vérification de la compression du cylindre et à la recherche de particules métalliques ou de corps étrangers sur les filtres et les bouchons de drainage. Si la compression du cylindre est faible, à la recherche de mauvaises conditions internes et de tolérances internes incorrectes
    - (iv) Support du moteur — à la recherche de fissures, d'un support mal fixé et d'une mauvaise fixation entre le moteur et le support
    - (v) Amortisseurs de vibrations souples — à la recherche d'un mauvais état et d'une détérioration
    - (vi) Commandes de moteur — à la recherche de défauts, d'un mauvais déplacement et d'une mauvaise mise en sécurité
    - (vii) Conduites, durites et colliers — à la recherche de fuites, d'un mauvais état et d'une mauvaise fixation



- (viii) Pipes d'échappement direct — à la recherche de fissures, de défauts et d'une mauvaise fixation
- (ix) Accessoires — à la recherche de défauts apparents dans la sécurité de la monture
- (x) Tous les systèmes — à la recherche d'une mauvaise installation, d'un mauvais état général, de défauts et d'une mauvaise fixation
- (xi) Capot — à la recherche de fissures et de défauts
- (4) Train d'atterrissage :
  - (i) Toutes les unités — à la recherche d'un mauvais état et d'une mauvaise fixation
  - (ii) Amortisseurs — à la recherche d'un niveau incorrect de fluide
  - (iii) Tringlerie, contrefiches et membrures — à la recherche d'une usure, d'une fatigue et d'une distorsion excessives
  - (iv) Mécanisme de rétraction et de verrouillage — à la recherche d'un mauvais fonctionnement
  - (v) Conduites hydrauliques — à la recherche de fuites
  - (vi) Système électrique — à la recherche de frottements et du mauvais fonctionnement de commutateurs
  - (vii) Roues — à la recherche de fissures, défauts et vérification de l'état des roulements
  - (viii) Pneus — à la recherche d'usure et de coupures
  - (ix) Freins — à la recherche d'un mauvais ajustement
  - (x) Flotteurs et skis — à la recherche d'une mauvaise fixation et de défauts évidents ou apparents
- (5) Ailes et section centrale de voilure à la recherche de ce qui suit :
  - (i) Mauvais état général ;
  - (ii) Détérioration du tissu ou du revêtement ;
  - (iii) Distorsion ;
  - (iv) Preuve de défaillance ; et
  - (v) Mauvaise fixation.
- (6) Ensemble de l'empennage, à la recherche de ce qui suit :
  - (i) Mauvais état général ;
  - (ii) Détérioration du tissu ou du revêtement ;
  - (iii) Distorsion ;
  - (iv) Preuve de défaillance ;
  - (v) Mauvaise fixation ;
  - (vi) Mauvaise installation d'un composant ; et
  - (vii) Mauvais fonctionnement d'un équipement.
- (7) Ensemble d'hélice :
  - (i) Assemblage d'hélice — à la recherche de fissures, entailles, accrochages et fuites



- d'huile ;
  - (ii) Boulons — à la recherche d'une mauvaise application de couple et de manque de sécurité ;
  - (iii) Dispositifs antigivrage — à la recherche d'un mauvais fonctionnement et de défauts évidents ; et
  - (iv) Mécanismes de commande — à la recherche d'un mauvais fonctionnement, d'un montage lâche et d'un déplacement restreint.
- (8) Ensemble de l'avionique/des instruments :
- (i) Équipement avionique/instruments — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un montage lâche.
  - (ii) Câblage et conduits — à la recherche d'un mauvais routage, d'un mauvais montage et de défauts évidents.
  - (iii) Adhérence et blindage — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais état.
  - (iv) Antenne — à la recherche d'un mauvais état, d'un mauvais montage et d'un mauvais fonctionnement.
- (9) Ensemble électronique/électrique :
- (i) Câblage et conduits — à la recherche d'un mauvais routage, d'un mauvais montage et de défauts évidents.
  - (ii) Adhérence et blindage — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais état.
- (10) Tout autre article autrement non mentionné dans cette liste et/ou ayant des instructions portant sur le maintien de sa navigabilité — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais fonctionnement.



