RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Unité – Dignité -Travail

MINISTÈRE EN CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE CENTRAFRICAINE

RAC 06 – PARTIE OPS 4

CERTIFICATION DES EXPLOITANTS AÉRIENS

Édition 01 – Mars 2019

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	-	01	Mars 2019	00	Mars 2019
LPE	2	01	Mars 2019	00	Mars 2019
EE/A	3	01	Mars 2019	00	Mars 2019
LR	4	01	Mars 2019	00	Mars 2019
TM	5 – 7	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre A	8 – 13	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre B	14– 17	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre C	18 – 22	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre D	23 – 32	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre E	33	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre F	34	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre G	35	01	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre H	36	01	Mars 2019	00	Mars 2019
PG APPENDICES	37	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 1	38 – 40	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 2	41 – 43	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 3	44– 47	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 4	48– 52	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 5	53– 54	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 6	55 – 56	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 7	57	01	Mars 2019	00	Mars 2019

ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS / AMENDEMENTS

ÉDITIONS

Numéro	Date	Motifs
01	Mars 2019	Première Edition

AMENDEMENTS

Numéro	Date	Page	Motifs

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date
Code	CEMAC	Code de l'Aviation Civile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale		Juillet 2012
Loi	République Centrafricaine	Loi N°09.013 portant création de l'ANAC-C		10 août 2009
Annexe 6 – Partie 1	OACI	Exploitation Technique des Avions	10ème Édition Amdt 41	Juillet 2016 Avril 2017

TABLE DES MATIÈRES

		Page
CHAPITRE A - GÉNÉRALITÉS		**8**
OPS 4.A.101	Domaine d'application	8
OPS 4.A.102	Définitions	8
OPS 4.A.103	Abréviations et acronymes	12
CHAPITRE B - AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN		**14**
OPS 4.B.201	Préambule	14
OPS 4.B.202	Généralités	14
OPS 4.B.203	Constitution du dossier	15
OPS 4.B.204	Dirigeants des entreprises de transport aérien	15
OPS 4.B.205	Délivrance et maintien de l'agrément de transporteur aérien	16
OPS 4.B.206	Validité de l'agrément de transporteur aérien	16
OPS 4.B.207	Retrait de l'agrément de transporteur aérien	16
OPS 4.B.208	Respect de la législation nationale	17
OPS 4.B.209	Dispositions transitoires	17
OPS 4.B.210	Frais de délivrance des documents	17
OPS 4.B.211	Évaluation de la capacité financière	17
OPS 4.B.212	Confidentialité des données	17
CHAPITRE C - CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN		**18**
OPS 4.C.301	Conformité au certificat de transporteur aérien	18
OPS 4.C.302	Demande d'un certificat de transporteur aérien	18
OPS 4.C.303	Délivrance ou refus d'un certificat de transporteur aérien	18
OPS 4.C.304	Contenu du certificat de transporteur aérien	19
OPS 4.C.305	Durée de la validité d'un certificat de transporteur aérien	20
OPS 4.C.306	Amendement d'un certificat de transporteur aérien	20
OPS 4.C.307	Accès pour inspection	21
OPS 4.C.308	Conduite des tests et des inspections	21
OPS 4.C.309	Polices d'Assurance	22
CHAPITRE D -CERTIFICATION DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ET MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA		**23**
OPS 4.D.401	Domaine d'application	23

OPS 4.D.402 Siège d'exploitation 23
OPS 4.D.403 Personnel requis pour les opérations de transport aérien commercial 23
OPS 4.D.404 Système qualité 25
OPS 4.D.405 Soumission et révision des manuels des politiques et des procédures 25
OPS 4.D.406 Conservation des documents 26
OPS 4.D.407 Dossiers relatifs aux enregistreurs de conversations du poste de pilotage et aux enregistreurs de données de vol 27
OPS 4.D.408 Aéronefs exploités par le titulaire du CTA 28
OPS 4.D.409 Livret technique d'aéronef 28
OPS 4.D.410 Familiarisation avec les procédures de la compagnie 29
OPS 4.D.411 Système de gestion de la sécurité 29
OPS 4.D.412 Système de documentation relative à la sécurité en vols 29
OPS 4.D.413 Aéronef autorisé 29
OPS 4.D.414 Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger 30
OPS 4.D.415 Vol banalisé 30
OPS 4.D.416 Location avec équipage 30
OPS 4.D.417 Démonstration d'évacuation d'urgence 30
OPS 4.D.418 Vols de démonstration 31
OPS 4.D.419 Installations 32
OPS 4.D.420 Horaires d'exploitation 32
OPS 4.D.421 Maintien de la validité du CTA 32
CHAPITRE E -GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES DU TITULAIRE D'UN CTA 33
OPS 4.E.501 Domaine d'application 33
CHAPITRE F -CTA – EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE 34
OPS 4.F.601 Domaine d'application 34
OPS 4.F.602 Responsabilité concernant la maintenance 34
CHAPITRE G -GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN CTA 35
OPS 4.G.701 Domaine d'application 35
OPS 4.G.702 Exigences en matière de sûreté 35
CHAPITRE H -GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRED'UN CTA 36
OPS 4.H.801 Domaine d'application 36
OPS 4.H.802 Approbation du transport de marchandises dangereuses 36
(APPENDICES) 37
Appendice 1. OPS 4.C.304 (c) –Modèle de certificat de transporteur aérien 38

