



LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 9 — B

EST ENTÉRINÉ LE 28 NOVEMBRE 2025

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.




Reginald GUIGNARD, ATC
Directeur Général



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 9 — B CERTIFICATION ET ADMINISTRATION D'EXPLOITANT
AÉRIEN À LA DEMANDE (PETITS OPERATEURS)

Version Novembre 2025



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



AMENDMENTS



INTRODUCTION

La Partie 9 — B du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) stipule les impératifs concernant les personnes ou entités auxquelles l'OFNAC délivre un permis d'exploitation aérienne (PEA) Haïtien destiné à l'exploitation des vols à la demande (Petits Opérateurs). La présente Partie comprend la réglementation portant sur le permis d'exploitation aérienne, la gestion de l'exploitation des vols, les impératifs de maintenance, la gestion de la sécurité et la gestion et l'expédition de marchandises dangereuses.



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



Table des matières

GLOSSAIRE.....	10
DEFINITIONS	12
Partie 9 — B Certification et administration d'exploitant aérien.....	21
 9—B.1 GENERALITES.....	21
9—B.1.1 APPLICABILITE	21
9—B.1.2 POUVOIR D'EXEMPTION	21
 9—B.2 PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE.....	22
9—B.2.1 Applicabilité	22
9—B.2.2 Généralités	22
9—B.2.3 Contenu du permis d'exploitation aérienne	22
9—B.2.4 Publicité	23
9—B.2.5 Demande d'un permis d'exploitation aérienne	23
9—B.2.6 Procédure de Demande et de Renouvellement de Certification	23
9—B.2.7 Délivrance ou rejet d'un permis d'exploitation aérienne	24
9—B.2.8 Durée de validité d'un permis d'exploitation aérienne	25
9—B.2.9 Accès pour inspection	25
9—B.2.10 Pouvoir d'inspection	25
9—B.2.11 Amendement d'un permis d'exploitation aérienne.....	26
 9—B.3 GESTION DU PEA	26
9—B.3.1 Applicabilité	26
9—B.3.2 Généralités	27
9—B.3.2.1 Siège principal d'exploitation	27
9—B.3.2.2 Gestion du personnel requis pour les opérations de transport aérien commercial	27
9—B.3.2.3 SYSTEME QUALITE.....	28
9—B.3.2.4 Soumission et révision des manuels de politiques et de procédures	29
9—B.3.2.5 Conservation des documents.....	29
9—B.3.2.6 Aéronefs exploités par le titulaire d'un PEA	30
9—B.3.2.7 Livret technique d'aéronef.....	31
9—B.3.2.8 Familiarisation avec les procédures de la compagnie.....	31
9—B.3.2.9 Système de gestion de la sécurité.....	31
9—B.3.2.10 Documentation relative à la sécurité en vol	32
9—B.3.3 Aéronefs	32
9—B.3.3.1 Aéronef autorisé	32
9—B.3.3.2 Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger	32
9—B.3.3.3 Location avec équipage.....	33
9—B.3.3.4 Démonstrations d'évacuation d'urgence	34
9—B.3.3.5 Vols de démonstration	35
9—B.3.4 Installations et horaires d'exploitation	35
9—B.3.4.1 Installations.....	35
9—B.3.4.2 Horaires d'exploitation	36
 9—B.4 GESTION DES OPERATIONS AERIENNES DU TITULAIRE D'UN PEA.....	36
9—B.4.1 Applicabilité	36
9—B.4.2 Manuel d'exploitation.....	36
9—B.4.3 Manuel du programme de formation	37



9—B.4.4	Manuel d'utilisation de l'aéronef.....	37
9—B.4.5	Mentions sur le livret technique d'aéronef – Section Carnet de route	37
9—B.4.6	Désignation du commandant de bord pour le transport commercial aérien	38
9—B.4.7	Transport de catégories spéciales de passagers	38
9—B.4.8	Programme de vérification et de normalisation des membres d'équipage	38
9—B.4.9	Vérification des procédures du poste de pilotage	39
9—B.4.10	Liste minimale d'équipements et liste d'écart de configuration	39
9—B.4.11	Système de contrôle des données de performance	39
9—B.4.12	Système de contrôle des données relatives à la masse et au centrage	40
9—B.4.13	Consignes de sécurité aux passagers	40
9—B.4.14	Systèmes de contrôle des données aéronautiques	40
9—B.4.15	Guide routier – Zones, routes, aérodromes et héliports	40
9—B.4.16	Sources des informations météorologiques	41
9—B.4.17	Limites des temps de vol, de service et temps de repos	41
9—B.4.18	Installations de communications	42
9—B.4.18.1	Routes et zones d'exploitation	42
9—B.4.19	Précision de la navigation	43
9—B.5	PEA – EXIGENCES PORTANT SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.....	43
9—B.5.1	Applicabilité	43
9—B.5.2	Responsabilité concernant la navigabilité continue	44
9—B.5.3	Approbation et acceptation des systèmes et programmes d'entretien des titulaires du PEA	44
9—B.5.4	Manuel de contrôle de maintenance.....	45
9—B.5.5	Gestion de la navigabilité.....	46
9—B.5.6	Dossiers de maintenance	47
9—B.5.7	Mentions dans le livret technique d'aéronef – Section du dossier de maintenance.....	47
9—B.5.8	Remise en service.....	48
9—B.5.9	Modifications et réparations.....	48
9—B.5.10	Programme d'entretien des aéronefs	49
9—B.5.11	Autorisation pour effectuer et approuver l'entretien, la révision, les modifications, les réparations et les inspections	50
9—B.5.12	Exigences portant sur la licence de Mécanicien (AMT) – Titulaire d'un PEA utilisant un système équivalent	51
9—B.5.13	REPOS ET LIMITATIONS DE TRAVAIL POUR LES PERSONNES EFFECTUANT DES OPERATIONS DE MAINTENANCE SUR UN AERONEF DU TITULAIRE D'UN PEA	51
9—B.6	GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN PEA	52
9—B.6.1	Applicabilité	52
9—B.6.2	Dispositions de sûreté.....	52
9—B.6.3	Programmes de formation à la sûreté	52
9—B.6.4	Rapports relatifs aux actes d'intervention illicite	53
9—B.6.5	Liste de vérification (Check list) des procédures de fouille d'un aéronef	53
9—B.6.6	Transport d'armes.....	53
9—B.7	GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN PEA.....	53
9—B.7.1	Applicabilité	53
9—B.7.2	Approbation du transport de marchandises dangereuses	53
9—B.7.3	Champ d'application	53
9—B.7.4	Limitations du transport de marchandises dangereuses	54
9—B.7.5	Classification	54
9—B.7.6	Communication d'informations	54



9—B.7.7	Programme de formation et manuel relatifs aux marchandises dangereuses	55
9—B.7.8	Rapports sur les incidents et accidents relatifs aux marchandises dangereuses.....	56
NMO 9—B.2.3 (C) CONTENU DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE		60
NMO 9—B.2.3 (E) CONTENU DES SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION.....		62
NMO 9—B.3.2.2 PERSONNEL RESPONSABLE REQUIS POUR LES OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL		64
NMO 9—B.3.2 SYSTEME QUALITE		67
NMO 9—B.3.2.5 CONSERVATION DES DOCUMENTS.....		70
NMO 9—B.3.2.8 LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF		73
NMO 9—B.3.2.9 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE		76
NMO 9—B.3.2.10 DOCUMENTATION RELATIVE A LA SECURITE EN VOL.....		77
NMO 9—B.3.3.2 LOCATION D'AERONEF SANS EQUIPAGE IMMATRICULE A L'ETRANGER...80		
NMO 9—B.3.3.4 LOCATION AVEC EQUIPAGE		80
NMO 9—B.3.3.4 DEMONSTRATIONS D'EVACUATION D'URGENCE		82
NMO 9—B.3.3.5 VOLS DE DEMONSTRATION		82
NMO 9—B.4.2(G) MANUEL D'EXPLOITATION – GENERALITES		84
9.3.4 Conditions atmosphériques défavorables et potentiellement dangereuses		91
10.2 Transport d'armes		92
11.2 Instructions et directives relatives à la sécurité		93
11.3 Mesures de sûreté préventives et formation à celles-ci.....		93
NMO 9—B.4.1.3 MANUEL DES PROGRAMMES DE FORMATION.....		94
NMO 9—B.4.4 MANUEL D'UTILISATION DE L'AERONEF.....		97
Procédures normales.....		99
10. Procédures d'évacuation d'urgence		103
11. Systèmes de l'aéronef.....		104
12. Liste minimale d'équipements et liste d'écart de configuration.....		104
13. Instructions et informations portant sur les routes et les aéroports (facultatif pour le présent manuel cf NMO 9—B.4.15 (b)).....		104
NMO 9—B.4.13 CONSIGNES DE SECURITE AUX PASSAGERS.....		105
NMO 9—B.4.14 SYSTEME DE CONTROLE DES DONNEES AERONAUTIQUES		106
NMO 9—B.4.15(b) GUIDE ROUTIER – ZONES, ROUTES ET AERODROMES		107
NMO 9—B.4.16 SOURCES DES INFORMATIONS METEOROLOGIQUES.....		108
NMO 9—B.4.17 EXIGENCES RELATIVES À LA limite DES TEMPS DE VOL, DE SERVICE ET TEMPS DE REPOS.....		109
NMO 9—B.5.4 MANUEL DE CONTROLE DE LA MAINTENANCE (MCM)		113



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



GLOSSAIRE

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 9 — B :

- AC** – Circulaire d'information
- ACAS** – Système anti-collision embarqué
- AFM** – Manuel de vol de l'aéronef
- AMO** – Organisme de maintenance agréé
- AMT** – Mécanicien aéronautique
- AOM** – Manuel d'utilisation de l'aéronef
- APCH** – Approche
- ATC** – Contrôle de la circulation aérienne
- ATPL** – Licence de pilote de ligne
- ATS** – Service de la circulation aérienne
- CAST** – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
- CAT I** – Catégorie I
- CAT II** – Catégorie II
- CAT III** – Catégorie III
- CDL** – Liste d'écart de configuration
- CN** – Consigne de navigabilité
- DH** – Hauteur de décision
- DME** – Dispositif de mesure de distance
- EDTO** – Opération en temps de déroutement prolongé
- EFB** – Sacoche de vol électronique
- ELT** – Émetteur de localisation d'urgence
- EVS** – Visionne tout temps
- FDAP** – Programme d'analyse des données de vol
- FDR** – Enregistreur de données de vol
- FOO** – Agent technique d'exploitation
- FRMS** – Système de gestion des risques de fatigue
- GNSS** – Système mondial de navigation par satellite
- GPWS** – Dispositif avertisseur de proximité du sol
- HUD** – Visualisation tête haute
- OACI** – Organisation de l'aviation civile internationale



- IMC** – Conditions météorologiques de vol aux instruments
- NMO** – Norme de mise en œuvre
- MCM** – Manuel de contrôle de maintenance (manuel d'entretien)
- MEL** – Liste minimale d'équipements
- OM** – Manuel d'exploitation
- PEA** – Permis d'Exploitation Aérienne
- PBN** – Navigation fondée sur les performances
- PIC** – Commandant de bord
- RFFS** – Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
- RNP** – Qualité de navigation requise
- RNAV** – Navigation de surface
- RVR** – Portée visuelle de piste
- RVSM** – Minimum de séparation verticale réduit
- SMM** – Manuel de gestion de la sécurité
- SMS** – Système de gestion de la sécurité
- SOP** – Standard Operating Procedures (Procédures d'exploitation normalisées)
- ULD** – Unité de chargement



DEFINITIONS

Les définitions suivantes s'appliquent au RACH 9 — B :

Accident concernant des marchandises dangereuses. Événement associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels ou environnementaux.

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

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

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

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

Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si un déroulement devient nécessaire pendant la phase en route.

Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissement prévu.

Note. — L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

Aérodrome isolé. Aérodrome de destination pour lequel il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé.

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.

Aéronef cargo. Aéronef, autre qu'un aéronef de passagers, qui transporte des marchandises ou des biens.



Aéronef de passagers. Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.

Agent technique d'exploitation. Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément à l'Annexe 1, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

Analyse des données de vol. Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

Approbation pour les marchandises dangereuses. Autorisation accordée par une autorité nationale compétente pour :

- a) le transport de marchandises dangereuses interdites à bord d'aéronefs de passagers et/ou d'aéronefs cargos quand les Instructions techniques stipulent que ces marchandises peuvent être transportées au titre d'une approbation ; ou
- b) toute autre fin spécifiée dans les Instructions techniques.

Note.— En l'absence d'une mention spécifique dans les Instructions techniques permettant d'accorder une approbation, une dérogation peut être demandée.

Approbation particulière. Approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial ou dans la liste des approbations particulières dans le cas des vols d'aviation générale.

Atterrissage forcé en sécurité. Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.

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.

Colis. Résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.

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

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

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

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

Contrôle d'exploitation. Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

Dérogation pour les marchandises dangereuses. Autorisation autre qu'une approbation, accordée par une administration nationale compétente, de ne pas appliquer les dispositions des Instructions techniques.



Emballage. Récipients et tous autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient d'accomplir sa fonction de rétention.

Note. — Pour les matières radioactives, voir le § 7.2 de la Partie 2 des Instructions techniques.

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

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

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

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

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

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

Enregistrements de maintien de la navigabilité. Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe.

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

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

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

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

Exemption pour les marchandises dangereuses. Disposition par laquelle une marchandise dangereuse donnée est exclue du champ d'application des prescriptions qui régissent normalement le transport de cette marchandise.

Expédition. Un ou plusieurs colis de marchandises dangereuses qu'un exploitant accepte d'un expéditeur en une seule fois et à une seule adresse, qui figurent sur un même récépissé et qui sont adressés à un seul destinataire à une adresse unique.

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

Exploitant non complexe. Est considéré comme exploitant non-complexe un exploitant opérant dans le cadre d'un service de transport aérien utilisant une flotte d'aéronefs répondant aux caractéristiques suivantes :

- a) Cinq (5) aéronefs au maximum dont l'équipage de conduite est composé d'un pilote ;



- b) Trois (3) différents types d'aéronefs au maximum ;
- c) Aéronefs monomoteurs ;
- d) Aéronefs multimoteurs, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la Masse Maximale au décollage ne dépasse pas 5 700 kg (12 500 livres) et dont la configuration prévoit au plus neuf (9) sièges, sans compter les sièges pilotes;
- e) Un hélicoptère multimoteur certifié pour utilisation par un seul pilote et utilisé en vol VFR.

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.

Incident concernant des marchandises dangereuses. Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels ou environnementaux, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout autre événement associé et relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.

Instructions techniques. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284), approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'OACI.

Liste d'écart de configuration (CDL). Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

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

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

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

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

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



Manuel des procédures de l'organisme de maintenance. Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

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

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

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

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

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

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

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

Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

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).

Navigation fondée sur les performances (PBN). Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Note. — Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

Niveau de croisière. Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

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



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

Numéro ONU. Numéro à quatre chiffres assignés par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques pour identifier un objet ou une matière ou un groupe donné d'objets ou de matières.

Opérateur postal désigné. Toute entité gouvernementale ou non gouvernementale désignée officiellement par un pays membre de l'Union postale universelle (UPU) pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations correspondantes découlant des Actes de l'UPU sur son territoire.

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

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

Opération d'approche aux instruments. Approche et atterrissage utilisant des instruments de guidage de navigation et une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :

- a) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- b) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.

Note. — Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :

- a) une aide de radionavigation au sol ; ou
- b) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.

Période de repos. Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service.

Période de service. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

Période de service de vol. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.

Permis d'exploitation aérienne (PEA). 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 » (PEA).



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

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

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

Portée visuelle de piste (RVR). Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Procédure d'approche aux instruments (IAP). Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissement pourra être effectué, puis, si l'atterrissement n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :

Procédure d'approche de précision (PA). Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

Note. — Voir le § 4.2.8.3 pour les types d'opérations d'approche aux instruments.

Programme de maintenance. Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

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

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

Sacoche de vol électronique (EFB). Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol.

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

Service de la circulation aérienne (ATS). Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Simulateur d'entraînement au vol. L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :



Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Spécification de navigation. Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

Spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

Spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

Note 1.— Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

Note 2.— Le terme RNP, défini précédemment comme étant l' « expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé de la présente Annexe, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans la présente Annexe, il est désormais utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances. P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, exigences qui sont décrites en détail dans le Doc 9613.

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.

Suivi des aéronefs. Processus établi par l'exploitant qui tient et actualise à intervalles réguliers un registre au sol de la position à quatre dimensions d'aéronefs en vol.

Système de documents sur la sécurité des vols. Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

Système de gestion de la sécurité (SGS/SMS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

Système de gestion des risques de fatigue (FRMS). Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques



ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

Temps de vol — avions. Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Note. — Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

Visualisation tête haute (HUD). Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.

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

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

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



Partie 9 — B Certification et administration d'exploitant aérien

9—B.1 GENERALITES

9—B.1.1 APPLICABILITE

- (a) La Partie 9—B s'applique à toute opération aérienne par un exploitant aérien haïtien à la demande (Petits Opérateurs), dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes utilisant :
 - (1) Cinq (5) aéronefs maximum ;
 - (2) Trois (3) différents types d'aéronefs au maximum;
 - (3) Un aéronef monomoteur ;
 - (4) Un aéronef mono-pilote ;
 - (5) Un aéronef multimoteur, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la Masse Maximale au décollage ne dépasse pas 5 700 kg (12 500 livres) et dont la configuration prévoit au plus neuf (9) sièges, sans compter les sièges pilotes ;
 - (6) Un hélicoptère multimoteur certifié pour utilisation par un seul pilote et utilisé en vol VFR.
- (b) La Partie 9—B s'applique au transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou en location par des personnes dont le siège de l'entreprise ou la résidence permanente se trouve en Haïti.
- (c) Cette partie de la réglementation prescrit les impératifs concernant la certification originale et la continuité de la validation des permis d'exploitation aérienne (PEA) délivrés par l'OFNAC.
- (d) Sauf autrement spécifié, la Partie 9—B s'applique à toutes les opérations de transport aérien commercial effectuées par les titulaires d'un Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) pour lesquels Haïti est l'état de l'exploitant aux termes des définitions figurant à l'Annexe 6 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- (e) Toute opération de transport aérien public impliquant un aéronef configuré pour plus de neuf (9) passagers, ou utilisant un aéronef de type non complexe dans le cadre de vols réguliers, est assujettie à l'application des dispositions prévues aux Parties 8 et 9 du RACH.

9—B.1.2 POUVOIR D'EXEMPTION

- (a) L'OFNAC peut, après considération des circonstances d'un exploitant particulier, accorder une exemption à certaines parties spécifiées de la présente partie, à condition qu'elle juge que ces circonstances justifient l'exemption et que le niveau de sécurité demeurera égal à celui qui est assuré par la règle pour laquelle l'exemption est recherchée.
- (b) L'OFNAC est libre d'abroger ou d'amender une exemption à tout moment.
- (c) Une demande d'exemption est soumise conformément aux exigences de la Partie 1 de la présente réglementation.
- (d) Tout exploitant obtenant une exemption doit avoir les moyens d'en notifier la direction et le personnel



appropriés.

9—B.2 PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

9—B.2.1 Applicabilité

- (a) La présente sous-partie prescrit les exigences requises pour la certification d'un exploitant aérien à la demande et la validité continue du Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) délivré par l'OFNAC.