### NMO 5.6.1.1(B) ENREGISTREMENT DES REPARATIONS ET DES MODIFICATIONS MAJEURES

- (a) Toute personne effectuant une réparation ou une modification majeure doit :
- (1) Remplir le formulaire approprié prescrit par l'OFNAC, au moins en deux exemplaires ;
  - (2) Remettre une copie de ce formulaire au propriétaire/exploitant de l'aéronef ; et
  - (3) Transmettre une copie de ce formulaire à l'OFNAC, conformément aux instructions de celle-ci, dans les 48 heures suivant l'approbation de remise en service du produit aéronautique.
- (b) Au lieu des exigences figurant au paragraphe (a) ci-dessus, pour les réparations majeures effectuées conformément à un manuel ou à des spécifications acceptables pour l'OFNAC, un AMO peut :
- (1) Utiliser le bon de travail du client sur lequel la réparation est enregistrée ;
  - (2) Donner au propriétaire de l'aéronef un exemplaire signé du bon de travail et en conserver un duplicata pendant au moins 1 an à compter de la date d'approbation de la remise en service du produit aéronautique ;
  - (3) Donner au propriétaire de l'aéronef une fiche de maintenance signée par un représentant autorisé de l'AMO, comportant les informations suivantes :
    - (i) Identification du produit aéronautique ;
    - (ii) S'il s'agit d'un aéronef, la marque, le modèle, le numéro de série, les marques de nationalité et d'immatriculation et l'emplacement de ce qui a été réparé ;
    - (iii) S'il s'agit d'un produit aéronautique, le nom du constructeur, celui de la pièce, le modèle et les numéros de série (le cas échéant) ; et
  - (4) La déclaration suivante ou une autre similaire :

Le produit aéronautique identifié ci-dessus a été réparé, révisé et inspecté conformément aux instructions actuellement en vigueur et applicables de l'État de conception et des exigences réglementaires de l'OFNAC, et est approuvé pour sa remise en service.

Les détails pertinents concernant la réparation figurent dans un dossier de cet organisme de maintenance.

Ordre No \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

Signé \_\_\_\_\_

*(Signature d'un représentant autorisé)*

\_\_\_\_\_  
*(Nom de l'installation)*

\_\_\_\_\_  
*(Numéro de certificat AMO)*

\_\_\_\_\_  
*(Adresse)*

- (c) L'exemple de formulaire suivant peut être utilisé pour enregistrer les réparations et les modifications majeures :

<b>RÉPARATION ET MODIFICATION MAJEURES</b> <b>(Cellule, groupe motopropulseur, hélice ou appareil)</b>				HAÏTI	
				À l'usage exclusif de l'OFNAC	
				Identification du bureau	
INSTRUCTIONS : Tout doit être rédigé en caractères d'imprimerie ou tapé à la machine. Voir l'alinéa 5.6.1.3(a) du RACH et la NMO 5.6.1.1(b) pour les instructions et la disposition de ce formulaire.					
<b>1. Aéronefs</b>	Marque			Modèle	
	Numéro de série			Marque de nationalité et d'immatriculation	
<b>2. Propriétaire</b>	Nom (tel qu'il figure sur le certificat d'immatriculation)			Adresse (telle qu'elle figure sur le certificat d'immatriculation)	
<b>3. À l'usage exclusif de l'OFNAC</b>					
<b>4. Identification de l'unité</b>				<b>5. Type</b>	
Unité	Marque	Modèle	Numéro de série	Réparation	Modification
<b>Cellule</b>	(Comme décrit à l'article 1 ci-dessus)				
<b>Groupe motopropulseur</b>					
<b>Hélice</b>					
<b>Appareil</b>	Type				
	Construction				
<b>6. Déclaration de conformité</b>					
A. Nom et adresse de l'organisme		B. Type de licence/organisme		C. Numéro de certificat/licence	
		<input type="checkbox"/> Licence (AMT) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> P ou <input type="checkbox"/> A/P <input type="checkbox"/> Organisme de maintenance agréé <input type="checkbox"/> AMO du constructeur		(Pour un AMO, inclure les qualifications appropriées délivrées pour la réparation ou la modification majeure)	
D. Je certifie que la réparation et/ou la modification apportées à ou aux unités identifiées à l'article 4 ci-dessus et décrites au verso du présent document ou en pièce jointe à celui-ci ont été effectuées conformément aux exigences de la Partie 5 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti et que les informations qui y figurent sont, à ma connaissance, véridiques et exactes.					
Date			Signature de la personne autorisée		
<b>7. Approbation de remise en service</b>					
En vertu des pouvoirs accordés aux personnes spécifiées ci-après, la ou les unités identifiées à l'article 4 ont été inspectées de la façon prescrite par le Directeur de l'OFNAC de l'aviation civile et sont <input type="checkbox"/> APPROUVÉE(S) <input type="checkbox"/> REJETÉE(S)					
PAR	<input type="checkbox"/> Inspecteur de l'OFNAC	<input type="checkbox"/> Autorisation d'inspection		Autre (spécifier)	