Appendice 2. OPS 4.C.304 (e) - Spécifications d'exploitation 41
Appendice 3. OPS 4.D.403 - Personnel requis pour les opérationsde transport aérien commercial 44
Appendice 4. OPS 4.D.409 - Livret technique d'aeronef 48
Appendice 5. OPS 4.D.415 - Vol banalisé 53
Appendice 6.OPS 4.D.417 - Démonstration d'évacuation d'urgence 55
Appendice 7. OPS 4.D.418 - Vols de démonstration 57

CHAPITRE A – GÉNÉRALITÉS

OPS 4.A.101 - DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le RAC 06 – PARTIE OPS 4 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 République Centrafricaine.

(b) Cette partie de la réglementation prescrit les exigences relatives à la certification initiale et le maintien de la validité des Certificats de Transporteur Aérien (CTA) délivrés par la République Centrafricaine.

(c) Sauf disposition contraire, le RAC 06 – PARTIE OPS 4 s'applique à toutes les opérations de transport aérien commercial effectuées par les titulaires d'un CTA pour lesquels la République Centrafricaine est l'État de l'exploitant aux termes des définitions figurant à l'Annexe 1 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

(d) Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas du présent règlement.

OPS 4.A.102 - DÉFINITIONS

(a) Aux fins du RAC 06 – PARTIE OPS 4, les définitions suivantes s'appliquent :

(1) ***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.

(2) ***Accord de banalisation***. Un contrat de location qui permet à un transporteur aérien de louer sans équipage et prendre ou abandonner le contrôle opérationnel d'un aéronef dans un aéroport.

(3) ***Affichage tête haute (HUD).***Un système d'affichage qui présente les informations de vol sur le champ de vision avant externe du pilote.

(4) ***Agent technique d'exploitation/de régulation des vols***. Une personne désignée par l'exploitant pour exercer le contrôle et la supervision des opérations de vol, qu'elle soit titulaire d'une licence ou non, dont les qualifications sont conformes à l'Annexe 1 de l'OACI, qui soutient, informe et/ou aide le commandant de bord dans l'exécution sans danger d'un vol.

(5) ***Assurance de la qualité***. L'assurance de la qualité, par opposition au contrôle de la qualité, fait entrer en jeu des activités dans les domaines de vérification des affaires, des systèmes et techniques. Un ensemble d'actions prédéterminées et systématiques qui sont requises pour avoir adéquatement confiance dans le fait qu'un produit ou un service répond aux exigences de qualité.

(6) ***Certificat de Transporteur Aérien (CTA).*** document délivré à une entreprise par l'ANAC-C attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.

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

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

(9) ***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.

(10) ***Conteneur de fret***. Voir unité de chargement.

(11) ***Conteneur de fret en cas de transport de matière radioactive.*** Un article d'équipement de transport conçu pour faciliter le transport de marchandises emballées par un ou plusieurs moyens de transport sans rechargement intermédiaire. Il doit être enfermé, rigide et suffisamment solide pour des usages répétés et doit avoir des dispositifs facilitant sa manutention en particulier pour le transfert entre aéronefs et d'un moyen de transport à un autre. Un petit conteneur de fret a soit une dimension extérieure hors-tout de moins de 1,5 m ou un volume intérieur n'excédant pas 3 m³. Tout autre conteneur de fret est considéré comme étant un grand conteneur de fret.

(12) ***Contrôle de la qualité***. Le processus réglementaire d'inspection par lequel le rendement réel est comparé à des normes, comme le maintien des normes de fabrication de produits aéronautiques, et toute différence fait l'objet d'une action.