9—B.2.2 Généralités

- (a) Nul exploitant n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport commercial aérien s'il n'est pas titulaire d'un PEA pour les opérations effectuées.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour des opérations de transport aérien commercial qui ne sont pas autorisées par les spécifications opérationnelles de son PEA.
- (c) Chaque titulaire d'un PEA doit transporter à bord de son aéronef une copie certifiée authentique du permis d'exploitation aérienne et une copie des spécifications d'exploitation pertinentes pour le type d'aéronef utilisé, délivrée avec le permis. Lorsque le permis et les spécifications d'exploitation qui y sont associées sont délivrés par l'État de l'exploitant dans une langue autre que l'anglais, une traduction en anglais doit y être adjointe.
- (d) La délivrance d'un PEA par l'OFNAC est conditionnée par la capacité de l'exploitant à démontrer une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des opérations aériennes, un programme de formation ainsi que des procédures d'assistance au sol et d'entretien adaptés à la nature et au volume des opérations spécifiées.
- (e) Afin de maintenir la validité de ce permis, chaque titulaire d'un PEA doit se conformer en tout temps aux termes et conditions de délivrance du PEA et aux impératifs portant sur la maintenance. Toute non-conformité peut entraîner la révocation ou la suspension du PEA.
- (f) Chaque exploitant aérien doit développer des politiques et procédures régissant les travaux effectués en son nom par des tiers.

9—B.2.3 Contenu du permis d'exploitation aérienne

- (a) Le PEA se compose de deux documents :
- (1) Un permis d'une page à affichage public et signé par l'OFNAC ; et
 - (2) Les spécifications d'exploitation comportant les conditions qui s'appliquent au titulaire du PEA.
- (b) L'OFNAC délivre un PEA sur lequel figurent :
- (1) L'État de l'exploitant et le service de délivrance ;
 - (2) Le numéro du permis d'exploitation aérienne et sa date d'expiration ;



- (3) Le nom de l'exploitant, son nom commercial (s'il est différent) et l'adresse de son siège principal d'exploitation ;
 - (4) La date de délivrance et le nom, la signature et le titre du représentant de l'OFNAC ; et
 - (5) L'endroit, pour un document contrôlé transporté à bord, où les détails portant sur les contacts de la direction d'exploitation peuvent être trouvés.
- (c) Les exigences détaillées portant sur la mise en page et le contenu du permis d'exploitation aérienne se trouvent à la NMO 9—B.2.3 (c) du présent règlement.
 - (d) Les spécifications d'exploitation associées au permis d'exploitation aérienne doivent contenir les autorisations, conditions, limitations et approbations de l'OFNAC, délivrées conformément aux normes qui s'appliquent à l'exploitation et à la maintenance effectuées par le titulaire du PEA.
 - (e) Les exigences détaillées portant sur la mise en page et le contenu du permis d'exploitation aérienne se trouvent à la NMO 9—B.2.3 (e) du présent règlement.
 - (f) Les permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation qui y sont associées, délivrés pour la première fois à partir de novembre 2008 doivent se conformer à la mise en page des NMO 9—B.2.3 (c) et 9—B.2.3 (e).

9—B.2.4 Publicité

- (a) Aucune personne et aucun organisme ne peut se promouvoir en tant qu'exploitant aérien certifié aux termes de la présente partie tant que l'OFNAC ne lui a pas délivré du PEA et de spécifications d'exploitation associées.
- (b) Aucun exploitant aérien certifié ne peut faire de déclaration, par écrit ou oralement, à son propos, qui est fausse ou destinée à tromper qui que ce soit.
- (c) Chaque fois qu'une publicité pour un exploitant aérien indique que ledit exploitant aérien est certifié aux termes de la présente partie, ladite publicité indique clairement le numéro du PEA.

9—B.2.5 Demande d'un permis d'exploitation aérienne

- (a) Un exploitant cherchant à obtenir un PEA auprès de l'OFNAC doit soumettre une demande :
 - (1) Sous la forme et de la façon prescrites par l'OFNAC ; et
 - (2) Contenir toute information que le demandeur est tenu de soumettre à l'OFNAC.
- (b) Chaque demandeur doit soumettre la demande d'un PEA initial au moins 90 jours avant la date prévue pour l'exploitation.
- (c) Au moment de la soumission, le demandeur doit fournir toutes les informations et tous les manuels requis aux termes de la présente partie, ainsi que la documentation relative au système de gestion de la sécurité requise par la Partie 19 du RACH.

9—B.2.6 Procédure de Demande et de Renouvellement de Certification

- (a) Tout demandeur doit soumettre à l'OFNAC un dossier complet comprenant :



- (1) Informations sur la structure juridique et financière de l'entreprise ;
 - (2) Description de la flotte prévue (types d'aéronefs, immatriculations) ;
 - (3) Zones géographiques d'opération envisagées ;
 - (4) Manuel d'Exploitation (MO) préliminaire ;
 - (5) Programme de Maintenance approuvé ;
 - (6) Curriculum vitae et qualifications du personnel clé (Article 9-B.15) ;
 - (7) Description du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) ;
 - (8) Preuve de la disponibilité des installations et équipements nécessaires.
- (b) L'OFNAC dispose de quatre-vingt-dix (90) jours ouvrables pour évaluer la demande et peut :
- (1) Accorder la certification et délivrer le Certificat de Transporteur Aérien avec Spécifications d'Exploitation (OpSpecs) ;
 - (2) Demander des informations complémentaires ;
 - (3) Refuser la demande en motivant sa décision.
- (c) L'exploitant doit soumettre sa demande de renouvellement au moins soixante (60) jours avant l'expiration du certificat en cours, accompagnée :
- (1) D'un rapport sur les opérations des cinq (5) dernières années ;
 - (2) De la mise à jour de tous les manuels et programmes ;
 - (3) D'un audit interne SGS récent (moins de 12 mois) ;
 - (4) D'un état de la flotte et des qualifications du personnel.
- (d) En cas de demande tardive de renouvellement, l'exploitant doit cesser toutes opérations commerciales jusqu'à l'obtention du nouveau certificat.

9—B.2.7 Délivrance ou rejet d'un permis d'exploitation aérienne

- (a) L'OFNAC peut délivrer un PEA si, après enquête, il détermine que le demandeur :
- (1) Est citoyen Haïtien ;
 - (2) A son siège principal d'exploitation et son siège social, selon le cas, en Haïti ;
 - (3) Répond à la réglementation et aux normes qui s'appliquent pour le titulaire d'un PEA ;
 - (4) Possède l'équipement correct et adéquat pour des opérations de transport commercial aérien sans danger et la maintenance de l'aéronef ; et
 - (5) Détient le Certificat d'Exploitation Économique (CEE) applicable aux opérations de transport aérien à la demande, délivré par la Direction de Transport Aérien (DTA) de l'OFNAC.



- (b) L'OFNAC peut rejeter une demande d'un PEA s'il détermine :
- (1) Que le demandeur ne possède pas l'équipement correct ou adéquat ou ne peut pas se livrer à des opérations de transport commercial aérien en toute sécurité ;
 - (2) Que le demandeur a été précédemment titulaire d'un PEA qui a été révoqué ; ou
 - (3) Qu'une personne ayant contribué aux circonstances qui ont entraîné la révocation du PEA est实质上 propriétaires ou est employée à un poste requis par cette réglementation.

9—B.2.8 Durée de validité d'un permis d'exploitation aérienne

- (a) Un PEA ou toute partie d'un PEA délivré par l'OFNAC est en vigueur pendant 12 mois, sauf si :
 - (1) L'OFNAC amende, suspend ou révoque le permis ou y met autrement fin ;
 - (2) Le titulaire du PEA le remet à l'OFNAC ; ou
 - (3) Le titulaire du PEA suspend ses opérations pendant plus de 60 jours.
- (b) Le titulaire d'un PEA doit soumettre la demande de renouvellement de celui-ci au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en cours.

9—B.2.9 Accès pour inspection

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

9—B.2.10 Pouvoir d'inspection

- (a) L'OFNAC se livre à une validation continue de l'habilitation du titulaire d'un PEA à détenir son permis et les approbations qui y sont associées.
- (b) Le titulaire d'un PEA doit permettre à l'OFNAC d'effectuer des contrôles et des inspections à quelque moment et en quelque lieu que ce soit, afin de déterminer s'il se conforme aux lois, à la réglementation et aux termes et conditions du PEA auxquels il est sujet.



- (c) Le titulaire d'un PEA doit mettre à disposition, à son siège principal d'exploitation :
 - (1) Toutes les parties de son permis d'exploitation aérienne en vigueur ;
 - (2) Toutes les parties de ses manuels d'exploitation et de maintenance ; et
 - (3) Une liste à jour de l'emplacement et des postes des personnes responsables de chaque dossier, document et rapport qu'il doit conserver aux termes des lois, de la réglementation ou des normes qui s'appliquent.
- (d) Tout ou partie du PEA peut être suspendu si son titulaire ne met pas à la disposition de l'OFNAC, sur demande, toutes les parties des manuels d'exploitation et de maintenance et tout dossier, document ou rapport requis.

9—B.2.11 Amendement d'un permis d'exploitation aérienne

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

9—B.3 GESTION DU PEA

9—B.3.1 Applicabilité

La présente partie prescrit les exigences relatives à la délivrance et au maintien en état de validité d'un PEA de l'exploitant, notamment concernant son organigramme, ses politiques et procédures, ses installations, ses personnels responsables, les aéronefs à utiliser, son système de qualité, son



SMS, ses systèmes de conservation des dossiers et de documentation, et ses démonstrations opérationnelles ou d'urgence.

9—B.3.2 Généralités

9—B.3.2.1 Siège principal d'exploitation

- (a) Chaque titulaire d'un PEA qui n'est pas autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son permis d'exploitation doit avoir un siège principal d'exploitation.
- (b) Chaque titulaire d'un PEA qui est autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son permis d'exploitation doit avoir un siège principal d'exploitation et de maintenance.
- (c) Ces deux sièges peuvent être situés au même endroit ou à des endroits séparés.
- (d) Chaque titulaire d'un PEA doit notifier par écrit l'OFNAC, au moins 30 jours avant de proposer d'établir ou de changer l'emplacement de l'un ou l'autre siège.

9—B.3.2.2 Gestion du personnel requis pour les opérations de transport aérien commercial

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir un Gestionnaire responsable acceptable par l'OFNAC, disposant des pouvoirs accordés par la compagnie pour s'assurer que tous les vols et toutes les activités de maintenance peuvent être financés et effectués au plus haut niveau des normes de sécurité requises par l'OFNAC.
- (b) Lors d'opérations de transport aérien commercial, le titulaire d'un PEA doit avoir du personnel qualifié, dont les compétences en matière d'aviation civile sont prouvées, disponible disposant du temps nécessaire pour exercer leurs fonctions aux postes suivants ou à leur équivalent
 - (1) Gestionnaire des Opérations ;
 - (2) Chef pilote ;
 - (3) Gestionnaire de la maintenance ;
 - (4) Responsable de gestion de la sécurité (Safety Manager) ;
 - (5) Directeur de la formation (selon la complexité de l'opérateur) ;
 - (6) Directeur des opérations au sol (selon la complexité de l'opérateur) ;
 - (7) Directeur de la maintenance ou équivalent (selon la complexité de l'opérateur) ;
 - (8) Responsable de la qualité (selon la complexité de l'opérateur) ;
 - (9) Responsable de la sûreté (selon la complexité de l'opérateur).
- (c) L'OFNAC peut accepter des postes, ou un certain nombre de postes, autres que ceux qui sont indiqués, si le titulaire du PEA peut démontrer qu'il peut effectuer l'exploitation avec le plus haut niveau de sécurité



sous la direction de catégories de personnel de gestion moins nombreuses ou différentes en raison de ce qui suit :

- (1) Le type d'exploitation concerné ;
- (2) Le nombre d'aéronefs utilisés ;
- (3) Le domaine d'exploitation ;
- (d) Les exigences supplémentaires portant sur le personnel de gestion se trouvent à la NMO 9—B.3.2.2 du présent règlement.
- (e) Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes de la présente section, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu du PEA doivent :
 - (1) Posséder une formation, une expérience et une expertise qui les qualifient ;
 - (2) Effectuer leur travail de façon à répondre aux exigences juridiques qui s'appliquent et à maintenir la sécurité de l'exploitation ; et
 - (3) Bien comprendre, pour autant que cela relève de leurs responsabilités, les éléments suivants concernant l'exploitation effectuée par le titulaire du PEA :
 - (i) Normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
 - (ii) Le Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) ;
 - (iii) Les spécifications d'exploitation du titulaire du PEA ;
 - (iv) Toutes les exigences appropriées portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans la présente partie ; et
 - (v) Les exigences de la présente partie portant sur les manuels.
- (f) Chaque titulaire d'un PEA doit :
 - (1) Spécifier, dans les déclarations de politique générale du manuel d'exploitation, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs du personnel requis par la présente section ;
 - (2) Indiquer, dans le manuel d'exploitation, les noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes ; et
 - (3) Notifier, dans les 10 jours, l'OFNAC de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué.

9—B.3.2.3 SYSTEME QUALITE

- (a) Chaque titulaire d'un PEA établit un système qualité et nomme un responsable qualité chargée de surveiller la conformité aux procédures requises, et que ces procédures sont adéquates pour assurer des pratiques d'exploitation sans danger et un aéronef en état de navigabilité. La surveillance de la conformité comprend un système de feedback du responsable qualité pour assurer que les mesures correctives sont prises lorsqu'elles s'imposent.



- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que le système qualité comprenne un programme d'assurance de la qualité comprenant des procédures visant à vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, à toutes les normes et à toutes les procédures qui s'appliquent.
- (c) Le système qualité et le responsable qualité doivent être acceptables pour l'OFNAC.
- (d) Chaque titulaire d'un PEA doit décrire le système qualité dans la documentation pertinente, comme indiqué à la NMO 9—3.2.3.

9—B.3.2.4 Soumission et révision des manuels de politiques et de procédures

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

9—B.3.2.5 Conservation des documents

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit conserver les documents suivants pendant le temps spécifié à la NMO 9—B.3.2.5 :
 - (1) Dossiers de vol et de service
 - (2) Dossiers de l'équipage de conduite
 - (3) Autre personnel du titulaire du PEA pour lequel un programme de formation est requis
 - (4) Dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant
 - (5) Dossiers de maintenance de l'aéronef
 - (6) Plan de vol exploitation
 - (7) Formulaires de préparation au vol indiqués ci-après :
 - (i) Manifestes de chargement remplis



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

9—B.3.2.6 Aéronefs exploités par le titulaire d'un PEA

- (a) Les spécifications d'exploitation du titulaire d'un PEA indiquent la marque, le modèle et la série de l'aéronef ainsi que la liste suivante des autorisations, conditions et limitations :
 - (1) Les détails relatifs au contact avec le service de délivrance ;
 - (2) Le nom et numéro du PEA de l'exploitant ;
 - (3) La date de délivrance et la signature du représentant de l'OFNAC ;
 - (4) Le modèle de l'aéronef ;
 - (5) Les types et domaines d'exploitation ; et
 - (6) Les limitations et autorisations spéciales.



- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit soumettre à l'OFNAC une demande d'amendement de ses spécifications d'exploitation avant d'apporter tout changement à un aéronef.
- (c) L'aéronef d'un autre titulaire, exploité dans le cadre d'un accord d'échange, doit être incorporé aux spécifications d'exploitation, comme requis par le paragraphe (a) ci-dessus.

9—B.3.2.7 Livret technique d'aéronef

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir un livret technique à bord de l'aéronef, contenant une section carnet de route et une section de dossier de maintenance de l'aéronef. La section carnet de route est décrite plus en détail à l'alinéa 9—B.4.5 du RACH et le dossier de maintenance est décrit plus en détail à l'alinéa 9—B.5.7 du RACH.
- (b) Les spécifications portant sur le livret technique d'aéronef se trouvent à la NMO 9—B.3.2.8 du présent règlement.

N. B. : Le livret technique d'aéronef peut être informatisé. Les sections carnet de route et dossier de maintenance peuvent être combinées.

9—B.3.2.8 Familiarisation avec les procédures de la compagnie

- (a) Nul n'est autorisé à utiliser une personne d'exploitation, et nul titulaire d'un PEA ne peut utiliser une telle personne, si elle n'a pas suivi avec succès un cours de familiarisation, approuvé par l'OFNAC, avec les devoirs et les responsabilités qui lui incombent au sein de la compagnie.

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

9—B.3.2.9 Système de gestion de la sécurité

- (a) Tout exploitant certifié en vertu de la présente Partie 9-B doit établir, mettre en œuvre et maintenir un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) formel et efficace, tel que requis par la Partie 19 du RACH et intégré dans la structure de gestion définie à l'Article 9-B.3.2.2.
- (b) Le SGS doit garantir que les risques opérationnels liés aux activités de l'exploitant sont systématiquement identifiés, évalués et atténués à un niveau aussi faible qu'il est raisonnablement possible conformément au niveau acceptable de sécurité défini par l'exploitant et approuvé par l'OFNAC.
- (c) Le SGS est soumis à l'approbation formelle de l'OFNAC lors de la certification initiale, et l'OFNAC procède à des audits et inspections réguliers pour vérifier la conformité et l'efficacité continue du système.
- (d) L'exploitant doit élaborer un Manuel de Gestion de la Sécurité (Safety Management Manual) décrivant en détail tous les éléments du SGS, les responsabilités, les procédures et les processus. Ce manuel peut être intégré au Manuel d'Exploitation ou constituer un document séparé.



- (e) Les exigences supplémentaires portant sur le système de gestion de la sécurité se trouvent à la NMO 9—B.3.2.9 du présent règlement.

9—B.3.2.10 Documentation relative à la sécurité en vol

- (a) Le titulaire d'un PEA doit mettre en place un système de documentation de la sécurité en vol à l'usage du personnel d'exploitation dans le cadre de son système de gestion de la sécurité.
- (b) L'élaboration et l'organisation d'un système de documentation relative à la sécurité en vol doit contenir au moins les éléments décrits à la NMO 9—B.3.2.10.

9—B.3.3 Aéronefs

9—B.3.3.1 Aéronef autorisé

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

9—B.3.3.2 Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger

- (a) Le titulaire d'un PEA peut louer sans équipage un aéronef étranger aux fins de transport commercial aérien tel qu'autorisé par l'OFNAC.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger, sauf si :
- (1) Il existe un accord en vigueur entre l'OFNAC et l'État d'immatriculation qui, pendant que l'aéronef est exploité par le titulaire du PEA, rend applicable la réglementation d'exploitation de l'OFNAC ;
 - (2) Il existe, entre l'OFNAC et l'État d'immatriculation, un accord en vigueur qui :
 - (i) Pendant que l'aéronef est exploité par le titulaire du PEA, la réglementation de l'État d'immatriculation portant sur la navigabilité sont applicables ; ou
 - (ii) Si l'État d'immatriculation convient de transférer certaines des responsabilités, ou toutes, relatives à la navigabilité à l'OFNAC aux termes de l'Article 83 bis de la Convention de Chicago,



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

- (iii) Reconnaît que l'OFNAC doit avoir accès libre et ininterrompu à l'aéronef, à tout moment et en tout lieu.
- (c) les exigences supplémentaires portant sur la location sans équipage d'un aéronef immatriculé à l'étranger se trouvent à la NMO 9—B.3.3.2 du présent règlement.

9—B.3.3.3 Location avec équipage

- (a) Quelle que soit la nature de l'accord, la responsabilité ultime de l'exploitation en toute sécurité incombe à l'exploitant qui exerce le contrôle opérationnel du vol. L'OFNAC doit déterminer de manière claire quel exploitant est responsable des opérations conformément à son propre PEA.
- (b) Le locataire haïtien doit fournir la preuve que l'aéronef est couvert par des polices d'assurance adéquates, et que la responsabilité envers les tiers et les passagers est clairement établie dans le contrat et conforme aux exigences du code de l'aviation civile haïtien relatif à la responsabilité civile du transporteur aérien.
- (c) L'approbation d'une location avec équipage sera accordée pour une période ne dépassant pas 12 mois et bien justifiée. L'OFNAC peut refuser l'approbation si l'arrangement semble être une tentative de contourner le processus de certification PEA.