<input type="checkbox"/> Organisme de maintenance agréé	<input type="checkbox"/> Autre		
Date de l'approbation ou du rejet	Numéro de certificat ou de désignation	Signature de la personne autorisée	

Formulaire CAA MR-MR&M (1/99)

Page 1

## AVIS

Les changements apportés à la masse et à l'équilibre ou à la limitation d'exploitation sont à noter dans le dossier approprié de l'aéronef. Une modification doit être compatible avec toutes les précédentes pour assurer le maintien de la conformité aux exigences de navigabilité qui s'appliquent.

## 8. Description du travail réalisé

(Veuillez mettre des feuilles supplémentaires en pièces jointes s'il faut davantage de place. Veuillez identifier chaque page en y notant les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef et la date à laquelle le travail a été terminé.)

Formulaire CAA MR-MR&M (1/99)

## Instructions portant sur la façon de remplir le formulaire de réparations et de réparations majeures

**Article 1 — Aéronef.** Les informations permettant de remplir les cases « marque », « modèle » et « numéro de série » se trouvent sur la plaque d'identification du constructeur de l'aéronef. Les « Marques de nationalité et d'immatriculation » sont les mêmes que celles qui figurent sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

**Article 2 — Propriétaire.** Indiquer le nom et l'adresse complets du propriétaire de l'aéronef, tels qu'ils figurent sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

*N. B. : Lorsqu'une pièce détachée ou un appareil fait l'objet d'une réparation ou d'une modification majeure, les cases 1 et 2 restent vierges et l'original et le duplicata du formulaire reste avec la pièce jusqu'à ce qu'elle soit installée sur l'aéronef. La personne qui l'installe indique alors des informations requises dans les cases 1 et 2 et donne l'original au propriétaire/exploitant de l'aéronef et transmet le duplicata à l'OFNAC dans les 48 heures suivants l'inspection du travail.*

**Article 3 — À l'usage exclusif de l'OFNAC.** L'approbation peut être indiquée à l'article 3 lorsque l'OFNAC détermine que les données utilisées pour effectuer une modification ou une réparation majeure sont conformes aux pratiques acceptées de l'industrie et à toute réglementation applicable de l'OFNAC. L'approbation est indiquée par une des méthodes suivantes :