(13) ***Dirigeant responsable.*** La personne acceptable par l'Autorité, qui détient des pouvoirs accordés par la société constituée pour assurer que toutes les activités d'exploitation et de maintenance puissent être financées et exécutées conformément aux normes requises par l'Autorité et tout autre impératif requis par l'exploitant.

(14) ***Document d'expédition de marchandises dangereuses.*** Un document spécifié par les Instructions Techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. Il est rempli par la personne qui demande le transport aérien des marchandises dangereuses et comporte des informations sur celles-ci. Le document est assorti d'une déclaration signée indiquant que les marchandises dangereuses sont décrites dans leur totalité et avec précision par leurs noms d'expédition corrects et numéro ONU (s'il y en a un) et qu'elles sont correctement classifiées, emballées, étiquetées et en état d'être transportées.

Voir la définition des Instructions Techniques au point (30) ci-dessous.

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

(16) ***Expédition.*** Un ou plusieurs colis de marchandises dangereuses acceptés d'un expéditeur par un exploitant, en même temps et à la même adresse, qui figurent sur un même bordereau et allant à un destinataire à une adresse de destination.

(17) ***Exploitant****.* Une personne, organisation ou entreprise se livrant ou offrant de se livrer à l'exploitation d'un aéronef.

(18) ***Fiche de maintenance***. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le Manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

La responsabilité de chaque étape de la maintenance effectuée est assumée par la personne qui la signe et la fiche de maintenance certifie l'ensemble de ce qui a été fait. Ceci ne réduit en rien la responsabilité des techniciens de maintenance d'aéronefs (AMT) ou de l'organisme de maintenance en ce qui concerne les fonctions ou tâches qu'ils accomplissent. L'exploitant aérien est dans l'obligation de désigner, par nom ou titre de fonction, chaque AMT ou organisme de maintenance titulaire d'une licence, autorisé à délivrer la mise en service de navigabilité.

(19) ***Instructions techniques***. La plus récente édition en vigueur des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc. 9284-AN/905), comprenant le Supplément et tout addendum approuvé et publié sur décision du Conseil de l'OACI. L'expression « Instructions Techniques » est utilisée dans le présent règlement.

(20) ***Liste d'écarts de configuration (LEC).*** 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.

(21) ***Livret technique d'aéronef.*** Documentation pour un aéronef comprenant l'état d'entretien de l'aéronef et une fiche pour chaque vol effectué par l'aéronef. Le livret technique d'aéronef se compose d'une section des fiches de voyage et d'une section pour l'entretien.

(22) ***Manuel de contrôle de maintenance***. Un document qui indique les procédures que l'exploitant doit suivre pour assurer que toute maintenance programmée ou non soit exécutée sur l'aéronef de l'exploitant en temps opportun et de façon contrôlée et satisfaisante.

(23) ***Manuel des procédures 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.

(24) ***Manuel d'exploitation***. Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'exploitation doit utiliser dans l'exercice de ses fonctions.

(25) ***Manuel d'utilisation de l'aéronef.*** Un manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence, les listes de contrôle, les limitations, les informations de rendement, les détails des systèmes de l'aéronef et autres matériels pertinents pour l'exploitation de l'aéronef.

(26) ***Marchandises dangereuses***. Articles ou substances susceptibles de constituer un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou à l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses contenue dans les Instructions Techniques de l'OACI (voir définition ci-après) ou qui sont classifiées en vertu de ces Instructions.

— Les marchandises dangereuses sont classifiées au Chapitre 18.3 du RAC 18.

(27) ***Membre d'équipage.*** Une personne à qui un exploitant a confié des tâches à bord d'un aéronef pendant une période de service en vol.

(28) ***Membre de l'équipage de cabine.*** Un membre de l'équipage qui se livre, dans l'intérêt de la sécurité des passagers, à des tâches affectées par l'exploitant ou le pilote commandant l'aéronef, mais qui n'agit pas en tant que membre de l'équipage de conduite.

(29) ***Membre de l'équipage de conduite*.** Un membre de l'équipage titulaire d'une licence dont les tâches sont essentielles au fonctionnement d'un aéronef pendant le temps de vol lors d'une période de service en vol.

(30) ***Numéro ONU***. Le numéro à quatre chiffres affecté par le Comité des experts de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses pour identifier une substance ou un groupe donné de substances.

(31) ***Opération de transport aérien commercial***. Transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

(32) ***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 dont le but est une interaction sans danger entre les êtres humains et les autres composantes des systèmes grâce à la prise en compte appropriée des performances humaines.