Note .— L'approbation d'une location avec équipage peut être accordée pour les raisons suivantes : panne prolongée, besoin temporaire de capacité, introduction d'un nouveau type d'aéronef.

- (d) Le titulaire de PEA haïtien doit soumettre à l'OFNAC une demande formelle d'approbation de location avec équipage au moins 30 jours avant la date prévue de début des opérations.
- (e) Si l'arrangement implique un transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant conformément à l'Article 83 bis de la Convention de Chicago, le locataire doit fournir la preuve que les deux États ont dûment notifié l'OACI de cet accord.
- (f) Toute opération de vol à la demande effectuée en vertu d'un contrat de location avec équipage sans l'approbation formelle de l'OFNAC sera considérée comme une violation grave des règlements de l'aviation civile haïtienne et pourra entraîner :
 - (1) La suspension ou la révocation du CEA du locataire haïtien.
 - (2) L'imposition d'amendes administratives.
 - (3) La rétention de l'aéronef et/ou de son équipage jusqu'à ce que la situation soit régularisée.



- (g) Nul n'est autorisé à effectuer des opérations de location avec équipage au nom d'un autre exploitant aérien, sauf conformément aux lois et règlements qui s'appliquent dans le pays dans lequel l'opération a lieu et aux restrictions imposées par l'OFNAC.
- (h) Nul n'est autorisé à permettre à une autre entité ou à un autre exploitant aérien d'effectuer en son nom des opérations de location avec équipage, sauf si :
 - (1) L'exploitant aérien est titulaire d'un PEA, ou de son équivalent, de l'État contractant, autorisant ces opérations ; et
 - (2) Le titulaire du PEA informe l'OFNAC de ces opérations et fournit une copie du PEA aux termes duquel l'opération sera effectuée.
- (i) Les exigences supplémentaires portant sur la location d'aéronef avec équipage se trouvent à la NMO 9—B.3.3.4 du présent règlement.

9—B.3.3.4 Démonstrations d'évacuation d'urgence

- (a) Nul n'est autorisé à utiliser un type et modèle d'aéronef pour des opérations de transport commercial aérien de passagers s'il n'a pas d'abord effectué, pour l'OFNAC, une démonstration d'évacuation d'urgence à pleine capacité pour la configuration, en 90 secondes ou moins.
- (b) La démonstration réelle à pleine capacité peut ne pas être requise si le titulaire du PEA soumet une demande de dérogation écrite avec la preuve :
 - (1) Qu'une démonstration d'évacuation d'urgence à pleine capacité pour l'aéronef à exploiter a été faite lors de la certification de type de l'aéronef ou de la certification d'un autre exploitant aérien ; et
 - (2) Qu'il existe une étude technique démontrant que l'évacuation est toujours possible dans les limites des 90 secondes, si la configuration de l'aéronef du titulaire du PEA est différente en ce qui concerne le nombre ou le type de sorties.
- (c) Si une démonstration à pleine capacité n'est pas requise, nul n'est autorisé à utiliser un type et modèle d'aéronef pour des opérations de transport commercial aérien de passagers, sauf après avoir démontré à l'OFNAC que le personnel, les procédures et l'équipement dont il dispose pourraient fournir suffisamment de sorties ouvertes pour une évacuation en 15 secondes ou moins.
- (d) Nul n'est autorisé à utiliser un avion terrestre pour des vols long courrier au-dessus de l'eau sans avoir d'abord démontré à l'OFNAC qu'il possède l'aptitude et l'équipement requis pour exécuter ses procédures d'amerrissage forcé de façon efficace.
- (e) Les exigences supplémentaires portant sur les démonstrations d'évacuation d'urgence se trouvent à la NMO 9—B.3.3.4.



9—B.3.3.5 Vols de démonstration

- (a) L'autorisation d'exploiter un type d'aéronef pour du transport aérien commercial ne peut être accordée au titulaire d'un PEA tant qu'une démonstration satisfaisante de vols avec ce type d'aéronef, dans les conditions d'exploitation envisagées, n'a pas été effectuée au préalable auprès de l'OFNAC. La nécessité ou non de cette démonstration relève de l'entièvre discréction de l'OFNAC.
- (b) Les vols de démonstration requis au paragraphe (a) doivent être effectués conformément à la réglementation qui s'applique au type d'opération et d'aéronef utilisé.
- (c) Le nombre d'heures et le type de vols de démonstration doivent être conformes à la NMO 9—B.3.3.5.

9—B.3.4 Installations et horaires d'exploitation

9—B.3.4.1 Installations

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir, à son siège principal d'exploitation, un soutien opérationnel et de navigabilité appropriés à la région et au type d'opération effectuée.
- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit s'arranger pour avoir les installations appropriées de service au sol à chaque aérodrome utilisé pour assurer l'entretien et le chargement de ses vols en toute sécurité.
- (c) Aucun titulaire d'un PEA ne peut commencer un vol tant qu'il n'a pas été déterminé par tous les moyens raisonnables disponibles que les installations au sol/sur l'eau disponibles et directement requises pour un tel vol et pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité et la protection des passagers sont adéquates pour le type d'exploitation prévu et fonctionnent adéquatement à cette fin.

N. B.— « Moyens raisonnables » signifie l'utilisation, au point de départ, des informations dont l'exploitant dispose soit par des informations officielles publiées par le service d'information aéronautique ou qu'il peut facilement obtenir auprès d'autres sources.

- (d) Tout titulaire d'un PEA doit s'assurer que toute inadéquation des installations observée durant les opérations est signalée au service qui en est responsable, sans retard.
- (e) Dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, tout titulaire d'un PEA doit évaluer le niveau de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLIA) disponible à tout aérodrome devant être spécifié dans le plan de vol afin de s'assurer qu'il existe un niveau de protection acceptable pour l'aéronef devant être utilisé.
- (f) Tout titulaire d'un PEA doit inclure dans son Manuel d'exploitation les informations relatives au niveau de protection RFFS jugé acceptable.

N. B.— OACI, Annexe 6, Partie I : Le Supplément I contient les directives portant sur l'évaluation d'un niveau acceptable de protection SSLIA (RFFS) dans les aérodromes.



9—B.3.4.2 Horaires d'exploitation

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

9—B.4 GESTION DES OPERATIONS AERIENNES DU TITULAIRE D'UN PEA

9—B.4.1 Applicabilité

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

9—B.4.2 Manuel d'exploitation

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit fournir aux membres d'équipages et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle d'exploitation un manuel d'exploitation acceptable pour l'OFNAC.
- (b) Il doit contenir les politiques et procédures d'ordre général de la compagnie concernant les opérations aériennes auxquelles elle se livre.
- (c) Chaque titulaire d'un PEA doit élaborer et tenir à jour un manuel d'exploitation en vigueur, contenant les procédures et politiques à l'usage de son personnel et qui guident ce dernier.
- (d) Chaque titulaire d'un PEA doit publier le manuel d'exploitation ou les parties pertinentes de ce dernier, ainsi que tous les amendements et toutes les révisions, à l'usage de tout le personnel qui doit s'en servir.
- (e) Nul titulaire d'un PEA n'est autorisé à donner à son personnel, aux fins de transport commercial aérien, quelque manuel d'exploitation que ce soit, ou partie de celui-ci, qui n'a pas été passé en revue et jugé acceptable ou approuvé par l'OFNAC pour le titulaire du PEA.
- (f) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que le manuel d'exploitation porte au moins sur les sujets désignés par l'OFNAC, qui s'appliquent aux opérations du titulaire du PEA.
- (g) Le manuel d'exploitation doit porter sur les domaines spécifiques indiqués ci-après et peut être publié en parties séparées :
- (1) Généralités, comme spécifié à la NMO 9—B.4.2 (G)
 - (2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef, comme spécifiés à la NMO 9—B.4.4
 - (3) Guide routier — zones, routes et aérodromes, comme spécifiés au paragraphe 9—B.4.20 et à la NMO 9—B.4.15(b)
 - (4) Formation, comme spécifiée au paragraphe à la NMO 9—B.4.1.3



9—B.4.3 Manuel du programme de formation

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que tout son personnel d'exploitation est correctement instruit en ce qui concerne ses devoirs et responsabilités et la relation qui existe entre ces devoirs et l'exploitation dans son ensemble.
- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir un manuel du programme de formation approuvé par l'OFNAC, contenant les politiques d'ordre général de formation, de vérification et de tenue des dossiers.
- (c) Chaque titulaire d'un PEA doit obtenir l'approbation de l'OFNAC avant d'utiliser un cursus de formation pour qualifier un membre d'équipage ou une personne se livrant à des fonctions de contrôle opérationnel dans le cadre d'un transport commercial aérien.
- (d) Chaque titulaire d'un PEA doit soumettre à l'OFNAC toute révision apportée à un programme de formation approuvé et doit obtenir une approbation écrite de l'OFNAC avant d'utiliser cette révision.
- (e) Le manuel du programme de formation doit être conforme aux grandes lignes figurant à la NMO 9—B.4.3.

9—B.4.4 Manuel d'utilisation de l'aéronef

- (a) Chaque titulaire ou demandeur d'un PEA doit soumettre, pour approbation par l'OFNAC, des manuels proposés pour l'utilisation de chaque type et variante d'aéronef exploité, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence portant sur l'exploitation de l'aéronef.
- (b) Chaque manuel d'utilisation de l'aéronef doit être basé sur les données fournies par le constructeur pour le type et la variante spécifiques de l'aéronef exploité par le titulaire du PEA et doit comprendre les paramètres spécifiques d'exploitation, les détails portant sur les systèmes de l'aéronef et les listes de vérifications qui s'appliquent aux opérations effectuées par le titulaire du PEA. La conception du manuel doit respecter les principes relatifs aux facteurs humains.
- (c) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être fourni aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes désignées pour occuper des fonctions de contrôle opérationnel pour chaque aéronef exploité par le titulaire du PEA.
- (d) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être conforme aux grandes lignes figurant à la NMO 9—B.4.4.

9—B.4.5 Mentions sur le livret technique d'aéronef – Section Carnet de route

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit utiliser un livret technique d'aéronef ayant une section carnet de route comportant les informations suivantes pour chaque vol :

N. B.— Voir 9—B.5.7 pour la section des dossiers de maintenance du livret technique d'aéronef.

 - (1) Nationalité et immatriculation de l'aéronef ;
 - (2) Date ;
 - (3) Noms des membres de l'équipage ;



- (4) Fonctions des membres de l'équipage ;
 - (5) Lieu de départ ;
 - (6) Lieu d'arrivée ;
 - (7) Heure de départ ;
 - (8) Heure d'arrivée ;
 - (9) Heures de vol ;
 - (10) Nature du vol ;
 - (11) Incidents, observations (selon le cas) ; et
 - (12) Signature de la personne responsable.
- (b) Les mentions portées à la section du carnet de route doivent l'être en temps réel et à l'encre ou au crayon indélébile.
 - (c) Les sections de carnets de route remplies doivent être conservées pour constituer les archives continues des 2 dernières années d'exploitation.

9—B.4.6 Désignation du commandant de bord pour le transport commercial aérien

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

9—B.4.7 Transport de catégories spéciales de passagers

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

9—B.4.8 Programme de vérification et de normalisation des membres d'équipage

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

Note 1 : Un processus de normalisation est défini pour aborder les différences propres à la flotte de l'exploitant et les méthodes de conformité.

Note 2 : Voir la Partie 8.10.1.20 du RACH pour les exigences de vérification spécifiques.



9—B.4.9 Vérification des procédures du poste de pilotage

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

N. B. — Les listes de vérification/checklists font partie du manuel d'utilisation de l'aéronef, qui fait partie du manuel d'exploitation du titulaire du PEA, le manuel d'utilisation est approuvé par l'OFNAC.

9—B.4.10 Liste minimale d'équipements et liste d'écart de configuration

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

NB : La MEL fait partie intégrante du manuel d'exploitation.

9—B.4.11 Système de contrôle des données de performance

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir un système, approuvé par l'OFNAC, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données de performance en cours pour chaque aéronef, route et aérodrome utilisé.



- (b) Le système approuvé par l'OFNAC doit fournir des données courantes sur les obstacles pour le calcul de la performance pour le départ et l'arrivée.

9—B.4.12 Système de contrôle des données relatives à la masse et au centrage

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

9—B.4.13 Consignes de sécurité aux passagers

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que le commandant de bord effectue un briefing adressé aux passagers sur les consignes de sécurité contenant : avoir à bord de chaque aéronef transportant des passagers, à un endroit pratique pour que chaque passager s'en serve, des cartons imprimés venant compléter les informations orales et contenant :
- (1) Les instructions concernant l'assignation des sièges y compris les restrictions et les impératifs associés aux places se trouvant à proximité d'une sortie ;
 - (2) Les méthodes de fonctionnement des ceintures de sécurité ;
 - (3) L'interdiction de fumer à bord ;
 - (4) L'emplacement et les méthodes de fonctionnement des issues de secours ;
 - (5) L'emplacement et les instructions nécessaires pour l'utilisation de l'équipement d'urgence (extincteur, hache, ...) ; et
 - (6) Les instructions relatives au comportement à adopter pour un passager occupant un siège de pilote ;
- (b) Les informations spécifiques à inclure sur les cartons de consignes passagers concernant les places se trouvant à proximité des sorties figurent à la NMO 9—B.4.13.

9—B.4.14 Systèmes de contrôle des données aéronautiques

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir un système, fiable, acceptable par l'OFNAC, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données aéronautiques en cours pour chaque aéronef, route et aéroport utilisé.
- (b) Les informations spécifiques aux aérodromes que le système de contrôle des données aéronautiques doit couvrir figurent à la NMO 9—B.4.14.

9—B.4.15 Guide routier — Zones, routes, aérodromes et héliports

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit fournir des informations complètes sur les zones, les routes et les aérodromes et des cartes aéronautiques aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour utilisation dans l'exercice de leurs responsabilités.



- (b) Le titulaire du PEA doit tenir ces informations et les cartes aéronautiques à jour et elles doivent être appropriées aux types et domaines d'exploitation du titulaire du PEA. Ces informations font partie du manuel d'exploitation ou peuvent être publiées séparément.
- (c) Elles doivent contenir au moins les informations figurant à la NMO 9—B.4.15(b).

9—B.4.16 Sources des informations météorologiques

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit utiliser une source fiable acceptable par l'OFNAC pour les bulletins et prévisions météorologiques pour la prise de décisions concernant la préparation du vol, la route et les opérations de terminal
- (b) Pour les opérations de transport de passagers, le titulaire du PEA doit avoir un système acceptable par l'OFNAC pour l'obtention des prévisions et bulletins météorologiques concernant le mauvais temps qui peut affecter la sécurité du vol sur chaque route à suivre et pour chaque aérodrome qui doit être utilisé.
- (c) Les sources de bulletins météorologiques qui conviennent pour la planification de vol ou le déroulement du vol figurent à la NMO 9—B.4.16.

9—B.4.17 Limites des temps de vol, de service et temps de repos

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



- (v) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps total de vol, le nombre total de vols ou le temps de service en vol pour membre de l'équipage de conduite excèdera les limites prescrites par l'OFNAC, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
- (vi) Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps total de vol pour ce membre de l'équipage de conduite excèdera 1 000 heures pour toute période de 12 mois civils, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
- (2) Temps de service :
- (i) Les personnes sont considérées comme étant de service si elles se livrent à quelque tâche que ce soit au nom du titulaire du PEA, que ce soit quelque chose de prévu ou de demandé ou de leur propre initiative ;
 - (ii) Nul titulaire d'un PEA n'est autorisé à programmer plus de 13 heures de service pour un membre d'équipage de conduite, sauf autrement prescrit par l'OFNAC ;
- (3) Temps de repos :
- (i) La période minimale de repos pour les membres de l'équipage de conduite est de 9 heures consécutives, sauf autrement prescrit par l'OFNAC ;
 - (ii) Le titulaire du PEA doit suspendre de tout service, le membre d'équipage de conduite pendant 24 heures consécutives lors de toute période de 7 jours consécutifs ;
 - (iii) Le temps passé au transport non local, requis par le titulaire du PEA pour mettre en place des membres d'équipage pour prendre des vols ou en revenir, n'est pas considéré comme faisant partie de la période de repos.
 - (iv) Le temps passé à bord d'un aéronef (sur demande du détenteur du PEA) à partir et en direction du lieu de résidence du membre d'équipage n'est pas considéré comme faisant partie de la période de repos.
- (b) Les exigences relatives à la limite des temps de vol, de service et temps de repos figurent à la NMO 9—B.4.17.

9—B.4.18 Installations de communications

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

9—B.4.18.1 Routes et zones d'exploitation

- (a) Le titulaire d'un PEA est autorisé à effectuer des opérations le long de routes et dans des zones pour lesquelles :



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

9—B.4.19 Précision de la navigation

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que, pour chaque route ou zone proposée, le système et les installations de navigation soient capables d'assurer la navigation de l'aéronef :
 - (1) Avec le niveau de précision requis pour l'ATC ; et
 - (2) Vers les aérodromes figurant sur le plan de vol d'exploitation, avec le niveau de précision nécessaire pour l'opération concernée.
- (b) Dans les situations où il n'existe pas de systèmes de référence de navigation adéquats, l'OFNAC peut autoriser des opérations VFR de jour qui peuvent être effectuées en toute sécurité par pilotage en raison des caractéristiques du terrain.
- (c) Sauf pour les aides à la navigation requises pour les routes vers les aérodromes de dégagement, l'OFNAC donne, dans les spécifications d'exploitation du titulaire du PEA, la liste des aides non visuelles au sol, requises pour l'approbation de routes hors de l'espace aérien contrôlé.

9—B.5 PEA — EXIGENCES PORTANT SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

9—B.5.1 Applicabilité

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



9—B.5.2 Responsabilité concernant la navigabilité continue

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit assurer la navigabilité des aéronefs et le bon état de fonctionnement de l'équipement opérationnel aussi bien que celui de secours en :
 - (1) S'assurant que les inspections avant vol sont effectuées ;
 - (2) Assurant la correction de tout défaut et/ou dommage affectant l'exploitation d'un aéronef en toute sécurité conformément à une configuration approuvée par l'OFNAC en tenant compte le cas échéant de la MEL ou CDL s'il en existe pour le type d'aéronef ;
 - (3) S'assurant que toutes les opérations de maintenance sont effectuées conformément au programme d'entretien approuvé de l'exploitant aérien ;
 - (4) Analysant l'efficacité du programme d'entretien approuvé des aéronefs du titulaire du PEA ;
 - (5) Assurant que toute directive opérationnelle, consigne de navigabilité et autre impératif de maintien de la navigabilité rendu obligatoire par l'OFNAC soit respecté ; et
 - (6) S'assurant que les modifications sont effectuées conformément à une norme approuvée et, pour celles qui ne sont pas obligatoires, l'établissement d'une politique de réalisation.
- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que le certificat de navigabilité de chaque aéronef exploité est toujours en état de validité en ce qui concerne ce qui suit :
 - (1) Les exigences figurant au paragraphe (a) ;
 - (2) La date d'expiration du certificat ; et
 - (3) Toute autre condition de maintenance spécifiée sur le certificat.
- (c) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que les exigences spécifiées au paragraphe (a) sont exécutées conformément à des procédures acceptables par l'OFNAC.
- (d) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que la maintenance, l'entretien préventif et la modification de ses aéronefs/produits aéronautiques sont effectués conformément à son manuel de contrôle de maintenance et/ou aux instructions en vigueur en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et à la réglementation de l'aviation qui s'applique.
- (e) Chaque titulaire d'un PEA est autorisé à passer un arrangement avec une autre personne ou entité pour l'exécution de la maintenance, de l'entretien préventif ou des modifications, mais demeure responsable de tout le travail effectué aux termes de cet arrangement.
- (f) Les aéronefs de chaque titulaire d'un PEA doivent être maintenus et remis en service par un AMO certifié aux termes de la Partie 6 du RACH ou système équivalent. Si un système équivalent à un AMO est utilisé, le titulaire du PEA doit s'assurer que la personne qui signe la fiche de maintenance est titulaire d'une licence reconnue ou validée conformément à la Partie 2 du RACH.