1. Approbation par examen des données seulement — un aéronef seulement : « Les données identifiées ici sont conformes aux exigences applicables de navigabilité et approuvées pour l'aéronef décrit ci-dessus, sous réserve de l'inspection de conformité effectuée par une personne autorisée par le § 5.6.1.3. »
2. Approbation par une inspection physique, une démonstration, des essais, etc. des données et de l'aéronef — un aéronef seulement : « La modification ou la réparation identifiée ici est conforme aux exigences applicables de navigabilité et approuvée pour l'aéronef décrit ci-dessus, sous réserve d'inspections de conformité effectuées par une personne autorisée par le § 5.6.1.3. »
3. Approbation par examen des données seulement — reproduction pour un aéronef identique : « La modification identifiée ici est conforme aux exigences applicables de navigabilité et approuvée pour être reproduite sur un aéronef de marque, modèle et configuration modifiée par le modificateur original, identiques. »
4. Une signature figurant à l'article 3 « À l'usage exclusif de l'OFNAC », indique l'approbation des données figurant dans cette section pour effectuer le travail décrit à l'article 8 « Description du travail réalisé ». Cette signature n'indique pas l'approbation par l'OFNAC du travail décrit à l'article 8 pour une remise en service.

**Article 4 — Identification de l'unité** Les cases de l'article 4 servent à identifier la cellule, le groupe motopropulseur, l'hélice ou l'appareil réparé ou modifié. Il suffit de remplir les cases pour l'unité réparée ou modifiée.

**Article 5 — Type.** Cocher chaque colonne appropriée pour indiquer si l'unité a été réparée ou modifiée.

### Article 6 — Déclaration de conformité :

- « A » — Nom et adresse de l'organisme. Indiquer le nom de l'AMT, de l'AMO ou du constructeur effectuant la réparation ou la modification. Les AMT doivent indiquer leur nom et leur adresse postale permanente. Les constructeurs et les AMO doivent indiquer le nom et l'adresse de leur lieu de travail.
- « B » — Type de licence/organisme. Cocher la case appropriée pour indiquer le type de personne ou d'organisme effectuant le travail.
- « C » — Numéro de certificat/licence. Les AMT doivent indiquer le numéro de leur licence dans cette case. Les AMO doivent indiquer le numéro de leur certificat et la ou les qualifications aux termes desquelles le travail a été effectué. Les constructeurs doivent indiquer leur numéro de production de type ou de certificat de type supplémentaire (STC). Les constructeurs d'appareils de normes techniques (TSO) modifiant ces appareils doivent indiquer le numéro TSO de l'appareil modifié.
- « D » — Déclaration de conformité. Cet espace est utilisé pour certifier que la réparation ou la modification a été effectuée conformément à la Partie 5 de la présente réglementation. Lorsque le travail a été effectué ou supervisé par des titulaires de licence AMT non employés par un constructeur ou un AMO, ils doivent indiquer la date à laquelle la réparation ou la modification a été terminée et signer de leur nom intégral. Il est permis aux AMO d'autoriser des personnes qu'ils emploient à dater et à signer cette déclaration de conformité.

Une signature à l'article 6 « Déclaration de conformité » indique que la personne ayant effectué le travail certifie qu'il a été effectué conformément aux données applicables de l'OFNAC et approuvées par l'OFNAC. La certification ne s'applique qu'au travail décrit à l'article 8 « Description du travail réalisé ». Cette signature n'indique pas l'approbation par l'OFNAC du

travail décrit à l'article 8 pour une remise en service.

**Article 7 — Approbation de remise en service** La Partie 5 du RACH établit les conditions dans lesquelles des réparations et modifications majeures effectuées sur des cellules, des groupes motopropulseurs, des hélices et/ou des appareils peuvent être approuvées pour une remise en service. Cette partie du formulaire sert à indiquer l'approbation ou le rejet de la réparation ou de la modification de l'unité concernée et à identifier la personne ou l'organisme effectuant l'inspection de navigabilité. Cocher la case « Approuvée » ou « Rejetée » pour indiquer la conclusion. Cocher en outre la case appropriée pour indiquer qui est arrivé à cette conclusion. Cocher la case « Autre » pour indiquer que la conclusion est celle d'une personne autre que celles qui figurent sur la liste. Indiquer la date de la conclusion. La personne autorisée qui est arrivée à cette conclusion doit signer le formulaire et indiquer le numéro approprié de certificat ou de désignation.