(33) ***Service au sol***. Les services nécessaires pour l'arrivée et le départ d'un aéronef d'un aéroport, autres que ceux de la circulation aérienne.

(34) ***Système de gestion de la sécurité (SMS).***Une façon systématique d'aborder la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

(35) ***Système de maintenance équivalent.*** Le titulaire d'un CTA est autorisé à effectuer sa propre maintenance, son entretien préventif ou une modification, pour autant que son système de maintenance soit approuvé par l'Autorité et équivalent à celui d'un OMA.

(36) ***Système qualité***. La structure organisationnelle, les responsabilités, les procédures, les processus et les ressources pour la mise en œuvre de la gestion de la qualité.

(37) ***Unité de chargement***. Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet, ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.

(38) ***Visionique tout temps (EVS).***Un système d'affichage d'images électroniques en temps réel de l'extérieur grâce à des capteurs d'images.

OPS 4.A.103 – ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

(a) Les abréviations et acronymes suivants utilisés dans le présent règlement, ont les significations qui suivent :

(1) ***ANAC–C*** – Autorité Nationale de l'aviation Civile de la République Centrafricaine

(2) ***ATPL*** – Licence de Pilote de ligne (*Airline Transport Pilot Licence*)

(3) ***CDB*** – Commandant de bord

(4) ***CEMAC*** – Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

(5) ***CAT***– Catégorie d'approche

(6) ***CDL*** **–** Liste d'écarts de configuration (*Configuration Deviation List*)

(7) ***CTA*** – Certificat de Transporteur Aérien

(8) ***EDTO*** - Vol à temps de déroutement prolongé

(9) ***IFR*** – Règles de vol aux instruments (*Instrument Flight Rules*)

(10) ***IMC***- Conditions météorologiques de vol aux instruments (*Instruments Meteorological Conditions*).

(11) ***MEL*** – Liste minimale d'équipements (*Minimum Equipment List*)

(12) ***OMA*** – Organisme de Maintenance Agréé

(13) ***ONU*** – Organisation des Nations Unies

(14) ***SMS***– Système de gestion de la sécurité (*Safety Management System*)

(15) ***VFR***– Règles de vol à vue (*Visual Flight Rules*)

(16) ***VMC***- Conditions météorologiques de vol à vue (*Visual Meteorological Conditions*).

CHAPITRE B

AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

OPS 4.B.201 - PRÉAMBULE

(a) Tout postulant qui sollicite un agrément en vue d'exploitation de transport aérien (passagers, fret, courrier) doit satisfaire aux conditions obligatoires définies dans le présent chapitre.

OPS 4.B.202 – GÉNÉRALITÉS

(a) En dehors des entreprises étrangères de transport aérien opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, nul ne peut exercer l'activité de transport aérien en République Centrafricaine s'il n'est détenteur d'un Agrément et d'un Certificat de Transporteur Aérien délivrés respectivement par le Ministre en charge de l'aviation civile et par le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile dans les conditions fixées par le présent règlement.

(b) Il ne sera ni délivré, ni maintenu en validité un agrément et un Certificat de Transporteur Aérien à un exploitant, dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.

(c) Toute entreprise qui satisfait aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un Agrément et un Certificat de Transporteur Aérien.

OPS 4.B.203 - CONSTITUTION DU DOSSIER

(a) La société candidate ou le postulant à l'Agrément de transport aérien et/ ou de travail aérien doit constituer un dossier comprenant les pièces suivantes:

(1) la demande motivée ;

(2) les statuts de la société conformes aux dispositions OHADA ;

(3) l'immatriculation au Registre du Commerce de la République Centrafricaine ;

(4) une lettre d'intention (LOI) signée avec le propriétaire de ou des aéronefs prévus pour l'exploitation, à défaut de production d'un contrat de location ou de titre de propriété d'aéronefs;

(5) le dépôt d'un casier judiciaire datant de moins de 3 mois comme preuve de la bonne moralité des dirigeants de l'entreprise;

(6) le plan d'entreprise ou business plan y compris le compte d'exploitation prévisionnel et

l'étude pertinente du marché visé (relations, zones, types d'aéronefs utilisés…) ;

(7) les indications relatives à l'identité du postulant (pièces d'identité…) ;

(8) les cartes de séjour et certificats de résidence pour les étrangers ;

(9) le programme d'activités ;

(10) le dépôt d'une caution de trente (30) millions pour les aéronefs dont la masse maxi au decollage est inferieure ou égale à 5700 Kg et de cinquante (50) millions au-delà. Cette caution est matérialisée par un engagement écrit d'une banque installée en République Centrafricaine ;

(11) Une quittance de l'ANAC-C pour les frais d'étude de dossier ; et

(12) pour les sociétés détenues par des étrangers, justifier d'une prise de participation au capital social par des nationaux sauf dérogation du Ministre en charge de l'Aviation Civile.