9—B.5.3 Approbation et acceptation des systèmes et programmes d'entretien des titulaires du PEA

- (a) Le titulaire d'un PEA n'est pas autorisé à exploiter un aéronef, sauf pour les inspections avant vol, s'il n'est pas maintenu et remis en service par un AMO ou un système de maintenance équivalent.



- (b) Pour les aéronefs immatriculés en Haïti, un AMO ou un système de maintenance équivalent doit être approuvé par l'OFNAC.
- (c) Pour les aéronefs qui ne sont pas immatriculés en Haïti, un AMO ou un système de maintenance équivalent doit être approuvé par l'État d'immatriculation de l'aéronef et cette approbation doit être acceptée par l'OFNAC.
- (d) Lorsque l'OFNAC accepte un AMO ou un système de maintenance équivalent, les personnes désignées pour signer l'approbation pour remise en service ou de navigabilité doivent être titulaires d'une licence reconnue ou validée, conformément à la Partie 2 du RACH.

9—B.5.4 Manuel de contrôle de maintenance

- (a) Chaque titulaire d'un PEA Haïtien doit établir et fournir à l'OFNAC un manuel de contrôle de maintenance (MCM) que le personnel de maintenance et d'exploitation peut utiliser pour lui servir de guide, contenant les détails de la structure de l'organisation, dont ce qui suit :
 - (1) Le gestionnaire et la ou les personnes désignées comme étant responsables du système de maintenance, comme requis par l'alinéa 9—B.3.2.2 du RACH ;
 - (2) Les procédures à suivre pour remplir les responsabilités de maintenance figurant à l'alinéa 9.4.1.2, sauf lorsque le titulaire du PEA est un AMO et exerce les fonctions relatives à la qualité figurant à l'alinéa 9.3.2.3. Ces procédures peuvent faire partie du manuel des procédures de l'AMO.
 - (3) Les procédures destinées à rendre compte des pannes, défaillances et défauts, conformément à l'alinéa 5.4.1.5 du RACH et au RACH 19, à l'OFNAC, à l'État d'immatriculation, s'il est différent de Haïti, et à celui de conception, dans les 72 heures suivant leur découverte ; en outre, les éléments suivants justifient une notification immédiate de l'OFNAC, avec rapport écrit de suivi dès que possible, mais pas plus tard que 72 heures suivant leur découverte :
 - (i) Défaillance de la structure principale ;
 - (ii) Défaillance du système de commande de vol ;
 - (iii) Incendie dans l'aéronef ;
 - (iv) Panne de moteur ; ou
 - (v) Toute autre condition considérée comme constituant un risque immédiat pour la sécurité.
- (b) Le manuel de contrôle de maintenance du titulaire du PEA doit contenir les informations suivantes, qui peuvent être publiées en tant que parties séparées :
 - (1) Une description des accords administratifs passés entre le titulaire du PEA et l'AMO ou des procédures de maintenance et de celles à suivre pour remplir et signer la fiche de maintenance lorsque celle-ci est basée sur un système autre que celui d'un AMO ;
 - (2) Une description des procédures visant à s'assurer que chaque aéronef exploité est en état de navigabilité ;
 - (3) Une description des procédures visant à s'assurer que l'équipement d'urgence pour chaque vol est en état de fonctionnement ;
 - (4) Les noms et fonctions de la ou des personnes requises pour s'assurer que toute la maintenance est effectuée conformément au manuel de contrôle de maintenance ;



- (5) Une référence au programme d'entretien (AMP, Aircraft Maintenance Program) requis par l'alinéa 9—B.5.1.12 du RACH ;
 - (6) Une description des méthodes utilisées pour remplir et conserver les dossiers de la maintenance de l'exploitant, comme requis à l'alinéa 9—B.5.6 du RACH ;
 - (7) Une description des procédures de mise en œuvre du maintien obligatoire de la navigabilité, comme requis par l'alinéa 9—B.5.2(a)(5) ;
 - (8) Une description des procédures visant à établir et à maintenir un système d'analyse et de suivi continu de la performance et de l'efficacité du programme de maintenance afin de corriger toute déficience de celui-ci ;
 - (9) Une description des types et modèles d'aéronefs auxquels le manuel s'applique ;
 - (10) Une description des procédures visant à s'assurer que tout non-fonctionnement affectant la navigabilité est enregistré et rectifié ; et
 - (11) Une description des procédures visant à signaler à l'État d'immatriculation lorsqu'il est différent de Haïti, les événements importants survenant pendant le service.
-
- (c) Nul n'est autorisé à donner à son personnel, aux fins de transport commercial aérien, quelque manuel de contrôle de maintenance que ce soit, ou partie de celui-ci, qui n'a pas été passé en revue et jugé acceptable et approuvé par l'OFNAC pour le titulaire du PEA.
 - (d) Un aperçu des sujets spécifiques à inclure comme étant appropriés, dans le manuel de contrôle de maintenance du titulaire d'un PEA figure dans la NMO 9—B.5.4.

9—B.5.5 Gestion de la navigabilité

- (a) Le titulaire d'un PEA approuvé en tant qu'AMO est autorisé à exécuter ce qui est requis aux alinéas 9—B.5.2 (a)(2), (3), (5) et (6).
- (b) S'il n'est pas un AMO, le titulaire du PEA satisfait ses responsabilités aux termes des alinéas 9—B.5.2 (a)(2), (3), (5) et (6) :
 - (1) En utilisant un système de gestion de la navigabilité équivalent, par exemple un Organisme de Gestion de la Navigabilité (CAMO) étranger certifié par son autorité de tutelle et accepté par l'OFNAC ;
 - (2) Par un arrangement avec un AMO par le biais d'un contrat de maintenance écrit passé entre le titulaire du PEA et l'AMO sous contrat, donnant le détail des opérations de maintenance confiées au sous-traitant et définissant le rôle de son système qualité approuvé ou accepté par l'OFNAC.
- (c) Chaque titulaire d'un PEA doit employer une personne ou un groupe de personnes, acceptables pour l'OFNAC, pour s'assurer que toute la maintenance est effectuée selon des standards approuvés par l'OFNAC, de sorte que les exigences de maintenance de l'alinéa 9—B.5.2 et ceux du manuel de contrôle de maintenance du titulaire du PEA sont satisfaits, et pour assurer le fonctionnement du système qualité.
- (d) Chaque titulaire d'un PEA doit fournir des locaux appropriés, convenablement situés pour le personnel spécifié au paragraphe (c) ci-dessus.
- (e) Chaque titulaire d'un PEA doit établir un système de gestion de la sécurité (SGS) pour la maintenance de l'aéronef, qui soit conforme aux dispositions du RACH 19 et acceptable pour l'OFNAC.



9—B.5.6 Dossiers de maintenance

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer qu'un système a été mis en place pour la conservation, sous une forme acceptable pour l'OFNAC, des dossiers suivants :
 - (1) La durée totale de service (heures, durée calendaire et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les composants à durée de vie limitée ;
 - (2) L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité (consignes de navigabilité ou airworthiness directives) ;
 - (3) Les détails appropriés sur les modifications et réparations faites à l'aéronef et ses composants principaux ;
 - (4) La durée totale de service (heures, durée calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses composants sujets à une révision obligatoire ;
 - (5) Les dossiers de maintenance détaillés montrant que toutes les exigences requises pour la signature d'une fiche de maintenance et de la remise en service ont été satisfaites.
- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que ce qui est mentionné à l'alinéa (a)(1 à 5) ci-dessus soit conservé pendant un minimum de 90 jours après le retrait permanent de l'unité qui y fait référence et que les dossiers mentionnés en (a)(6) le soient pendant au moins 1 an après la signature de la fiche de maintenance et de la remise en service.
- (c) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que lorsqu'un aéronef est transféré en permanence d'un exploitant à un autre, les dossiers spécifiés au paragraphe (a) le soient aussi.

9—B.5.7 Mentions dans le livret technique d'aéronef — Section du dossier de maintenance

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit utiliser un livret technique d'aéronef ayant une section dossier de maintenance comportant les informations suivantes pour chaque aéronef :

N. B.— Voir 9—B.4.5 pour la section du carnet de route du livret technique d'aéronef.

 - (1) Les informations relatives à chaque vol précédent, nécessaires pour assurer le maintien de la sécurité de vol.
 - (2) La fiche de maintenance ou de remise en service en cours.
 - (3) L'état actuel d'inspection de l'aéronef, ce qui comprend la maintenance et les inspections devant être effectuées en fonction d'un programme établi et celle qui doit l'être mais ne fait pas partie d'un tel programme, mais l'OFNAC peut convenir que la déclaration de maintenance soit conservée ailleurs.
 - (4) Le cas échéant, tous les défauts différés en application de la MEL ou CDL approuvée qui affectent l'exploitation de l'aéronef.
- (b) Le livret technique d'aéronef et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'OFNAC avant leur utilisation.
- (c) Chaque personne qui prend des mesures en cas de panne ou défaillance signalée ou constatée d'un aéronef/équipement, qui est critique pour la sécurité du vol, doit les enregistrer, ou faire en sorte qu'elles le soient, dans la section de maintenance du livret technique d'aéronef.



- (d) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir une procédure pour garder des copies adéquates des dossiers requis qui doivent être transportées à bord, à un endroit auquel chaque membre de l'équipage de conduite peut avoir facilement accès et cette procédure doit figurer dans le manuel d'exploitation du titulaire du PEA.

9—B.5.8 Remise en service

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

9—B.5.9 Modifications et réparations

- (a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux impératifs de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation, s'il est différent de Haïti. L'opérateur doit établir des procédures visant à s'assurer que les données justificatives à l'appui de cette conformité soient conservées. Cependant, dans le cas d'une réparation ou d'une modification majeure, le travail doit avoir été fait conformément aux données techniques approuvées par l'OFNAC et étayées par l'avis de l'État de conception.



- (b) Le titulaire d'un PEA peut être autorisé à effectuer la maintenance, l'entretien préventif et les modifications de tout aéronef, toute cellule, tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareil, tout composant ou toute partie de ceux-ci aux termes du PEA, à condition :
- (1) Que ceci soit fait dans le cadre d'un système de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation, équivalent à celui d'un organisme de maintenance agréé (AMO) établi conformément à la Partie 6 du RACH ; et
 - (2) Que ceci soit fait conformément aux spécifications d'exploitation approuvées du PEA.
- (c) Le titulaire d'un PEA qui utilise un système de maintenance acceptable équivalent à celui d'un AMO qui désire approuver pour remise en service un aéronef immatriculé en Haïti après des réparations ou modifications majeures doit utiliser un mécanicien ou un technicien de maintenance aéronautique (AMT) dont la licence est valide, qualifié conformément au RACH 2.
- (d) A la fin des travaux, chaque titulaire d'un PEA doit établir un rapport sur chaque modification ou réparation majeure d'un aéronef ou composant d'aéronef qu'il exploite.
- (e) Le titulaire du PEA doit soumettre à l'OFNAC une copie de chaque rapport portant sur une modification majeure et conserver une copie de chaque rapport de réparation majeure pour mise à disposition pour une inspection.
- (f) En application du RACH 6, l'OFNAC ne délivre une approbation pour une réparation ou modification majeure qu'en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux exigences de navigabilité utilisées pour la délivrance du certificat de type, ce qui signifie en pratique dans un tel cas que le PEA doit impérativement obtenir l'avis du constructeur sur la modification majeure ou la réparation et l'approbation de l'autorité ayant délivré le certificat de navigabilité de type et les communiquer à l'OFNAC.

9—B.5.10 Programme d'entretien des aéronefs

- (a) Le programme d'entretien (AMP Aircraft Maintenance Program) et tout amendement ultérieur de chaque titulaire d'un PEA doit être soumis à l'OFNAC pour approbation. Pour les aéronefs immatriculés dans un autre Etat que Haïti et exploités par le titulaire d'un PEA haïtien, l'approbation par l'OFNAC dépendra de celle, préalable, de l'État d'immatriculation ou, lorsque cela est approprié, de la conformité du titulaire du PEA aux recommandations de l'État d'immatriculation.
- (b) L'OFNAC exigera l'inclusion, par un exploitant, d'un programme de fiabilité si elle détermine que cela s'impose. Dans ce cas, le titulaire du PEA doit fournir les procédures et informations figurant dans son manuel de contrôle de maintenance.
- (c) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que chaque aéronef est entretenu conformément à son programme d'entretien approuvé, comme requis par l'alinéa 9—B.5.2, ce qui comprend ce qui suit :
 - (1) Les travaux de maintenance et les intervalles auxquels ils doivent être effectués, en tenant compte de l'utilisation anticipée de l'aéronef ;



- (2) Lorsque cela s'applique, un programme de maintien de l'intégrité structurelle ;
- (3) Les procédures de changement ou d'écart par rapport à ce qui figure aux sous paragraphes (c)(1) et (c)(2) ; et
- (4) Lorsque cela s'applique, le programme de suivi et l'état et de la fiabilité des systèmes, composants et groupes motopropulseurs de l'aéronef.
- (d) La conception et l'application du programme d'entretien du titulaire du PEA doit tenir compte des principes des facteurs humains.
- (e) Les travaux périodiques d'entretien spécifiés à des intervalles obligatoires et découlant de la certification de type par l'État de conception doivent être identifiés en tant que tels.
N. B. : Le programme d'entretien doit être basé sur les informations mises à disposition à ce sujet par l'État de conception ou l'organisme responsable de la conception de type (constructeur), et sur tout antécédent supplémentaire pertinent.
- (f) Nul n'est autorisé à fournir à l'usage de son personnel se livrant au transport commercial aérien un programme d'entretien ou une partie de celui-ci qui n'a pas été passé en revue et approuvé par l'OFNAC pour le titulaire du PEA.
- (g) L'approbation par l'OFNAC du programme d'entretien du titulaire d'un PEA et tous les amendements ultérieurs, doivent figurer dans les spécifications d'exploitation conformément au paragraphe 9—B.2.3(d)
- (h) Chaque titulaire d'un PEA doit avoir un programme d'inspection et un programme couvrant d'autres opérations d'entretien, l'entretien préventif et les modifications pour s'assurer que :
 - (1) La maintenance, l'entretien préventif et les modifications qu'il effectue ou qui le sont par d'autres personnes, sont faits conformément à son manuel de contrôle de maintenance ;
 - (2) Chaque aéronef remis en service est en état de navigabilité et a été correctement entretenu pour son exploitation.
- (i) L'OFNAC est autorisée à amender toute spécification délivrée au titulaire d'un PEA afin de lui permettre de s'écarter des dispositions de la présente sous-partie, qui empêcheraient une remise en service et l'utilisation de composants de cellule, de groupes motopropulseurs, d'appareils et de pièces de rechange de ceux-ci parce qu'ils ont été entretenus, altérés ou inspectés par des personnes employées hors d'Haïti qui ne sont pas titulaires d'une licence de technicien délivrée par l'OFNAC. Chaque titulaire d'un PEA qui bénéficie d'une autorisation aux termes d'un tel écart doit assurer la surveillance et des installations et des pratiques pour s'assurer que tout le travail effectué sur ces pièces l'est conformément au manuel de contrôle de maintenance du titulaire du PEA.

9—B.5.11 Autorisation pour effectuer et approuver l'entretien, la révision, les modifications, les réparations et les inspections

- (a) Le titulaire d'un PEA qui n'est pas agréé en tant qu'AMO est autorisé à effectuer et approuver, pour une remise en service, les travaux de maintenance, d'entretien préventif ou de modification sur quelque aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice, appareil ou composant ou partie de ceux-ci que ce soit, si cela est approuvé par l'OFNAC dans les spécifications d'exploitation, comme stipulé dans son programme d'entretien et son manuel de contrôle de maintenance.



- (b) Le titulaire d'un PEA est autorisé à avoir des arrangements avec un AMO (dûment certifié) ou dont le certificat a été validé par l'OFNAC dans le cas d'un AMO situé en dehors de Haïti et certifié par son autorité étrangère (Foreign AMO) pour les travaux de maintenance, d'entretien préventif ou de modification sur quelque aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice, appareil ou composant ou partie de ceux-ci que ce soit, comme stipulé dans son programme de maintenance et son manuel de contrôle de maintenance.
- (c) Le titulaire d'un PEA qui n'est pas agréé en tant qu'AMO doit utiliser une personne titulaire d'une licence et d'une qualification appropriées délivrées ou validées conformément à la Partie 2 du RACH, selon ce qui est approprié, pour approuver la maintenance, l'entretien préventif ou les modifications de quelque aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice ou appareil que ce soit pour une remise en service après avoir effectué ou supervisé les travaux conformément aux données techniques approuvées par l'OFNAC, et pour les aéronefs immatriculés à l'étranger ,par l'État d'immatriculation.

9—B.5.12 Exigences portant sur la licence de Mécanicien (AMT) — Titulaire d'un PEA utilisant un système équivalent

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

9—B.5.13 REPOS ET LIMITATIONS DE TRAVAIL POUR LES PERSONNES EFFECTUANT DES OPERATIONS DE MAINTENANCE SUR UN AERONEF DU TITULAIRE D'UN PEA

- (a) Nul ne peut affecter à une personne et nul ne peut effectuer des opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien, sauf si ladite personne s'est reposée pendant un minimum de 8 heures avant de commencer à travailler.
- (b) Nul ne peut affecter plus de 12 heures consécutives de travail à une personne effectuant des opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien.
- (c) Dans les cas d'indisponibilité imprévue d'un aéronef, les personnes effectuant les opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien peuvent continuer à travailler pendant :
 - (1) Jusqu'à 16 heures consécutives ; ou
 - (2) 20 heures sur 24 heures consécutives.



- (d) Après les périodes de travail imprévues, la personne effectuant les opérations de maintenance sur un aéronef doit bénéficier d'un temps de repos obligatoire de 10 heures.
- (e) Le titulaire du PEA doit suspendre de tout service, le membre d'équipage de conduite pendant 24 heures consécutives lors de toute période de 7 jours consécutifs.

9—B.6 GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN PEA

9—B.6.1 Applicabilité

- (a) Cette Sous-partie fixe les exigences applicables à la protection des aéronefs, des installations et du personnel du titulaire d'un PEA contre toute intervention illicite

9—B.6.2 Dispositions de sûreté

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien les dispositions pertinentes des programmes de sûreté nationale de l'État de l'exploitant et s'y conforme.