1. Données préalablement approuvées. Les formulaires sont remplis conformément aux instructions en s'assurant que l'article 7 est rempli comme indiqué ci-dessus.
2. Données non préalablement approuvées. Les formulaires sont remplis conformément aux instructions avec le point 7 « Approbation de remise en service » laissé vierge et les deux exemplaires sont envoyés à l'OFNAC avec les données justificatives. Lorsque l'OFNAC détermine que les données relatives à la réparation ou à la modification majeure sont conformes à la réglementation en vigueur et aux pratiques acceptées de l'industrie, l'approbation des données est indiquée par une déclaration appropriée, notée à l'article 3 « À l'usage exclusif de l'OFNAC ». Les deux formulaires et les données justificatives sont renvoyés au demandeur, qui remplit l'article 7 « Approbation de remise en service ». Le demandeur remet l'original du formulaire et ses données justificatives au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef et renvoie le duplicata à l'OFNAC pour inclusion dans le dossier de l'aéronef de son service d'enregistrement des aéronefs.

Une signature apposée à l'article 7 « Approbation de remise en service » ne signifie pas que l'OFNAC ait donné son approbation, sauf si la case à gauche de « Inspecteur de l'OFNAC » a été cochée. Les autres personnes dont la liste figure à l'article 7 sont autorisées à « approuver la remise en service » si la réparation ou la modification est faite en utilisant des données approuvées par l'OFNAC et effectuée conformément à la Partie 5 du RACH et s'y conforme.

**Article 8 — Description du travail réalisé** Une déclaration claire, concise et lisible décrivant le travail réalisé doit figurer à l'article 8, au verso du formulaire. Il est important que l'emplacement de la réparation ou de la modification par rapport à l'aéronef soit indiqué. Les données approuvées ayant servi de base pour l'approbation de la remise en service après la réparation ou la modification majeure doivent y être identifiées et décrites.

1. Par exemple, si un longeron déformé a été réparé, la déclaration indiquée dans cette partie peut commencer par « Aile enlevée de l'aéronef et revêtement enlevé sur 1,80 m. Longeron déformé réparé à 124,5 cm de l'extrémité conformément à... » et poursuivre par une description de la réparation. La description doit faire référence à la réglementation en vigueur et aux données approuvées utilisées pour attester de la navigabilité de la réparation ou de la modification. Si la réparation ou la modification doit être couverte par le revêtement ou une autre structure, il faut certifier qu'une inspection a été faite après la pose du revêtement et que les endroits couverts ont été jugés satisfaisants.
2. Les données servant de base pour l'approbation de réparations ou de modifications majeures en vue d'une remise en service sont approuvées avant leur utilisation à cette fin et comprennent ce qui suit : Consignes de navigabilité, circulaires d'information dans certaines circonstances, approbation de fabrication de pièces TSO, instructions agréées du constructeur, manuel des kits et d'entretien, fiches de données des certificats de type et spécifications de l'aéronef. Les données justificatives, comme les analyses de stress, les rapports d'essais, les croquis ou les photographies doivent être soumises avec le formulaire. Ces données justificatives seront restituées au demandeur par l'OFNAC.
3. S'il faut un espace supplémentaire pour décrire la réparation ou la modification, mettre en pièces jointes des feuilles sur lesquelles figurent les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef et la date à laquelle le travail a été fini.
4. Il n'est pas nécessaire d'indiquer les calculs de masse et d'équilibre dans cet article, mais cela peut être fait. Dans tous les cas où la masse et l'équilibre de l'aéronef sont affectés, les changements doivent être indiqués dans le dossier de masse et d'équilibre de l'aéronef, avec le travail effectué ayant requis les changements figurant sur le formulaire MR&M de l'OFNAC daté et signé.