9—B.6.3 Programmes de formation à la sûreté

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit établir, maintenir et dispenser des programmes de formation approuvés, qui permettent au personnel de l'exploitant de prendre les mesures appropriées pour prévenir les actes d'ingérence illicite, comme le sabotage ou la saisie illégale d'un aéronef et minimiser les conséquences de tels actes s'ils se produisent.
- (b) Le programme de formation à la sûreté doit comprendre au moins ce qui suit :
 - (1) La détermination de la gravité de tout événement ;
 - (2) La communication et la coordination avec les membres d'équipage ;
 - (3) Les interventions appropriées de défense ;
 - (4) L'utilisation des moyens de protection non létaux affectés aux membres de l'équipage, dont l'usage est autorisé par l'OFNAC ;
 - (5) Des exercices de formation en situation réelle concernant diverses menaces ;
 - (6) Les procédures du poste de pilotage pour protéger l'aéronef ;
 - (7) Les procédures de fouille d'aéronef et les directives sur les emplacements de bombes à moindre risque, si cela est pratique ;
 - (8) Comprendre le comportement des terroristes de façon à faciliter l'aptitude des membres de l'équipage à faire face au comportement d'un pirate aérien et aux réactions des passagers ; et
 - (9) Les mesures et techniques de prévention que l'équipage peut prendre à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier, de l'équipement, des provisions et fournitures devant être transportés à bord d'un aéronef.

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



9—B.6.4 Rapports relatifs aux actes d'intervention illicite

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

9—B.6.5 Liste de vérification (Check list) des procédures de fouille d'un aéronef

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

9—B.6.6 Transport d'armes

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

9—B.7 GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN PEA

9—B.7.1 Applicabilité

- (a) Cette Sous-partie fixe les exigences applicables à la gestion et au transport de marchandises dangereuses par un exploitant aérien titulaire d'un PEA.

9—B.7.2 Approbation du transport de marchandises dangereuses

- (a) Nul titulaire d'un PEA n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses sauf autorisation délivrée par l'OFNAC

9—B.7.3 Champ d'application

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit se conformer aux dispositions figurant dans le Doc 9284 de l'OACI, Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Instructions techniques), chaque fois que des marchandises dangereuses sont transportées, que le vol ait lieu en tout ou en partie ou non à l'intérieur ou en dehors du territoire Haïtien. Lorsque des marchandises dangereuses doivent être transportées hors du territoire Haïtien, le titulaire du PEA doit passer en revue les divergences appropriées notées par les États contractants figurant dans l'Appendice 3 aux Instructions techniques, et s'y conformer.



- (b) Les articles et substances qui seraient autrement classés en tant que marchandises dangereuses sont exclus des dispositions de la sous-partie 9—B.7 dans la mesure spécifiée par les instructions techniques, à condition qu'ils soient :
- (1) Requis à bord de l'aéronef pour des raisons d'exploitation ;
 - (2) Transportés en tant que provisions de restauration ou de service de cabine ;
 - (3) Transportés pour être utilisés en vol en tant que produit vétérinaire ou pour tuer sans cruauté un animal ; ou
 - (4) Transportés pour être utilisés en vol en tant que produit médical pour un patient, à condition que :
 - (i) Les bouteilles d'oxygène aient été fabriquées spécifiquement pour contenir et transporter ce gaz particulier ;
 - (ii) Les drogues, médicaments et autres articles médicaux soient sous le contrôle de personnes formées à cette fin lorsqu'ils sont utilisés à bord de l'aéronef ;
 - (iii) L'équipement contenant des piles hydroélectriques soit conservé, et si nécessaire, sécurisé en position verticale pour empêcher l'électrolyte de s'en échapper ; et
 - (iv) Des mesures correctes soient prises pour ranger et sécuriser tout l'équipement lors du décollage et de l'atterrissement et chaque fois que le commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ;
- (c) Les articles et substances devant servir de remplacement pour ceux qui sont mentionnés à l'alinéa (b)(1) ci-dessus peuvent être transportés à bord d'un aéronef, comme spécifié dans les instructions techniques.

9—B.7.4 Limitations du transport de marchandises dangereuses

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

9—B.7.5 Classification

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que les articles et substances sont classés en tant que marchandises dangereuses comme spécifié dans les instructions techniques.

9—B.7.6 Communication d'informations

- (a) **INFORMATION DU PERSONNEL AU SOL.** Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer de ce qui suit :
- (1) Les informations sont fournies pour permettre au personnel au sol d'effectuer son travail en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'incident ou d'accident avec des marchandises dangereuses ; et
 - (2) Lorsque cela s'applique, les informations auxquelles il est fait référence à l'alinéa (a)(1) ci-dessus sont aussi communiquées à l'agent de service d'escale.



- (b) **INFORMATION DES PASSAGERS.** Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que les informations soient communiquées comme requis par les instructions techniques afin que les passagers soient avertis des types de marchandises qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef.
- (c) **INFORMATION DES EXPÉDITEURS.** Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que les informations soient communiquées comme requis par les instructions techniques afin que les expéditeurs de marchandises dangereuses aient celles qui sont requises par les instructions techniques pour leur permettre d'assumer leurs responsabilités en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et les mesures à prendre en cas d'urgence due à celles-ci.
- (d) **INFORMATION DU PERSONNEL DES POINTS D'ACCEPTATION.** Chaque titulaire d'un PEA et, lorsque cela s'applique, l'agent de service d'escale doivent s'assurer que des notices sont fournies aux points d'acceptation du fret, donnant des informations sur le transport de marchandises dangereuses, dont les mesures à prendre en cas d'urgence due à ces marchandises.
- (e) **INFORMATION DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE.** Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que le manuel d'exploitation comprenne des informations permettant aux membres de l'équipage d'assumer leurs responsabilités en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence due à celles-ci.
- (f) **INFORMATION DU COMMANDANT DE BORD.** Chaque titulaire d'un PEA doit s'assurer que le commandant de bord reçoive, aussi tôt que cela est pratique avant le départ du vol, des informations écrites, comme spécifié dans les instructions techniques.
- (g) **INFORMATION EN CAS D'URGENCE EN VOL.** En d'urgence en vol, le commandant de bord doit, dès que la situation le permet, informer les services appropriés de la circulation aérienne, pour l'information des autorités de l'aérodrome, de toute marchandise dangereuse se trouvant à bord de l'aéronef, comme prévu dans les instructions techniques.
- (h) **INFORMATION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT D'UN AÉRONEF.** Chaque titulaire d'un PEA dont un aéronef est victime d'un accident ou d'un incident doit :
- (1) Informer dès que possible l'autorité de l'État dans lequel l'accident ou l'incident s'est produit de toute marchandise dangereuse se trouvant à bord ; et
 - (2) Sur demande, fournir toute information requise pour minimiser les dangers présentés par toute marchandise dangereuse transportée.

9—B.7.7 Programme de formation et manuel relatifs aux marchandises dangereuses

- (a) Les membres de l'équipage, le personnel qui s'occupe des passagers et le personnel de sûreté employés par le titulaire du PEA chargé du filtrage des passagers, de leurs bagages et du fret, ont reçu une formation et une évaluation basée sur la compétence, au minimum, dans les domaines figurant à la Partie 8 du RACH à un niveau suffisant pour assurer qu'ils sont conscients des dangers associés aux marchandises dangereuses, savent comment les identifier et quels sont les impératifs ayant trait au transport de telles marchandises par les passagers.



- (b) Le titulaire d'un PEA transportant des marchandises dangereuses doit fournir des manuels de formation aux marchandises dangereuses contenant des procédures et informations adéquates pour aider le personnel à identifier les colis marqués ou étiquetés comme contenant des marchandises dangereuses.

9—B.7.8 Rapports sur les incidents et accidents relatifs aux marchandises dangereuses

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



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 9—B NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version Novembre 2025

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Partie 9—B NORMES DE MISE EN ŒUVRE

NMO 9—B.2.3 (C) CONTENU DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

- (a) Le PEA et les spécifications d'exploitation qui y sont associées doivent contenir les informations minimales requises aux paragraphes (c) et (d), respectivement, sous un format normalisé.
- (b) Le permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation qui y sont associées définissent l'exploitation autorisée pour un exploitant.
- (c) Le PEA doit être basé sur le format suivant :
- (d) Il faut inclure, pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant, identifié par sa marque, son modèle et son numéro de série, les autorisations, conditions et limitations suivantes : Détails relatifs au contact avec le service de délivrance, nom de l'exploitant et numéro du PEA, date de délivrance et signature du représentant de l'OFNAC, modèle de l'aéronef, types et zones d'exploitation, limitations et autorisations spéciales.

PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE
(Air Operator Certificate)

Type d'exploitation (Type of Operation)	Transport Aérien Commercial (Commercial Air Transport)	<input type="checkbox"/> Passagers (Passengers) <input type="checkbox"/> Frêt (Cargo) <input type="checkbox"/> Poste (Mail)
--	---	---

	REPUBLIQUE D'HAÏTI OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVIL (OFNAC)	
--	---	--

AOC # : Expiration :	Nom de l'exploitant : (Name of Carrier)	Contacts opérationnels -les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation : (Operational Contact details to reach operational management without undue delay):
	Nom Commercial : (Doing Business As)	
	Adresse de l'exploitant : (Address of Carrier)	
	Téléphone : (Phone)	
	Télécopie : (Fax)	
	Courriel : (E-mail)	

Le présent Certificat atteste que _____ est autorisé à se livrer à des opérations de transport aérien commercial, comme défini dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au manuel d'exploitation approuvé et aux Règlements applicables de l'Aviation Civile de la République d'Haïti (RACH).

This Certificate certifies that _____ is authorized to perform commercial air transport operations, as defined in the attached Operations Specifications in accordance with the approved Operations Manual and the applicable Haitian Civil Aviation Regulations (HCAR).

Date de délivrance(Issue date) : Nom et signature(Name & Signature) :

Fonction(Title) : Directeur General

NMO 9—B.2.3 (E) CONTENU DES SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION

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

N. B. : La liste minimale d'équipements(MEL) fait partie intégrante du manuel d'exploitation.

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS

(sous réserve des conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)

Les détails relatifs au contact avec le service de délivrance¹

PEA No²: _____ Nom de l'exploitant³: _____ Date⁴: _____ Signature: _____

Faisant affaire sous le nom _____ de : _____

Modèle de l'aéronef⁵:

Types d'exploitation : Passagers Fret Autre⁶ :

Aire d'opération⁷ :

Limitations spéciales⁸.

Autorisations spéciales :	Oui	Non	Approbations spécifiques ⁹	Remarques
Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Exploitation par faible visibilité				
Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ : ____ RVR : ____m, DH : ____ pieds	
Décollage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : ____m	
RVSM¹² <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO¹³ <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Heure au seuil ¹⁴ : ____ minutes Temps maximum de déroutement ¹⁴ : ____ minutes	
Spécifications de navigation pour les opérations PBN¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶
Maintien de la navigabilité¹⁶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁷	
EFB¹⁸				
Autre¹⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Notes :

1. Détails relatifs au contact avec l'OFNAC par téléphone et télécopieur, y compris l'indicatif du pays. Courrier électronique à fournir, si cela est disponible.
 2. Indiquer le numéro du PEA associé.
 3. Indiquer le nom déposé de l'exploitant et son nom commercial s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9—B Certification et Administration d'Exploitant Aérien à la Demande

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

- (b) Outre ce qui figure à l'alinéa 9—B.2.3 (e), les spécifications d'exploitation peuvent inclure d'autres autorisations spécifiques, comme :
- (1) Les opérations sur aérodrome spécial (comme décollage et atterrissage courts ou atterrissage et attente à l'écart) ;
 - (2) Les procédures spéciales d'approche (comme approche en forte pente, approche pour atterrissage de précision aux instruments sur piste surveillée, approche de précision avec aide de direction de type localisateur pour piste surveillée, approche RNP, etc.) ;
 - (3) Le transport de passagers de nuit par aéronef monomoteur à turbine ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ; et
 - (4) Les opérations qui ont lieu dans des zones à procédures spéciales (comme celles qui ont lieu dans des zones utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).

NMO 9—B.3.2.2 PERSONNEL RESPONSABLE REQUIS POUR LES OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit s'arranger pour assurer la continuité de la supervision si l'exploitation est effectuée en l'absence de quelque membre que ce soit du personnel de direction requis.
- (b) Le personnel de direction requis doit travailler, par contrat, pendant un nombre d'heures suffisant pour que les fonctions de gestion soient assurées.
- (c) Une personne occupant un poste de direction requis pour le titulaire d'un PEA n'est pas autorisée à occuper un poste similaire auprès de quelque autre titulaire d'un PEA que ce soit, sauf sur dérogation accordée par l'OFNAC.
- (d) Les qualifications et l'expérience requises pour le gestionnaire des opérations et les atouts indispensables qu'il devra démontrer lors de l'entrevue sont les suivantes :
 - (1) une licence de pilote professionnel minimum ;
 - (2) des qualifications et des annotations qu'un commandant de bord doit avoir pour piloter l'un des avions utilisés ; et
 - (3) une bonne assimilation du contenu du manuel d'exploitation et du certificat d'exploitation aérienne, des spécifications d'exploitation, de la réglementation et des normes nécessaires qui lui permettent d'accomplir ses tâches et d'assumer ses responsabilités de manière à garantir la sécurité du service.
- (e) Les qualifications et l'expérience requises pour le chef pilote et les atouts indispensables qu'il devra démontrer lors de l'entrevue sont les suivantes :
 - (1) si le certificat d'exploitation aérienne autorise :
 - (i) uniquement les vols VFR de jour - être titulaire d'une licence de pilote professionnel minimum sur avions pour la classe d'avions régie par la présente partie ;
 - (ii) les vols IFR - être titulaire d'une licence de pilote de ligne sur avions ou d'une licence de pilote professionnel avec qualification de vol aux instruments valide pour la classe d'avions régie par la présente partie.
 - (2) en plus des points visés à la clause (1), le pilote en chef doit :
 - (i) être qualifié, en vertu du programme de formation de l'exploitant aérien, à exercer les fonctions de commandant de bord sur l'un des types d'avions exploités ;
 - (ii) posséder au moins 500 heures de vol dont 250 heures à titre de commandant de bord au cours des trois années précédentes sur la même catégorie et classe d'aéronef utilisée ; et
 - (iii) démontrer à l'OFNAC qu'il connaît le contenu du manuel d'exploitation de la compagnie, des manuels de formation, des procédures d'utilisation normalisées (le cas échéant), du manuel du pilote vérificateur agréé (le cas échéant), et les dispositions du Règlement et des normes nécessaires pour être en mesure d'assumer les tâches et les responsabilités reliées à son poste.

- (f) Les qualifications et l'expérience requises pour le gestionnaire de maintenance et les atouts indispensables qu'il devra démontrer lors de l'entrevue sont les suivantes :
- (1) une licence de technicien de maintenance d'aéronef (AMT) avec qualifications cellule et groupe motopropulseur ;
 - (2) trois ans d'expérience de maintenance dans la même catégorie et la même classe d'aéronef utilisé par le titulaire du PEA, dont une année à un poste assurant la remise en service d'aéronefs ; et
 - (3) une année d'expérience en supervision de la maintenance d'aéronefs de la même catégorie et de la même classe que ceux qui sont utilisés par le titulaire du PEA.
 - (4) Le candidat au poste de « gestionnaire de la maintenance » au sein de l'organisme de l'exploitant aérien doit posséder des connaissances suffisantes dans les domaines suivants :
 - (i) les politiques approuvées de l'exploitant aérien
 - (ii) les fonctions et les responsabilités du poste désigné;
 - (iii) les fonctions des personnes à qui l'on a assigné des responsabilités fonctionnelles;
 - (iv) les responsabilités de l'exploitant aérien en comparaison de celles de l'OMA;
 - (v) l'identification des données de référence acceptables pour établir les calendriers de maintenance;
 - (vi) l'utilisation des techniques d'échantillonnage du parc d'aéronefs;
 - (vii) le contrôle des inspections à intervalles réguliers;
 - (viii) les programmes de fiabilité;
 - (ix) les types et les méthodes de contrôle ayant trait aux tâches de maintenance obligatoires;
 - (x) le contrôle de défectuosités;
 - (xi) les exigences relatives à la remise en service technique;
 - (xii) les exigences relatives à la certification après maintenance;
 - (xiii) le contrôle des travaux élémentaires et de l'entretien courant;
 - (xiv) la responsabilité à l'égard de la tenue des dossiers; et
 - (xv) la fonction d'assurance de la qualité.

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — B Certification et Administration d'Exploitant Aérien à la Demande

NB : Les minutes de l'entrevue de l'OFNAC avec les membres du personnel de direction du titulaire du PEA seront dûment enregistrées de manière à assurer les suivis qui s'imposent.

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

NMO 9—B.3.2 SYSTEME QUALITE

- (a) Les audits et inspections qualité peuvent être documentés dans une « Liste de vérification de conformité réglementaire » et les constats enregistrés dans un « Rapport de non-conformité ». Le document ci-après peut être utilisé dans ce but.

LISTE DE VERIFICATION DE CONFORMITE REGLEMENTAIRE			
Sujet	Date vérification	Vérifié par	Commentaire/Rapport de non-conformité n°
Opérations en vol			
Contrôle check-lists avion pour validité et exactitude			
Vérification d'au moins 5 PLN pour exactitude des informations			
Vérification des installations de préparation des vols. Manuels et documents à jour, accès aux informations de vol			
Rapports d'incidents évalués et rapportés à l'autorité			
Opérations au sol			
Contrats avec les services d'assistance au sol établis et valides			
Instructions publiées concernant le remplissage carburant et le dégivrage, si applicable			
Instructions publiées concernant les matières dangereuses et connues des personnels impliqués, si applicable			
Masse et centrage			
Vérifications d'au moins 5 plans de chargement pour exactitude des informations, si applicable			
Vérification de validité des données de pesées des aéronefs			
Vérification de la masse et du CG d'au moins un aéronef en exploitation			
Formation			
Dossiers de formation à jour et complets			

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — B Certification et Administration d'Exploitant Aérien à la Demande

Vérification de la validité de toutes les licences de pilote, des qualifications correctes et des certificats médicaux			
Tous les pilotes à jour de leurs maintiens des compétences			
Documentation			
Vérification de la mise à jour de tous les exemplaires du manuel d'exploitation			
Vérification de la validité du PEA et exactitude des OPS specs			
Règlements aéronautiques applicable à jour			
Temps de vol et de repos des membres d'équipage enregistrés			
Dossiers de vol vérifiés et à jour			
Rapports de conformité réglementaire vérifiés et à jour			

CONSTAT DE NON CONFORMITE n :					
Au gestionnaire qualité	Rapporté par	Date :			
Catégorie					
Opérations en vol	<input type="checkbox"/>	Opérations sol	<input type="checkbox"/>	Masse et centrage	<input type="checkbox"/>
Formation	<input type="checkbox"/>	Documentation	<input type="checkbox"/>	Autres	<input type="checkbox"/>
Description		Référence			
Niveau du constat					
Cause racine de la non-conformité					
Correction suggérée					
Décision gestionnaire qualité					
<input type="checkbox"/> Action corrective requise <input type="checkbox"/> Action corrective non-requise					
Personne responsable			Délai d'application		
Action corrective			Référence		
Signature du responsable			Date		
Responsable qualité					

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — B Certification et Administration d'Exploitant Aérien à la Demande

<input type="checkbox"/> Correction et action corrective vérifiée	<input type="checkbox"/> Constat clos
Signature du responsable qualité	Date

NMO 9—B.3.2.5 CONSERVATION DES DOCUMENTS

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

Tableau de conservation des dossiers

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — B Certification et Administration d'Exploitant Aérien à la Demande

Licence, si elle est requise, et certificat médical, s'il est requis	Jusqu'à 12 mois après que l'employé ait quitté le service de l'exploitant
Vérifications de l'aptitude professionnelle ou des compétences, si cela est requis	Jusqu'à 12 mois après que l'employé ait quitté le service de l'exploitant

Formulaires de préparation de vol

Manifestes de chargement remplis	Trois mois après la fin du vol
----------------------------------	--------------------------------

Tableau de conservation des dossiers

Rapports relatifs à la masse et au centrage.	Trois mois après la fin du vol
Autorisation d'envoi	Trois mois après la fin du vol
Plans de vol	Trois mois après la fin du vol
Manifestes de passagers	Trois mois après la fin du vol
Bulletins météorologiques	Trois mois après la fin du vol

Dossiers des enregistreurs de bord

Enregistrements des conversations dans les postes de pilotage	Conservés après un accident ou un incident pendant 60 jours ou plus si l'OFNAC le demande
Enregistrements des données de vol	Conservés après un accident ou un incident pendant 60 jours ou plus si l'OFNAC le demande

Livret technique d'aéronef

Section du carnet de route	2 ans
Section de la maintenance	2 ans

Dossiers de maintenance de l'aéronef

La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les composants à durée de vie limitée	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
Les détails appropriés sur les modifications et réparations faites à l'aéronef et ses composants	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses composants sujets à une révision obligatoire	3 mois après que l'unité concernée ait été définitivement retirée du service
Les dossiers de maintenance détaillés avec la signature de la remise en service montrant que tous les impératifs requis pour la signature d'une fiche de maintenance ont été satisfais	Un an après la signature de la fiche de maintenance

Autres dossiers

Plan de vol exploitation	Trois mois après la fin du vol
Dossiers du système qualité	5 ans
Document d'expédition de marchandises dangereuses	Six mois après la fin du vol
Check list d'acceptation de marchandises dangereuses	Six mois après la fin du vol

N. B. : Voir 9—B.4.5 pour les détails portant sur la section du carnet de route et 9—B.5.7 pour ceux qui ont trait à la section de maintenance du livret technique d'aéronef.

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — B Certification et Administration d'Exploitant Aérien à la Demande

NMO 9—B.3.2.8 LIVRET TECHNIQUE D'AERONEF

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

Nom de l'exploitant ¹ Adresse de l'exploitant		Carnet de vol ²			Nom du commandant : _____					Immatriculation : _____		Feuillet N°3 : _____			
		Signature du commandant ⁴ : _____			Nom et affectation du ou des autres membres de l'équipage : _____					Type d'avion : _____		Date : _____			
VOL ⁵ :			VÉRIFICATION	TEMPS DE VOL CALE À CALE		TEMPS EN VOL			CHARGEMENT		CARBURANT À BORD				
Nature du vol ⁶ :	De :	À :	Nombre d'atterrissements ⁷	Préparation au vol ⁸ :	Arrêt :	Marche :	Heure :	Décollage :	Atterrissage :	Heure :	Nombre de pass./fret	Masses au décollage (kg) :	Soulèvement :	Décollage ⁹ (litres/kg) :	Atterrissage :
RAPPORT DONNÉES DE VOL BLOC BLOC							RAPPORT D'INCIDENTS/ÉVÉNEMENTS/OBSERVATIONS/DÉFAUTS NOTÉS ¹⁰								
		Temps de vol de cale à Atterrissages : cale :				Type de rapport Opération/technique/autre ¹¹ : Noter aussi tout dégivrage/antigivrage conformément aux instructions ¹²									
Total par jour :															
Total rapport précédent :															
Total à reporter :															
RAPPORT DONNÉES DE VOL EN VOL					CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE				MESURES PRISES ¹³						
		Temps de vol :	Prochaine maintenance :		Nom de personnel certificateur et références JAR 145 approuvée (si cela s'applique)										
Total pour ce feuillet :			Heures		Certifie que le travail effectué l'a été conformément à JAR 145, sauf autrement spécifié, et en raison de ce travail, l'aéronef/le composant d'aéronef est considéré comme étant prêt pour sa remise en service.										
Total du feuillet précédent :			Atterrissages		Signature										
Total à reporter :			Date												

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

² Doit être rempli pour :

- Chaque jour ; et
- Chaque membre de l'équipage de conduite.

³ Le numéro de feuillet (par ex. année/numéro) doit être imprimé à l'avance ou imprimé à la main. Tous les feuillets doivent être identifiables et numérotés selon un système continu qui présente la même sécurité qu'ils soient imprimés à l'avance ou à la main.

⁴ La signature du commandant indique que tout ce qui figure sur ce feuillet est correct.

⁵ Pour les vols de A à A, une note récapitulative peut être indiquée. Une note doit être indiquée pour tous les autres vols, comme de A à B.

6 Comme privé, commercial, technique, formation, remorquage de planeur, etc.

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — B Certification et Administration d'Exploitant Aérien à la Demande

⁷ Nombre d'atterrissements s'il s'agit d'un récapitulatif.

⁸ La préparation au vol conforme au manuel d'exploitation (initiales du commandant) indique ce qui suit :

- a. La masse et le centrage sont dans les limites
- b. La visite prévol a été faite
- c. L'état technique a été vérifié et l'avion est accepté par le commandant
- d. Le manifeste des passagers/la documentation ont été remplis

⁹ Total du carburant à bord (indiquer l'unité, sauf si elle est imprimée à l'avance).

¹⁰ Rapport d'incidents/événements/observations (exploitation, technique, autres) :

- Si il n'y a pas de rapport à faire, indiquer « Rien »
- Si un rapport doit être fait, en indiquer (marquer) le type

¹¹ Numéroter chaque observation séquentiellement pour chaque feuillet.

¹² S'il y a eu dégivrage ou antigivrage, indiquer l'heure et la quantité et le type de fluide utilisé ou toute autre mesure prise, comme l'enlèvement de neige ou de glace par moyen mécanique, si l'huile a été remplie, indiquer l'heure et la quantité.

¹³ Utiliser le même numéro que celui qui correspond à l'observation pour relier le rapport et l'intervention.

Adresse de l'exploitant :	Date :	ÉQUIPAGE		CHARGE		LUBRIFIANT			DEGIVRAGE AU SOL		Feuillet numéro 00000001				
	Type d'avion :	Nom du commandant : Nom et devoir du membre d'équipage				Moteur 1 / Moteur 2 rempli : Total : _____ / _____			Type de fluide :	Dernière remise en service :					
	Mé lange :								Total heures avion : _____ Total atterrissages avion : _____ Prochaine maintenance : _____ En heures : _____ En atterrissages : _____						
VOL				AVANT LE VOL	TEMPS CALE À CALE		TEMPS DE VOL RÉEL			CARBURANT À BORD (LITRES/KG/LIVRES)					
Vol N° :	De :	À :	Nombre d'atterrissements :	Nom/Signature :	Enlevées :	Remplacées :	Heure :	Décollage :	Atterrissage :	Heure :	Embarqué :	Décol lage :	Atterrissage :		
Défauts					Signature	Mesure prise					Remise en service AMO				
00000001-1											Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :				
						Pièce numéro : Enlevée : _____ Remplacée : _____									
00000001-2											Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :				
						Pièce numéro : Enlevée : _____ Remplacée : _____									
00000001-3											Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :				
						Pièce numéro : Enlevée : _____ Remplacée : _____									
Article MEL	<u>DÉFAUT MEL RETARDÉ</u>			Date ouverture	Catégorie	Date limite	Acceptation du capitaine	<u>Vérification quotidienne//Maintenance effectuée :</u>					Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :		

NMO 9—B.3.2.9 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

- (a) La gestion des risques pour la sécurité peut être réalisée en utilisant des listes de vérification des dangers ou des outils ou procédures similaires de gestion des risques.
- (b) L'exploitant doit gérer les risques pour la sécurité liés aux changements. La gestion du changement doit être un processus documenté pour identifier les changements internes et externes qui peuvent avoir un effet sur la sécurité. On peut utiliser à cet effet l'identification des risques existante, l'évaluation des risques et les moyens d'atténuation faits par l'exploitant.
- (c) L'exploitant doit identifier la personne qui fait office de responsable du système de gestion de la sécurité et qui est chargé de coordonner les procédés et les tâches relatifs à la gestion des risques. Cette personne doit référer au dirigeant responsable ou une personne qui détient un rôle opérationnel au sein de l'exploitant.
- (d) La fonction de responsable du système de gestion de la sécurité peut être réalisée par le dirigeant responsable.
- (e) Au sein de l'exploitant, les responsabilités relatives à l'identification des risques, leur évaluation et les modalités d'atténuation doivent être identifiées.
- (f) La politique de sécurité doit comprendre un engagement d'amélioration vers les standards de sécurité les plus élevés, l'application des meilleures pratiques et de fournir les ressources appropriées.
- (g) L'opérateur doit, en coopération avec ses partenaires, développer, coordonner et maintenir un plan de réponse aux urgences (ERP) qui assure une transition ordonnée et sûre de la transition des opérations normales vers les opérations d'urgence et le retour aux opérations normales. L'ERP doit identifier les actions devant être prises par l'exploitant ou des personnes individuelles en cas d'urgence et refléter la taille, la nature et la complexité des activités réalisées par l'exploitant

NMO 9—B.3.2.10 DOCUMENTATION RELATIVE A LA SECURITE EN VOL

- (a) L'aperçu suivant donne les grandes lignes des éléments majeurs du processus d'élaboration de la documentation relative à la sécurité en vol d'un exploitant, dont l'objectif est d'assurer la conformité à la présente réglementation.

1.0 Organisation

- 1.1 Toute la documentation relative à la sécurité en vol doit être organisée selon des critères qui assurent un accès facile à l'information requise pour les opérations de vol et au sol figurant dans les divers documents d'exploitation qui constituent le système, et facilitent la gestion de la distribution et la révision des documents d'exploitation.
- 1.2 Les informations figurant dans la documentation relative à la sécurité en vol doivent être groupées en fonction de leur importance et de leur utilisation, comme suit :
 - (a) Les informations critiques, c'est-à-dire celles qui peuvent mettre en danger la sécurité de l'opération si elles ne sont pas immédiatement disponibles ;
 - (b) Les informations sensibles au temps, comme celles qui peuvent affecter le niveau de sécurité ou retarder l'opération si elles ne sont pas rapidement disponibles ;
 - (c) Les informations fréquemment utilisées ;
 - (d) Les informations de référence, comme celles qui sont requises pour l'opération, mais ne font pas partie des catégories b) ou c) ci-dessus ; et
 - (e) Les informations qui peuvent être groupées en fonction de la phase de l'opération pour laquelle elles sont utilisées.
- 1.3 Les informations sensibles au temps doivent être placées rapidement et bien en évidence dans la documentation relative à la sécurité en vol.
- 1.4 Les informations critiques pour le temps, sensibles au temps et fréquemment utilisées doivent être placées sur des cartes et dans des guides de référence rapide.

2.0 Validation

Une documentation relative à la sécurité en vol doit être validée dans des conditions réalistes avant d'être mise en place. Afin d'en vérifier l'efficacité, la validation doit porter sur tous les aspects critiques de l'utilisation des informations. L'interaction entre tous les groupes, qui peut se produire lors des opérations, doit aussi faire partie du processus de validation.

3.0 Conception

- 3.1 Une documentation relative à la sécurité en vol doit demeurer cohérente en ce qui concerne la terminologie et l'utilisation des termes normaux pour les articles et actions courants.
- 3.2 Les documents d'exploitation doivent avoir un glossaire des termes et des sigles ainsi que leur définition normale, mis à jour régulièrement pour assurer l'accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, tous les sigles et toutes les abréviations figurant dans la documentation de vol doivent être définis.
- 3.3 Une documentation relative à la sécurité en vol doit assurer la normalisation pour tous les types de documents, y compris le style de rédaction, la terminologie, l'utilisation de graphiques et de symboles et le formatage. Ceci comprend l'emplacement constant de types particuliers d'informations, l'utilisation d'unités de mesures et de codes constants.
- 3.4 Une documentation relative à la sécurité en vol doit avoir une table des matières permettant de trouver, en temps opportun, les informations figurant dans plus d'un document d'exploitation.
N. B. : La table des matières doit se trouver au début de chaque document et son indexation ne doit pas excéder trois niveaux. Les pages contenant les informations pour situations anormales et d'urgence doivent avoir un onglet pour y accéder directement.
- 3.5 Une documentation relative à la sécurité en vol doit se conformer aux impératifs du système qualité de l'exploitant, si cela s'applique.

4.0 Mise à disposition.

Les exploitants doivent surveiller la mise à disposition de la documentation relative à la sécurité en vol pour s'assurer que les documents sont utilisés de façon appropriée et réaliste en fonction des caractéristiques de l'environnement opérationnel et de façon pertinente pour l'exploitation et bénéfique pour le personnel d'exploitation. Ce suivi doit comprendre un système formel de feedback permettant d'avoir l'avis du personnel d'exploitation.

5.0 Amendement

- 5.1 Les exploitants doivent élaborer un système de contrôle de l'obtention, du passage en revue, de la distribution et de la révision pour le traitement des informations et des données obtenues auprès de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation concerné, ce qui comprend, mais sans s'y limiter, l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État d'immatriculation, les fabricants et les fournisseurs d'équipement.
N. B. : Les fabricants fournissent des informations pour l'exploitation d'aéronefs spécifiques, qui mettent l'accent sur les systèmes et procédures relatifs à l'aéronef dans des conditions qui peuvent ne pas correspondre exactement aux impératifs des exploitants. Ceux-ci doivent s'assurer que ces informations répondent à leurs besoins spécifiques et à ceux de l'OFNAC.
- 5.2 Les exploitants doivent élaborer un système de collecte, de passage en revue et de distribution des informations pour traiter celles qui résultent de changements provenant de l'exploitant, dont ce qui suit :
 - (a) Changements provenant de l'installation d'un équipement nouveau ;
 - (b) Changements dus à une expérience en matière d'exploitation ;
 - (c) Changements dans les politiques et procédures d'un exploitant ;
 - (d) Changements d'un certificat d'exploitant ; et

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — Certification et administration d'exploitant aérien

- (e) Changements ayant pour but de maintenir la normalisation pour toute la flotte.

N. B. : Les exploitants doivent s'assurer que la philosophie, les politiques et les procédures relatives à la coordination de l'équipage soient spécifiques à leurs opérations.

- 5.3** Une documentation relative à la sécurité en vol doit être passée en revue :

- (a) Régulièrement (au moins une fois par an) ;
- (b) Après tout événement majeur (fusions, acquisitions, croissance rapide, compression de personnel, etc.) ;
- (c) Après des changements technologiques (nouvel équipement introduit) ; et
- (d) Après des changements intervenus dans la réglementation relative à la sécurité.

- 5.4** Les exploitants doivent élaborer des méthodes permettant de communiquer les informations nouvelles. Les méthodes particulières doivent répondre au niveau d'urgence des communications.

N. B. : Étant donné que les changements réduisent l'importance de procédures nouvelles ou modifiées, il vaut mieux minimiser ceux qui sont apportés à la documentation relative à la sécurité en vol.

- 5.5** Les nouvelles informations doivent être passées en revue et validées en tenant compte de leur effet sur toute la documentation relative à la sécurité en vol.

- 5.6** Les méthodes permettant de communiquer les informations nouvelles doivent être complétées par un système de suivi visant à s'assurer que le personnel d'exploitation est à jour. Le système de suivi doit comprendre une procédure visant à vérifier que le personnel d'exploitation possède les mises à jour les plus récentes.

NMO 9—B.3.3.2 LOCATION D'AERONEF SANS EQUIPAGE IMMATRICULE A L'ETRANGER

- (a) Le titulaire d'un PEA est autorisé à louer un aéronef sans équipage aux fins de transport commercial aérien auprès de tout titulaire d'un PEA d'un État signataire de la Convention de Chicago, sous réserve du respect des conditions suivantes :
 - (1) L'aéronef a à bord un certificat de navigabilité approprié, délivré, conformément au RACH Partie 5 de l'OACI, par l'État d'immatriculation et répond aux impératifs d'immatriculation et d'identification de ce pays.
 - (2) L'aéronef est d'une conception de type conforme à tous les impératifs qui s'y appliqueraient s'il était immatriculé en Haïti, y compris ceux qui doivent être satisfais pour la délivrance d'un certificat normal de navigabilité de l'OFNAC (y compris la conformité à la conception de type, les conditions d'exploitation en toute sécurité, et ceux qui portent sur le bruit, la décharge de carburant et les émissions des moteurs).
 - (3) L'aéronef est entretenu conformément à un programme de maintenance agréé par l'Etat d'immatriculation.
 - (4) L'aéronef est exploité par du personnel navigant titulaire d'une licence de l'OFNAC avec autorisation supplémentaire de l'État d'immatriculation, employé par le titulaire du PEA.
- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit fournir à l'OFNAC une copie du contrat de location sans équipage qui doit être exécuté.
- (c) Le contrôle d'exploitation de tout aéronef loué sans équipage relève du titulaire du PEA qui exploite cet aéronef.
- (d) L'OFNAC indique l'aéronef loué sans équipage sur les spécifications d'exploitation du titulaire du PEA bailleur.
- (e) Le titulaire d'un PEA louant un aéronef sans équipage doit faire en sorte que le contrat de location sans équipage soit explicite en ce qui concerne le programme de maintenance et la MEL à respecter pendant la durée du bail.

NMO 9—B.3.3.4 LOCATION AVEC EQUIPAGE

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit fournir à l'OFNAC une copie du contrat de location avec équipage qui doit être exécuté pour approbation.
- (b) L'OFNAC détermine quelle partie à l'accord de location avec équipage possède le contrôle opérationnel en fonction de la portée et du contrôle de certaines fonctions d'exploitation, telles que :
 - (1) Le début et la fin des vols
 - (2) La maintenance et l'entretien de l'aéronef
 - (3) La programmation des membres d'équipage
 - (4) Le paiement des membres d'équipage

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — Certification et administration d'exploitant aérien

- (5) La formation des membres d'équipage
- (c) Chaque titulaire d'un PEA partie à un accord de location avec équipage doit amender ses spécifications d'exploitation afin d'y inclure les informations suivantes :
 - (1) Les noms des parties à l'accord et la durée de celui-ci
 - (2) La marque, le modèle et la série de chaque aéronef concerné par l'accord
 - (3) Le type d'opération
 - (4) La date d'expiration de l'accord de location
 - (5) Une déclaration spécifiant quelle partie est jugée comme ayant le contrôle opérationnel
 - (6) Toute autre stipulation, condition ou limitation déterminée nécessaire par l'OFNAC.

NMO 9—B.3.3.4 DEMONSTRATIONS D'EVACUATION D'URGENCE

Note. — Cette NMO n'est applicable que dans le cas du § 9—B.3.3.4 (a)

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit effectuer une évacuation d'urgence partielle et une évacuation pour amerrissage forcé, observées par l'OFNAC, faisant la preuve de l'efficacité de la formation des membres de l'équipage de conduite aux situations d'urgence et des procédures d'évacuation.
- (b) Avant d'effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence, le titulaire du PEA doit demander et obtenir l'approbation de l'OFNAC.
- (c) Pour effectuer la démonstration d'évacuations d'urgence partielle, les membres de l'équipage du titulaire du PEA qui y sont affectés doivent, en utilisant les procédures d'exploitation du titulaire du PEA :
 - (1) Faire la démonstration de l'ouverture de 50 % des issues de secours requises au niveau du plancher et 50 % de celles qui sont ailleurs et du déploiement de 50 % des toboggans sélectionnés par l'OFNAC ; et
 - (2) Préparer en 15 secondes l'utilisation de ces issues et de ces toboggans.
- (d) Pour effectuer la démonstration de l'évacuation en cas d'amerrissage forcé, les membres de l'équipage du titulaire du PEA qui y sont affectés doivent :
 - (1) Faire la preuve de leurs connaissances et de l'utilisation de chaque élément requis de l'équipement d'urgence ;
 - (2) Préparer la cabine pour l'amerrissage forcé dans les 6 minutes suivant l'annonce de l'intention d'effectuer un amerrissage forcé ;
 - (3) Prendre chaque radeau de sauvetage de son espace de rangement (un radeau de sauvetage, sélectionné par l'OFNAC, doit être mis à l'eau et gonflé correctement ou un convertible doit être correctement gonflé) ; et
 - (4) Entrer dans le radeau (qui comprend tout l'équipement d'urgence requis) et l'installer complètement pour une occupation prolongée.