*N. B. : Le Formulaire autorité compétente MR&M ne peut pas être utilisé pour un aéronef autre qu'un aéronef immatriculé en Haïti. Si une Autorité d'Aviation Civile étrangère demande le formulaire, pour documenter le travail effectué, il peut lui être fourni.*

**NMO 5.7.1 CERTIFICAT ACOUSTIQUE**

	<b>1. RÉPUBLIQUE d'HAÏTI</b> <b>OFFICE NATIONAL de l'AVIATION CIVILE</b>		<b>3. Nombre de document :</b> (Document Number)	
	<b>2. Certificat Acoustique</b> (Noise Certificate)			
<b>4. Marque de Nationalité et d'Immatriculation :</b> (Nationality and Registration Marks)	5. Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft:		6. Aircraft serial number:	
7. Engine(s):		8. Propeller(s):*		
9. Maximum take-off mass:  Kg	10. Maximum landing mass:*  Kg	11. Noise certification Standard:		
12. Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification Standards:				
13. Lateral/full-power noise level:*	14. Approach noise level:*	15. Flyover noise level:*	16. Overflight noise level:*	17. Take-off noise level:*
Remarks:				
18. This noise certificate is issued pursuant to Volume I of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, in respect of the above-mentioned aircraft, which is considered to comply with the indicated noise Standard when maintained and operated in accordance with the relevant requirements and operating limitations.				
19. Date of issue  .....		20. Signature  .....		21. Stamp

\* These boxes may be omitted depending on the noise certification Standard.

**NMO 5.7.2 FORMULAIRE DE DEMANDE DE CERTIFICAT ACOUSTIQUE**

		<p><b>RÉPUBLIQUE d'HAÏTI</b> <b>OFFICE NATIONAL de l'AVIATION CIVILE</b> <b>DEMANDE DE CERTIFICAT ACOUSTIQUE</b> <b>NOISE CERTIFICATE APPLICATION</b></p>			
<b>A. Particulars of Applicant</b>					
Aircraft Owner/Authorized Person Full legal Name			Aircraft Registration Marks		
			HH-		
Aircraft Owner Address		Telephone	Mobile	Facsimile	
		E-mail			
		Preferred method of contact			
Application status		Aircraft Status			
<input type="checkbox"/> New <input type="checkbox"/> Renewal		<input type="checkbox"/> New <input type="checkbox"/> Used			
<b>B. Particulars of Aircraft Noise Compliance</b>					
Aircraft Manufacturer (Name and Address)					
State of Manufacturer		Year of Manufacture	State of Design		Type Certificate
Model Designation	Serial Number		Maximum Certified Take-Off Weight		
					<input type="checkbox"/> Kg <input type="checkbox"/> Lb



Last Mass and Balance Date		Last Amendment to M&B		
		Basis of noise certification for this application		Applicable Noise certification standards
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Classification of Aircraft			Category of Power plant	
<input type="checkbox"/> Aeroplane		<input type="checkbox"/> Land	<input type="checkbox"/> Piston	
<input type="checkbox"/> Ornithopter			<input type="checkbox"/> Turbo Prop	
<input type="checkbox"/> Rotorcraft	<input type="checkbox"/> Helicopter	<input type="checkbox"/> Amphibian	<input type="checkbox"/> Turbo Shaft	
	<input type="checkbox"/> Gyroplane		<input type="checkbox"/> Turbo Jet	
<input type="checkbox"/> Glider		<input type="checkbox"/> Sea	<input type="checkbox"/> Turbo Fan	
			<input type="checkbox"/> None	
		<input type="checkbox"/> Other		(specify)
<input type="checkbox"/> Airship	<input type="checkbox"/> Non-Rigid		Number of Power Plants	
	<input type="checkbox"/> Semi-Rigid		Manufacturer	
	<input type="checkbox"/> Rigid			
<input type="checkbox"/> Balloon	<input type="checkbox"/> Spherical	<input type="checkbox"/> Captive		Model Designation
	<input type="checkbox"/> Non-Spherical	<input type="checkbox"/> Free		
		Engine serial numbers		Propellers
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**C. Declaration by aircraft owner or authorized person**

"I am/we are the sole person/entity that has/have legal custody and control of the aircraft described herein."

Or

"I am authorized by the owner(s) of the aircraft described herein."

Aircraft name	Owner	Aircraft Signature	Owner	Date	Aircraft Co-Owner name	Aircraft signature	Co-Owner	Date

And

"I declare that the information provided herein and documents submitted with this application are true in every respect."