Une démonstration globale pourra être remplacée par une évaluation individuelle sur les points mentionnés au cours de leur formation.

NMO 9—B.3.3.5 VOLS DE DEMONSTRATION

- (a) Chaque titulaire d'un PEA doit effectuer des vols de démonstration pour chaque type d'aéronef, y compris ceux dont la conception a été physiquement altérée, et pour chaque type d'opération à laquelle il a l'intention de se livrer.
- (b) Chaque titulaire d'un PEA doit effectuer des vols de démonstration se composant au moins de ce qui suit :
 - (1) Pour chaque type d'aéronef, un nombre d'heures de vols de démonstration jugé approprié par l'OFNAC pour déterminer si l'exploitant a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols et des arrangements relatifs aux services d'escale et à l'entretien. Ce nombre dépendra de la taille de l'exploitant, de l'expérience de ses personnels, et de la complexité du type d'opérations prévues.

- (c) Nul n'est autorisé à transporter des passagers à bord d'un aéronef lors de vols de démonstration, sauf dans le cas de ceux qui sont requis pour effectuer le vol de démonstration et de ceux qui sont désignés par l'OFNAC.

NMO 9—B.4.2(G) MANUEL D'EXPLOITATION — GENERALITES

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

1.0 Administration et contrôle du manuel d'exploitation

1.1 Introduction.

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

1.2 Système d'amendement et de révision.

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

2.0 Organisation et responsabilités

2.1 Structure organisationnelle.

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

2.2 Responsables requis.

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

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

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

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

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

2.5 Devoirs et responsabilités des membres de l'équipage autres que le commandant de bord.

Il faut qu'il y ait une déclaration définissant les pouvoirs, les devoirs et les responsabilités de tous les membres d'équipage de l'aéronef requis

3.0 Contrôle opérationnel et supervision

3.1 Supervision de l'exploitation par le titulaire du PEA.

Il faut qu'il y ait une description du système de supervision de l'exploitation par le titulaire du PEA. Cette description doit montrer comment la sécurité des opérations aériennes et la qualification du personnel qui y prend part sont supervisées et suivies. Les procédures relatives à ce qui suit doivent, en particulier, être décrites :

- (a) Les spécifications du plan de vol exploitation ;
- (b) La compétence du personnel d'exploitation ; et
- (c) Le contrôle, l'analyse et le rangement des dossiers, documents de vol, informations supplémentaires et données ayant trait à la sécurité.

3.2 Système de publication d'instructions et d'informations d'exploitation supplémentaires.

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

3.3 Système de gestion de la sécurité (SMS).

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — Certification et administration d'exploitant aérien

Une description des principaux aspects du programme SMS requis par le RACH 19, dont ce qui suit :

- (a) Politique relative à la sécurité : Attentes générales ;
- (b) Gestion des risques en matière de sécurité : Attentes générales ;
- (c) Assurance en matière de sécurité : Attentes générales ; et
- (d) Promotion de la sécurité : Attentes générales.

3.4 Contrôle opérationnel.

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

4.0 Système qualité

Une description du système qualité adopté.

5.0 Équipage

5.1 Composition de l'équipage.

Une explication de la méthode utilisée pour déterminer la composition de l'équipage en tenant compte de ce qui suit :

L'expérience (totale et à bord du type), l'expérience récente et qualification des membres de l'équipage ;

- (b) La désignation du commandant de bord et, si la durée du vol le requiert, les procédures de relève du commandant et des autres membres de l'équipage de conduite ; et
- (c) L'équipage de conduite pour chaque type d'opération, y compris la désignation de la succession au commandement.

5.2 Désignation du commandant de bord.

Les règles qui s'appliquent à la désignation d'un commandant de bord.

5.3 Mise hors d'état de l'équipage de conduite.

- (a) Les instructions portant sur la succession du commandement en cas de mise hors d'état de l'équipage de conduite.

6.0 Qualification de l'équipage de conduite, de l'agent technique d'exploitation et des autres membres du personnel d'exploitation

6.1 Qualifications.

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

6.2 Équipage de conduite.

(a) Exploitation à bord de plus d'un type ou d'une variante.

6.3 Autre personnel d'exploitation.

7.0 Gestion de la fatigue

7.1 Limitations du temps de vol et de service et plans de repos.

(a) Équipage de conduite

(b) Agent technique d'exploitation/de régulation des vols

7.2 FRMS (sur autorisation de l'OFNAC)

8.0 État de santé de l'équipage

8.1 Précautions relatives à la santé de l'équipage.

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

(a) Alcool et autres boissons enivrantes

(b) Stupéfiants ;

(c) Drogues ;

(d) Somnifères ;

(e) Préparations pharmaceutiques ;

(f) Vaccination ;

(g) Plongée ;

(h) Don de sang ;

- (i) Précautions relatives aux repas avant et durant le vol ;
- (j) Sommeil et repos ; et
- (k) Opérations chirurgicales.

9.0 Procédures d'exploitation

9.1 Instructions relatives à la préparation au vol.

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

- 9.1.1 Critères permettant de déterminer si les aéroports peuvent être utilisés.
- 9.1.2 La méthode permettant de déterminer les altitudes minimales de vol.
- 9.1.3 La méthode permettant de déterminer les minima d'exploitation d'un aérodrome.
- 9.1.4 Minima d'exploitation en route pour les vols VFR.

Une description des minima d'exploitation en route pour les vols VFR ou la partie VFR d'un vol et, lorsque des aéronefs monomoteurs sont utilisés, des instructions pour le choix de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé sans danger.

- 9.1.5 Présentation et application des minima d'exploitation pour les aéroports et en route.

9.1.6 Interprétation des informations météorologiques.

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

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

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

- 9.1.8 Masse et centre de gravité.

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

- (a) La politique portant sur l'utilisation de masses normalisées et/ou réelles
- (b) La méthode permettant de déterminer la masse applicable des passagers, des bagages et du fret
- (c) Les masses des passagers et des bagages applicables pour les divers types d'opérations et d'aéronefs;
- (d) Les instructions et informations d'ordre général requises pour le contrôle des divers types de documentation utilisée pour la masse et le centrage ;
- (e) Les procédures relatives aux changements de dernière minute ;

- (f) La politique/les procédures relatives aux sièges ; et
- (g) La liste des documents, formulaires et informations supplémentaires devant être transportés pendant le vol.

9.2 Arrangements et procédures de service au sol.

9.2.1 Procédures d'avitaillement.

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

- (a) Les mesures de sécurité prises lors du chargement et du déchargement du carburant, y compris lorsqu'un groupe auxiliaire de bord (APU) ou un moteur à turbine fonctionne et, si cela s'applique, lorsque les freins d'hélice sont engagés ;
- (a) Le chargement et le déchargement de carburant lorsque les passagers embarquent, sont à bord ou débarquent ;
- (b) Les mesures à prendre pour éviter de mélanger les carburants ; et
- (c) La méthode visant à assurer que la quantité requise de carburant est chargée.

9.2.2 Procédures de traitement de l'aéronef, des passagers et du fret en ce qui concerne la sécurité.

Une description des procédures à utiliser pour allouer les sièges et l'embarquement et le débarquement des passagers et pour le chargement et le déchargement de l'aéronef. Il faut aussi indiquer d'autres procédures visant à assurer la sécurité pendant que l'aéronef se trouve sur l'aire de trafic. Ces procédures doivent porter sur ce qui suit :

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

9.2.3 Procédures de refus d'embarquement.

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

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — Certification et administration d'exploitant aérien

9.3 Procédures de vol et équipement de navigation en vol.

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

- (a) Les instructions permanentes (SOP) pour chaque phase du vol
- (b) Les instructions relatives à l'utilisation des check lists et quand elles doivent être utilisées
- (c) Les procédures d'urgence pour le départ
- (d) Les instructions relatives au maintien de la prise de conscience de l'altitude et à l'utilisation de rappels automatisés, ou de l'équipage de conduite, de l'altitude
- (e) Les instructions relatives à l'utilisation du pilotage automatique et de l'automanette en IMC
- (f) Les instructions relatives à la clarification et à l'acceptation des autorisations ATC, particulièrement en ce qui concerne le dégagement du terrain
- (g) Les briefings relatifs au départ et à l'approche
- (h) Les procédures de familiarisation avec les zones, les routes et les aérodromes
- (i) La procédure d'approche stabilisée
- (j) Les limitations des vitesses élevées de descente près de la surface
- (k) Les conditions requises pour commencer ou poursuivre une approche aux instruments
- (l) Les instructions relatives à l'exécution des procédures d'approche de précision et de non-précision aux instruments
- (m) L'affectation des tâches et procédures de l'équipage de conduite pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de nuit et des opérations d'approche et d'atterrissement aux instruments en IMC
- (n) Les circonstances dans lesquelles il faut maintenir une écoute radio
- (o) Les instructions et impératifs de formation pour l'utilisation des affichages tête haute (HUD) et de l'équipement visionnaire tout temps (EVS), selon le cas

9.3.1 Équipement de navigation.

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

9.3.2 Procédures de navigation.

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

- a) Les procédures de navigation standard, dont la politique relative à l'exécution de comparaisons indépendantes de ce qui a été saisi au clavier lorsque ceci affecte la trajectoire de vol que l'aéronef doit suivre.
- b) Nouvelle planification en vol.
- c) Les procédures à suivre en cas de dégradation du système.

- d) Lorsque cela est pertinent pour les opérations, les procédures de navigation à longue distance, les procédures à suivre en cas de panne de moteur pour les EDTO et la désignation et l'utilisation d'aérodromes de dégagement.
- e) Les instructions et les impératifs de formation pour éviter qu'un vol contrôlé percut le terrain et la politique relative à l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).
- f) La politique, les instructions, les procédures et les impératifs de formation pour éviter les collisions et relatifs à l'utilisation du système anti-collision embarqué (ACAS).
- g) Les informations et instructions relatives à l'interception d'aéronef civil, dont :
 - (1) Les procédures prescrites par la Partie 3 du RACH, NMO 8.8.1.28 pour les commandants de bord d'aéronefs interceptés ; et
 - (2) Les signaux visuels que les aéronefs intercepteurs et interceptés doivent utiliser, comme celles qui figurent à la Partie 3 du RACH.

9.3.4 Conditions atmosphériques défavorables et potentiellement dangereuses.

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

- (a) Orages ;
- (b) Turbulences ;
- (c) Cisaillement du vent ;
- (d) Courant-jet ;
- (e) Nuages de cendres volcaniques ;
- (f) Fortes précipitations ;
- (g) Tempêtes de sable ;
- (h) Onde orographique ; et
- (i) Inversions importantes de température.

9.3.5 Restrictions d'exploitation.

- (a) Exploitation par temps froid ;
- (b) Décollage et atterrissage dans des turbulences ;
- (c) Exploitation avec faible cisaillement du vent ;
- (d) Exploitation par vent de travers (y compris par vent arrière) ;
- (e) Opérations par température élevée ; et
- (f) Opérations à haute altitude

9.3.6 Indisponibilité de membres d'équipage.

Les procédures à suivre en cas d'indisponibilité de membres de l'équipage en vol. Il faut inclure des exemples de types d'indisponibilité et de la façon de les reconnaître.

9.3.7 Impératifs relatifs à la sécurité de la cabine.

Les procédures couvrant ce qui suit :

- (a) La préparation de la cabine pour le vol, les impératifs pendant le vol et la préparation pour l'atterrissement, dont les procédures d'arrimage de la cabine et des cuisines

- (b) Les procédures visant à s'assurer que les passagers sont assis à un endroit où, au cas où une évacuation d'urgence s'imposerait, ils peuvent le mieux aider et ne pas gêner l'évacuation de l'aéronef ;
- (c) Les procédures à suivre lors de l'embarquement et du débarquement des passagers ;
- (d) Les procédures à suivre pour l'avitaillement avec des passagers à bord, qui embarquent ou débarquent ;
- (e) Fumée à bord ; et
- (f) L'utilisation d'équipement électronique portatif et de téléphones mobiles.

9.3.8 Procédures d'information des passagers.

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

9.6 Vols non commercialisés.

Les procédures et limitations concernant :

- (a) Les vols de formation
- (b) Les vols d'essai ;
- (c) Les vols de livraison ;
- (d) Les vols de convoyage ;
- (e) Les vols de démonstration ; et
- (f) Les vols de mise en place, y compris les personnes qui peuvent être transportées sur ces vols.

9.7 Impératifs relatifs à l'oxygène.

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

10.0 Marchandises dangereuses et armes

10.1 Transport de marchandises dangereuses.

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

- (a) La politique du titulaire d'un PEA relative au transport de marchandises dangereuses ;
- (b) Les directives portant sur les impératifs ayant trait à l'acceptation, à l'étiquetage, à la manutention, au stockage et à la séparation des marchandises dangereuses ;
- (c) Les procédures et mesures à prendre en réaction à des situations d'urgence concernant des marchandises dangereuses ;
- (d) Les devoirs de tout le personnel concerné ; et
- (e) Les instructions portant sur le transport d'employés du titulaire d'un PEA.

10.2 Transport d'armes.

Les conditions dans lesquelles les armes et munitions de guerre et les armes de sport peuvent être transportées.

11. Sûreté

11.1 Politiques et procédures relatives à la sûreté.

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

11.2 Instructions et directives relatives à la sécurité.

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

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

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

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

12. Traitement des accidents et des événements

(a) Les procédures portant sur la façon de traiter les accidents et les événements et d'en aviser et d'en rendre compte. Cette section doit comprendre :

- (1) Les définitions des accidents et des événements ainsi que les responsabilités pertinentes de toutes les personnes concernées ;
- (2) La description de quels services de la compagnie, des Régies ou d'autres institutions doivent être notifiés, par quels moyens et dans quel ordre en cas d'accident ;
- (3) Les impératifs spéciaux de notification en cas d'accident ou d'événement lorsque des marchandises dangereuses sont transportées ;
- (4) Une description des impératifs de compte rendu d'événements et d'accidents spécifiques ;
- (5) Les formulaires utilisés pour les comptes rendus et la procédure à suivre pour leur soumission à l'OFNAC doivent aussi en faire partie ; et
- (6) Si le titulaire du PEA élabore, pour son propre usage interne, des procédures supplémentaires portant sur les comptes rendus, une description de leur applicabilité et des formulaires apparentés qui doivent être utilisés.
- (7) Les procédures à suivre par les commandants de bord qui sont témoins d'un accident.

13. Règles de l'air

Les règles de l'air, dont :

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

14. Système de gestion de la sécurité (SMS)

Les détails du système de gestion de la sécurité.

NMO 9—B.4.1.3 MANUEL DES PROGRAMMES DE FORMATION

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

1.0 Cursus de formation et programmes de contrôle

1.1 Exigences d'ordre général.

(a) Il faut élaborer des cursus de formation et des programmes de contrôle visant à répondre aux exigences respectives de l'OFNAC pour tout le personnel d'exploitation affecté à des tâches d'exploitation ayant trait à la préparation et/ou à la conduite d'un vol. Le titulaire d'un PEA n'est pas autorisé à utiliser quelque personne que ce soit en tant que membre de l'équipage de conduite requis ou à un poste d'exploitation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si cette personne répond aux exigences de formation et d'expérience récente établis par l'OFNAC pour ce poste.

1.2 Équipage de conduite.

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

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

1.3 Tous les membres d'équipage.

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

- (a) Les instructions relatives aux procédures d'urgence, aux affectations et à la coordination de l'équipage.)
- (b) Les instructions individuelles relatives à l'utilisation de l'équipement d'urgence embarqué, comme les extincteurs, l'équipement respiratoire d'urgence, l'équipement pour les premiers soins et comment s'en servir correctement, les issues de secours et les toboggans et le système d'oxygène de l'aéronef, y compris l'utilisation des bouteilles d'oxygène d'urgence portatives. Les membres de l'équipage doivent aussi s'entraîner à l'utilisation de l'équipement d'urgence destiné à les protéger en cas d'incendie ou de fumée dans le poste de pilotage.

(c) La formation doit aussi comprendre des instructions relatives aux urgences potentielles, comme une décompression rapide, un amerrissage forcé, la lutte contre le feu, l'évacuation de l'aéronef, les urgences médicales, les détournements et les passagers perturbateurs.

(d) La formation périodique prévue pour répondre aux impératifs de l'OFNAC.

1.5 Tout le personnel d'exploitation.

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

(a) La formation au transport en toute sécurité et à la reconnaissance de toutes les marchandises dangereuses autorisées par l'OFNAC à être transportées par air. La formation doit porter sur l'emballage, le marquage, l'étiquetage et la documentation corrects des articles dangereux et des articles magnétisés.

(b) Toute la formation appropriée en matière de sécurité requise par l'OFNAC.

(c) Une méthode permettant toute notification requise d'un accident ou d'un incident impliquant des marchandises dangereuses.

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

Un programme de formation écrit concernant leurs tâches respectives doit être élaboré pour le personnel d'exploitation autre que les membres d'équipage (comme l'agent technique d'exploitation, le personnel de manutention, etc.). Ce programme doit porter sur toute formation initiale, périodique, sur les différences, spécialisée et autre requise par l'OFNAC.

2.0 Procédures de formation et de vérification

2.1 Procédures de vérification de l'aptitude professionnelle

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

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

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

3.0 Conservation de la documentation

3.1 Documentation à conserver et temps de conservation.

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

NMO 9—B.4.4 MANUEL D'UTILISATION DE L'AERONEF

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

1. Informations d'ordre général et unités de mesure

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

2. Limitations

2.1 Limitations de certification et d'exploitation.

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

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

3. Procédures normales

Les procédures et tâches normales de l'équipage, les check-lists appropriées, le système relatif à leur utilisation et une déclaration couvrant les procédures nécessaires de coordination entre les membres d'équipage. Les procédures et tâches normales suivantes doivent y figurer :

- (a) Avant le vol ;
- (b) Avant de départ et chargement ;
- (c) Calage et vérification de l'altimètre ;
- (d) Circulation au sol, décollage et montée ;
- (e) Réduction du bruit ;
- (f) Croisière et descente ;
- (g) Approche, préparation à l'atterrissement et briefing ;
- (h) Approche VFR ;
- (i) Approche aux instruments ;
- (j) Approche visuelle et indirecte
- (k) Approche interrompue ;
- (l) Atterrissage normal ;
- (m) Après l'atterrissement ; et
- (n) Opération sur pistes mouillées et contaminées

3.1 Procédures spécifiques au poste de pilotage

- (a) Détermination de la navigabilité de l'aéronef ;
- (b) Obtention de l'autorisation de vol ;
- (c) Préparation initiale du poste de pilotage ;
- (d) Instructions permanentes d'exploitation
- (e) Discipline dans le poste de pilotage ;
- (f) Annonces standard ;
- (g) Communications ;
- (h) La sécurité des vols ;
- (i) Procédures de refoulement et de remorquage ;
- (j) Directives relatives à la circulation au sol et aux signaux des pistes ;
- (k) Procédures de décollage et de montée ;
- (l) Choix de la piste ;
- (m) Décollage par visibilité limitée ;

- (n) Décollage par temps inclément ;
- (o) Utilisation et limitations du radar météorologique ;
- (p) Utilisation des projecteurs d'atterrissage ;
- (q) Surveillance des instruments de vol ;
- (r) Réglage de la puissance pour le décollage ;
- (s) Défaillances lors du décollage ;
- (t) Décision d'interruption du décollage ;
- (u) Montée, meilleur angle, meilleure vitesse ;
- (v) Procédures de poste de pilotage stérile ;
- (w) Procédures en route et d'attente ;
- (x) Régulation de la vitesse ;
- (y) Carnet de navigation ;
- (z) Procédures de descente, d'approche et d'atterrissage ;
- (aa) Notification des problèmes de maintenance ; et
- (bb) Comment obtenir une maintenance et un entretien en route.