Aircraft name	Owner	Aircraft Signature	Owner	Date	Aircraft Co-Owner name	Aircraft signature	Co-Owner	Date

**D. Progress through Application Approval**

Step	Inspector initials	Determination	
Is the application complete?		<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Yes
The applicable fee(s) has been paid?		<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Yes
Is eligible to receive a Haitian Aircraft Noise certificate?		<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Yes
Documentation verified?		<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Yes
Satisfactory to issue an Aircraft Noise certificate?		<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Yes

**E. Additional applicants if required**

Aircraft Co-Owner			
Aircraft Co-Owner Full legal Name		Proof of identification Documents	
Aircraft Co-Owner Address	Telephone	Mobile	Facsimile



	E-mail	
	Preferred method of contact	
Aircraft Co-Owner Citizenship	Proof of Citizenship documents	Percent Ownership
		%
Aircraft Co-Owner signature		Date

### NMO 5.8.1 LICENCE DE STATION D'AERONEF (LSA)

La LSA se présente sous la forme suivante :

	<p>République d'Haïti Office National de l'Aviation Civile</p>	
--	--	--

#### LICENCE DE STATION D'AERONEF / AIRCRAFT STATION LICENCE

Conformément au règlement de radiocommunication annexe à la convention des télécommunications de l'UIT en vigueur et au Règlement de l'aviation civile partie 5, la présente autorisation est délivrée pour l'utilisation de l'installation radio électrique de bord décrite ci-dessous :

IMMATRICULATION AERONEF	TYPE D'AERONEF	PROPRIETAIRE

Equipement émetteur	Nombre, fabricant et type	Puissance d'émission	Classe d'émission	Bande de fréquences
<b>Emetteurs d'engins de sauvetage</b>				

Le présent document doit se trouver à bord de l'aéronef. Son titulaire doit se prêter à toute vérification des installations par l'Autorité de l'Aviation Civile Haïtienne ou étrangère.

Fait à Port-au-Prince	Nom du représentant de l'OFNAC	Position	Signature
Le			

NMO 5.8.2 FORMULAIRE DE DEMANDE DE LSA

	<p><b>République d'Haïti</b> <b>Office National de l'Aviation Civile</b></p>	
--	--	--

<p><b>Formulaire de demande</b> AIRCRAFT STATION LICENCE LICENCE DE STATION D'AERONEF</p>
---

La demande de délivrance de la licence de station d'aéronef est faite par le propriétaire, l'exploitant ou l'organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef ou toute personne dûment mandatée par l'un d'eux.

Le soussigné **Nom** ..... **Prénom** ..... postulant agit en qualité :

(raier les mentions inutiles)

- de propriétaire
- d'exploitant de l'aéronef
- de responsable de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef
- de personne ou d'organisme mandaté par .....

**Informations relatives à l'aéronef et aux équipements :** (*compléter les tableaux ci-après*)

IMMATRICULATION AERONEF	TYPE D'AERONEF	PROPRIETAIRE

Appareil	Nombre, Marque et Type	Puissance d'émission	Classe d'émission	Bande de fréquences
Emetteurs d'engin de sauvetage				



Date	Nom du postulant	Position	Signature
Fait à Port-au-Prince			
Le			

Nota :

**1/ Equipements à lister :**

- o Tous les équipements émetteurs constituant la station d'émission radioélectrique, travaillant dans les bandes de fréquences attribuées à l'aviation civile.
- o Cas des VHF : La capacité 8.33 kHz de l'émetteur doit être indiquée dans la colonne correspondante du document.
- o Cas des balises de détresses : Les Emetteurs de Localisation d'Urgence (ELT) à déclenchement automatique (fixes, portatifs ou largables), doivent figurer dans le tableau.
- o La Liste des émetteurs de localisation d'urgence de survie ne comprendra que les ELT non automatiques (ELT de survie).

**2/ Pièces complémentaires à fournir : Attestation de conformité**

L'attestation de conformité précise :

- les références du propriétaire de l'aéronef et de l'exploitant de l'aéronef, le cas échéant;
- les références de la personne ou de l'organisme rédigeant l'attestation ;
- les références de l'aéronef : constructeur, modèle, numéro de série et immatriculation ; et, pour chaque équipement émetteur :
  - o le fabricant ;
  - o la référence de l'équipement, attribuée par le fabricant ;
  - o les justificatifs de la conformité de l'émetteur au règlement relatif aux radiocommunications de l'UIT (ex : homologation selon un standard acceptable par une Autorité reconnue, validation des caractéristiques techniques de l'équipement au travers de l'approbation de son installation).
- la classe d'émission de séquipements émetteurs telle que définie par le règlement de l'UIT ;
- la puissance d'émission déclarée par le constructeur de l'équipement.

L'attestation de conformité citée ci-avant est établie par :

- un organisme d'entretien agréé pour l'entretien des installations radioélectriques ;
- ou le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, qui peut être le propriétaire de l'aéronef ou l'organisme sous contrat agréé à cet effet.

*La certification de type des aéronefs, les équipements émetteurs individuels dont le type est certifié d'origine pour le compte de leur constructeur en conformité des exigences de l'UIT sont de facto reconnus conformes par l'OFNAC.*

**NMO 5.8.3 ATTESTATION DE CONFORMITE DE STATION D'AERONEF**

**ATTESTATION DE CONFORMITE DE STATION D'EMISSION RADIO D'AERONEF /  
AIRCRAFT RADIO STATION CERTIFICATE OF COMPLIANCE**

Je soussigné ....., titulaire de la licence AMT n° ....., atteste que l'installation d'émission radioélectrique d'aéronef décrite ci-après, est conforme au règlement de radiocommunication annexe à la convention des télécommunications de l'UIT et au Règlement de l'aviation civile partie 5 de la république de Haïti :

*I undersigned ....., holder of the AMT licence nb ....., certify that the following aircraft radio station is compliant with ITU regulation and with Haiti civil aviation regulation part 5 :*

<b>IMMATRICULATION AERONEF AIRCRAFT REGISTRATION</b>	<b>TYPE D'AERONEF AIRCRAFT TYPE</b>	<b>PROPRIETAIRE / OWNER</b>

<b>Emetteur Transmitter</b>	<b>Nombre, fabricant et type Number, manufacturer, type</b>	<b>Puissance Power</b>	<b>Classe Class</b>	<b>Bande de fréquences Frequency band</b>
<b>Emetteurs d'engins de sauvetage Life raft transmitter</b>				



En outre, j'atteste que / *Furthermore I certify that*

1/ Cette installation / *this installation* :

-est conforme à la définition certifiée de type et n'a pas subi de modification / *conforms to the certified type definition and was not modified* \*

-est conforme à la définition de type et les modifications ultérieures ont été approuvées par une autorité compétente, dont l'Etat est membre de l'OACI, conformément à l'annexe 8 de l'OACI et au règlement RACH 5 / *conforms to the certified type definition and subsequent modifications have been approved by an authority of an ICAO member State, according to ICAO annex 8 and HCAR 5* \*

\*rayer la mention inutile / *score out unappropriate sentence*

2 /Le transpondeur de bord et la chaîne altimétrique a fait l'objet d'un test global satisfaisant depuis moins de 5 ans à l'aide d'un banc dûment calibré /

*The transponder was subject to a satisfactory global test during the last 5 years' period using a calibrated test bench.*

3/La radiobalise de détresse (ELT) a fait l'objet d'un test opérationnel satisfaisant par année

*The ELT was subject to a satisfactory operational test once a year*

4/ Cette installation radioélectrique / *This radio installation* :

a fait l'objet d'un entretien en conformité avec le programme d'entretien correspondant /

*was maintained according to an appropriate maintenance programme.*

<b>Lieu / Location</b>	<b>Nom du signataire Name</b>	<b>AMO Certificate or AMT licence number</b>	<b>Signature</b>
<b>Date/ Date</b>			