4.0 Procédures anormales et d'urgence.

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

Le manuel doit contenir une liste des situations anormales et d'urgence auxquelles les membres de l'équipage sont affectés et des check-lists appropriées comportant un système pour leur utilisation et une déclaration couvrant les procédures nécessaires pour la coordination entre les membres d'équipage. Les procédures et tâches relatives aux situations anormales et d'urgence suivantes doivent y figurer :

- (a) Indisposition de l'équipage ;
- (b) Exercices relatifs au feu et à la fumée ;
- (c) Vols non pressurisés ou partiellement pressurisés, selon le cas ;
- (d) Dépassement des limites structurelles, comme atterrissage en surcharge ;
- (e) Coups de foudre ;

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — Certification et administration d'exploitant aérien

- (f) Communications pour détresse et mise en état d'alerte de l'ATC en cas d'urgence ;
- (g) Panne de moteur ;
- (h) Défaillance du système ;
- (i) Directives relatives à un détournement en cas de défaillance technique grave ;
- (j) Avertissement de proximité du sol ;
- (k) Avertissement de l'ACAS ;
- (l) Cisaillement du vent ;
- (m) Atterrissage/amerrissage forcé ;
- (n) Évacuation de l'aéronef ;
- (o) Délestage du carburant (selon le cas) et atterrissage en surcharge ;
- (p) Considérations d'ordre général et politique ;
- (q) Procédures et précautions pour le délestage de carburant ;
- (r) Procédures d'urgence ;
- (s) Descente d'urgence ;
- (t) Bas niveau de carburant ;
- (u) Incident ou accident concernant des marchandises dangereuses ;
- (v) Procédures d'interception ;
- (w) Procédures et impératifs de communication ; et
- (x) Écoute radio.

5 . Données de performance

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

5.1 Données de performance.

La documentation relative à la performance fournissant les données nécessaires pour permettre à l'équipage de conduire de se conformer aux exigences de performance figurant dans le manuel de vol doit y figurer afin de déterminer ce qui suit :

- (a) Limite de montée au décollage — Masse, altitude, température ;
- (b) Limites de la longueur du terrain de décollage (sec, mouillé, contaminé) ;
- (c) Données de trajectoire nette de vol pour le calcul du franchissement d'obstacles ou, lorsque cela s'applique, de la trajectoire de décollage Les pertes de pente pour les montées initiales à virage
- (d) Limites de montée en route
- (e) Limites de montée en approche;
- (f) Limites de montée à l'atterrissement ;
- (g) Limites du terrain d'atterrissement (sec, mouillé, contaminé), y compris les effets de la défaillance en vol d'un système ou d'un appareil, si elle affecte la distance d'atterrissement ;
- (h) Limites d'énergie de freinage ; et

- (i) Vitesses applicables aux diverses phases de vol (tenant aussi compte des pistes mouillées ou contaminées)

5.1.1 Données de performance supplémentaires.

Données supplémentaires couvrant ce qui suit :

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

5.1.2 Autres données de performance acceptables.

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

5.2 Données de performance supplémentaires.

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

- (a) Pentes de montée avec tous les moteurs en marche ;
- (b) Données de descente progressive ;
- (c) Effet des fluides de dégivrage/antigivrage ;
- (d) Vol avec le train d'atterrissement sorti ;
- (e) Pour les aéronefs ayant 3 moteurs ou plus, vols de convoyage avec un moteur en panne ; et
- (f) Vols effectués aux termes d'une liste d'écart de configuration (CDL)

6.0 Planification du vol

6.1 Données de planification du vol.

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

6.2 Calculs du carburant et du lubrifiant.

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

7. Masse et centrage

7.1 Calcul de la masse et du centrage.

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

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

8. Chargement

8.1 Procédures de chargement.

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

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

8.2 Chargement de marchandises dangereuses.

Le manuel d'exploitation doit contenir une méthode permettant de notifier le commandant de bord lorsque des marchandises dangereuses sont chargées à bord de l'aéronef

9. Équipement de survie et d'urgence, dont l'oxygène

9.1 Liste de l'équipement de survie à transporter.

Une liste de l'équipement de survie à transporter sur les routes à suivre et les procédures de vérification de son fonctionnement avant le décollage. Il faut aussi inclure les instructions concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de l'équipement de survie et d'urgence et la ou les check-lists qui y sont associées

9.2 Signal visuel sol/air.

Les instructions illustrant le code de signalisation sol/air à utiliser par les survivants doivent être incluses

9.3 Utilisation de l'oxygène.

La procédure permettant de déterminer la quantité d'oxygène requise et celle qui est disponible.

Il faut tenir compte du profil du vol, du nombre d'occupants et d'une décompression possible de la cabine. Les informations doivent être fournies sous une forme facile à utiliser.

9.4 Utilisation de l'équipement d'urgence.

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

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

10. Procédures d'évacuation d'urgence

10.1 Instructions portant sur l'évacuation d'urgence.

Les instructions concernant la préparation à une évacuation d'urgence, dont la coordination de l'équipage et l'affectation des postes d'urgence.

10.2 Procédures d'évacuation d'urgence.

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

11. Systèmes de l'aéronef

11.1 Systèmes de l'aéronef.

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

12. Liste minimale d'équipements et liste d'écart de configuration

La liste minimale d'équipements et la liste d'écart de configuration pour les types d'aéronefs exploités et les opérations spécifiques autorisées, dont tout impératif ayant trait à l'exploitation lorsque la navigation fondée sur les performances est imposée.

13. Instructions et informations portant sur les routes et les aéroports (facultatif pour le présent manuel cf NMO 9—B.4.15 (b))

13.1 Instructions et informations.

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

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

NMO 9—B.4.13 CONSIGNES DE SECURITE AUX PASSAGERS

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

NMO 9—B.4.14 SYSTEME DE CONTROLE DES DONNEES AERONAUTIQUES

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

NMO 9—B.4.15(b) GUIDE ROUTIER — ZONES, ROUTES ET AERODROMES

- (a) Chaque demandeur et titulaire d'un PEA doit soumettre et tenir à jour, dans le cadre de son manuel d'exploitation, un guide routier comportant des informations spécifiques sur les zones, les routes et les aérodromes, contenant au moins les informations figurant en (c) ci-après.
- (b) Le guide de route s'assurera que l'équipage de conduite possède, pour chaque vol, les informations portant sur les installations de communication, les aides à la navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées et les départs aux instruments qui s'appliquent à l'opération, ainsi que celles que l'exploitant peut juger nécessaires pour effectuer correctement des vols.
- (c) Chaque guide de route doit contenir au moins les informations suivantes :
 - (1) Les altitudes minimales de vol pour chaque aéronef exploité.
 - (2) Les minima d'exploitation de chaque aérodrome devant être probablement utilisé en tant qu'aérodrome prévu pour l'atterrissement ou de dégagement.
 - (3) L'augmentation des minima d'exploitation d'aérodrome en cas de dégradation des installations d'approche ou de l'aérodrome
 - (4) Les minima d'exploitation de chaque héliport devant être probablement utilisé en tant qu'héliport prévu pour l'atterrissement ou de dégagement ;
 - (5) L'augmentation des minima d'exploitation d'héliport en cas de dégradation des installations d'approche ou de l'héliport ; et
 - (6) Les informations nécessaires pour la conformité aux profils de vol requis par la réglementation, dont, mais sans s'y limiter, la détermination de ce qui suit :
 - (i) Les impératifs de longueur de la piste si elle est sèche, mouillée et contaminée, dont ceux qui sont imposés par les défaillances des systèmes qui affectent la distance de décollage ;
 - (ii) Les limitations de montée au décollage ;
 - (iii) Les limitations de montée en route ;
 - (iv) Les limitations de montée à l'approche et à l'atterrissement ;
 - (v) Les impératifs de longueur de la piste d'atterrissement si elle est sèche, mouillée et contaminée, dont ceux qui sont imposés par les défaillances des systèmes qui affectent la distance d'atterrissement ; et
 - (vi) Les informations supplémentaires comme les limitations de la vitesse de rotation des roues.

NMO 9—B.4.16 SOURCES DES INFORMATIONS METEOROLOGIQUES

- (a) L'OFNAC accepte et considère les sources suivantes de bulletins météorologiques qui conviennent pour la planification de vol ou le contrôle du mouvement en vol :
- (1) OFFICE MÉTÉOROLOGIQUE DE L'ÉTAT
 - (2) Stations d'observation automatique de surface de l'État Haïtien

N. B. : Certains systèmes automatiques ne peuvent pas donner tout ce qui est requis pour un bulletin météorologique complet de surface pour l'aviation.

- (3) Les stations météorologiques supplémentaires pour l'aviation.
- (4) Les observations faites par les tours de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome.
- (5) Les observatoires météorologiques sous contrat avec l'État Haïtien.
- (6) Tout bureau météorologique actif exploité par un État étranger qui souscrit aux normes et pratiques des conventions de l'OACI.

N. B. : Ces bureaux météorologiques figurent normalement dans les tableaux météorologiques des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI.

- (7) Toute source militaire d'informations météorologiques acceptable par l'OFNAC.

N. B. : L'utilisation de sources militaires est limitée au contrôle des vols dont les aérodromes de départ, de destination, de dégagement ou de diversion sont militaires.

- (8) Les bulletins presque en temps réel, comme les rapports de pilotes, les rapports radar, les cartes récapitulatives radar et les rapports d'imagerie satellitaire provenant de sources météorologiques commerciales ou d'autres sources spécifiquement acceptables par l'OFNAC.
- (9) Un système d'information météorologique exploité et maintenu par le titulaire d'un PEA et acceptable par l'OFNAC.

NMO 9—B.4.17 EXIGENCES RELATIVES À LA LIMITÉ DES TEMPS DE VOL, DE SERVICE ET TEMPS DE REPOS

- (a) Un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) doit porter au moins sur ce qui suit :
 - (1) La politique et la documentation du FRMS
 - (2) Les processus de gestion des risques de fatigue
 - (3) Le processus d'assurance de sécurité du FRMS
 - (4) Les processus de promotion du FRMS
- (b) L'exploitant doit définir sa politique de FRMS, dont tous les éléments doivent être clairement identifiés.
- (c) La politique doit requérir que la portée des opérations FRMS soit clairement définie dans le manuel d'exploitation.
- (d) La politique FRMS doit :
 - (1) Refléter la responsabilité partagée de la direction, des équipages de conduit et des autres personnes concernées ;
 - (2) Clairement indiquer les objectifs de sécurité du FRMS ;
 - (3) Être signée par l'administrateur responsable des organismes ;
 - (4) Être communiquée, avec un aval visible, à tous les services et niveaux pertinents de l'organisme ;
 - (5) Déclarer l'engagement pris par la direction envers des comptes rendus efficaces portant sur la sécurité ;
 - (6) Déclarer l'engagement pris par la direction envers la mise à disposition de ressources adéquates pour le FRMS ;
 - (7) Déclarer l'engagement pris par la direction envers une amélioration continue du FRMS ;
 - (8) Requérir qu'une hiérarchie des responsabilités de la direction, des équipages de conduite et de cabine et des autres personnes concernées soit identifiée ; et
 - (9) Requérir des examens périodiques pour s'assurer qu'il demeure pertinent et approprié.
- (e) Documentation FRMS :
 - (1) Un exploitant doit élaborer et conserver une documentation FRMS à jour, qui décrit et enregistre :
 - (i) La politique et les objectifs du FRMS ;
 - (ii) Les processus et procédures FRMS ;
 - (iii) Les responsabilités et pouvoirs de ces processus et procédures ;

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — Certification et administration d'exploitant aérien

(iv) Les mécanismes de la participation continue de la direction, des équipages de conduite et de toutes les autres personnes concernées ;

(v) Les programmes de formation FRMS, les impératifs de formation et l'enregistrement de la participation ;

(vi) Les temps de vol prévus et réels, les périodes de service et de repos avec des écarts importants et les raisons de ces écarts ; et

N. B. : Les écarts importants sont décrits dans le Manuel FRMS (Doc 9966).

(vii) Les résultats de FRMS, dont les conclusions provenant des données collectées, les recommandations et les mesures prises.

(f) Processus de gestion des risques de fatigue — Identification des dangers, un exploitant doit élaborer et maintenir trois processus fondamentaux et documentés pour l'identification des dangers liés à la fatigue :

(1) Prédictif — Le processus prédictif doit identifier les risques de fatigue en examinant la programmation de l'équipage et en tenant compte des facteurs dont on sait qu'ils affectent le sommeil et la fatigue et leurs effets sur la performance. Les méthodes d'examen peuvent inclure, mais sans s'y limiter :

(i) L'expérience de l'exploitant ou de l'industrie en matière d'exploitation et les données collectées pour les types similaires d'exploitation ; (ii) Les pratiques de programmation basées sur l'expérience ; et (iii) Modèles biomathématiques.

(2) Proactif — Le processus proactif identifie les risques de fatigue dans les opérations aériennes en cours. Les méthodes d'examen peuvent inclure, mais sans s'y limiter :

(i) Compte rendu volontaire sur les risques de fatigue ;
(ii) Enquêtes sur la fatigue de l'équipage ;
(iii) Données pertinentes sur la performance de l'équipage de conduite ;
(iv) Bases de données et études scientifiques disponibles sur la sécurité ; et
(v) Analyse du temps de travail prévu par rapport à celui qui a été effectué.

(3) Réactif — Le processus réactif doit identifier la contribution des dangers posés par la fatigue aux rapports et événements associés à des conséquences potentiellement négatives au plan de la sécurité afin de déterminer comment l'impact de la fatigue aurait pu être minimisé. Le processus peut être déclenché au minimum par l'un quelconque des facteurs suivants :

(i) Rapports portant sur la fatigue ;
(ii) Rapports confidentiels ;
(iii) Rapports d'audit ;
(iv) Incidents ; et
(v) Analyse des données de vol.

(g) Évaluation des risques :

(1) Un exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures d'évaluation des risques permettant de déterminer la probabilité et la gravité potentielle des événements liés à la fatigue et d'identifier à quel moment il faut atténuer les risques qui y sont associés. Les procédures d'évaluations des risques doivent passer en revue les dangers identifiés et les relier à ce qui suit :

- (i) Les processus d'exploitation ;
 - (ii) Leur probabilité ;
 - (iii) Les conséquences possibles ; et
 - (iv) L'efficacité des obstacles et contrôles de la sécurité en place.
- (h) Atténuation des risques :
- (1) Un exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures d'atténuation des risques qui :
 - (i) Permettent de sélectionner les stratégies d'atténuation appropriées ;
 - (ii) Permettent la mise en œuvre des stratégies d'atténuation ; et
 - (iii) Assurent le suivi et l'efficacité de la mise en œuvre des stratégies.
- (i) Processus d'assurance sécurité FRMS — L'exploitant doit élaborer et maintenir un processus d'assurance sécurité FRMS pour :
 - (1) Permettre le suivi, l'analyse des tendances et la mesure en continue de la performance FRMAS afin de valider l'efficacité des contrôles des risques liés à la fatigue. Les sources de données peuvent comprendre ce qui suit, mais sans s'y limiter :
 - (i) Rapports et enquêtes sur les dangers ;
 - (ii) Audits et enquêtes ; et
 - (iii) Passages en revue et études portant sur la fatigue.
 - (2) Fournir un processus officiel pour la gestion des changements, devant comprendre, mais sans s'y limiter :
 - (i) L'identification des changements intervenant dans l'environnement d'exploitation, qui peuvent affecter le FRMS ;
 - (ii) L'identification des changements intervenant au sein de l'organisation, qui peuvent affecter le FRMS ; et
 - (iii) Les considérations relatives aux outils disponibles qui pourraient servir à maintenir ou à améliorer le rendement du FRMS avant la mise en œuvre des changements.
 - (3) Permettre l'amélioration continue du FRMS. Ceci comprend, mais sans s'y limiter :
 - (i) L'élimination et/ou la modification des contrôles des risques qui ont eu des conséquences indésirables ou qui ne sont plus nécessaires en raison des changements survenus dans l'environnement d'exploitation ou de l'organisation ;
 - (ii) Les évaluations de routine des installations, de l'équipement, de la documentation et des procédures ; et
 - (iii) La détermination de la nécessité d'introduire de nouveaux processus et de nouvelles procédures visant à atténuer les risques liés à la fatigue qui surviennent.

(j) Processus de promotion du FRMS — Soutient le développement continu du FRMS, l'amélioration continue de son rendement général et la réalisation de niveaux optimums de sécurité. Ce qui suit doit être établi et mis en œuvre par l'exploitant dans le cadre de son FRMS :

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Partie 9 — Certification et administration d'exploitant aérien

- (1) Des programmes de formation visant à assurer que le niveau de compétence correspond aux rôles et responsabilités de la direction, des équipages de conduite et de toutes les autres personnes concernées aux termes du FRMS prévu ; et
- (2) Un plan efficace de communication du FRMS qui :
 - (i) Explique les politiques, procédures et responsabilités du FRMS à tous les intéressés ; et
 - (ii) Décrit les voies de communications utilisées pour collecter et disséminer les informations relatives au FRMS.

NMO 9—B.5.4 MANUEL DE CONTROLE DE LA MAINTENANCE (MCM)

- (a) Chaque demandeur et titulaire d'un PEA doit soumettre et tenir à jour un manuel de contrôle de la maintenance contenant au moins ce qui suit :

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

1.0 Administration et contrôle du MCM

1.1 Introduction.

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

1.2 Système d'amendement et de révision.

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

2.0 Organisation générale

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

- 3.0** **Procédures de maintenance**
- 3.1** Utilisation du carnet de route des aéronefs et application de la MEL.
- 3.2** Élaboration et amendement du programme de maintenance des aéronefs.
- 3.3** Dossiers relatifs au moment où la maintenance est effectuée et à celle-ci, responsabilités, conservation.
- 3.4** Réalisation et contrôle des informations de maintien de la navigabilité obligatoire (consignes de navigabilité).
- 3.5** Analyse de l'efficacité du programme de maintenance.
- 3.6** Politique de concrétisation des modifications non obligatoires.
- 3.7** Normes relatives aux modifications majeures.
- 3.8** Rapports relatifs aux défauts :
 - (a) Analyse
 - (b) Liaison avec les fabricants et les autorités réglementaires
 - (c) Politique de report des défauts
- 3.9** Activité d'ingénierie.
- 3.10** Programmes de fiabilité :
 - (a) Cellule

- (b) Propulsion
- (c) Composants

3.11 Inspection avant le vol :

- (a) Préparation des aéronefs pour le vol
- (b) Fonctions de service au sol sous contrat
- (c) Sécurité du fret et chargement des bagages
- (d) Contrôle de l'avitaillement, quantité/qualité
- (e) Contrôle de la contamination par la neige, la glace, la poussière et le sable à une norme aviation approuvée

3.12 Pesée des aéronefs.

3.13 Procédures d'essai de vol.

3.14 Échantillons des documents, étiquettes et formulaires utilisés.

3.15 Parties appropriées du manuel d'exploitation du titulaire du PEA.