(b) Le dossier complet est adressé directement au Ministre en charge de l'Aviation Civile qui le transmet à l'ANAC-C pour examen.

(c) Le dossier du postulant à la demande d'Agrément doit contenir toutes les informations décrivant les éléments suivants :

(1) la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;

(2) le réseau envisagé ; et

(3) la flotte.

(d) l'ANAC-C fait retour au Ministre d'une fiche motivée, en faveur de la requête ou de son rejet.

(e) Les délais de traitement des demandes d'Agrément sont de trois (03) mois au plus. Toute suite négative est dûment motivée.

(f) Une entreprise dont la demande d'Agrément de transporteur aérien a été rejetée peut introduire sans préjudice, des recours prévus par la législation nationale.

OPS 4.B.204 - DIRIGEANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

(a) La délivrance d'un Agrément de transporteur aérien est subordonnée à la vérification de la moralité des personnes qui dirigeront effectivement les activités de l'entreprise. Est acceptée comme preuve suffisante, la production de documents délivrés par les autorités compétentes de la République Centrafricaine ou celles de provenance desdites personnes.

(b) Les documents ou attestations visés au paragraphe (a) ci-dessus ne doivent pas dater, lors de leur production, de plus de trois (03) mois.

OPS 4.B.205 - DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) L'octroi d'un Agrément n'est pas subordonné à la possession d'aéronef (location, propriété ou copropriété).

(b) Cependant, pour le maintien de l'Agrément, le Ministre en charge de l'Aviation Civile exige des transporteurs qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs aéronefs en propriété ou en copropriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location dont la durée sera d'au moins six (06) mois.

(c) L'Agrément de transporteur aérien n'est ni cessible, ni transférable.

(d) La délivrance de l'Agrément est conditionnée par l'avis technique de l'ANAC-C et au paiement des frais y relatifs. Ces frais sont perçus par l'ANAC-C.

OPS 4.B.206 - VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Lorsqu'un transporteur aérien n'a pas commencé ses activités ou a interrompu ses activités pendant douze(12) mois après la délivrance d'un Agrément, il est soumis à un nouvel examen.

(b) La validité de l'agrément est de deux (02) ans pour la première délivrance et de cinq (05) ans pour le renouvellement.

(c) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle, le Ministre en charge de l'Aviation Civile réexamine l'Agrément accordé.

OPS 4.B.207 - RETRAIT DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Un transporteur aérien contre lequel une procédure collective est engagée, ne peut être autorisé à conserver son Agrément s'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

(b) La non observation des dispositions de la section OPS 4.B.209 constituera une cause irréfragable de suspension ou de retrait de l'Agrément.

(c) Le Ministre en charge de l'Aviation Civile peut, de façon motivée, retirer l'Agrément en cas de non-respect des conditions fixées dans le présent règlement.

OPS 4.B.208 - RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE

(a) Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la réglementation internationale applicable.

OPS 4.B.209 - DISPOSITIONS TRANSITOIRES

(a) Jusqu'au 01er janvier 2020, les agréments en cours de validité en République Centrafricaine sont maintenus, sous réserve du respect des lois et règlements sur la base desquels ils ont été délivrés.

OPS 4.B.210 - FRAIS DE DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS

(a) Les frais relatifs aux délivrances des Agréments et à leur renouvellement sont fixés par arrêté du Ministre en charge de l'Aviation Civile.

OPS 4.B.211 - ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

(a) Le postulant à un Agrément de transporteur aérien fournira toutes les informations nécessaires pour permettre à l'ANAC-C de s'assurer lors de l'enquête préliminaire que le postulant répond aux conditions suivantes:

(1) ses ressources financières sont suffisantes ; et

(2) les études de trafic ou autres données qu'il a présentées permettent de croire que l'exploitation proposée devrait être rentable.

OPS 4.B.212 - CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES

(a) Les informations confidentielles communiquées à l'ANAC-C dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

CHAPITRE C

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

OPS 4.C.301 - CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'un CTA 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 termes et conditions de son CTA.

(c) Tout titulaire d'un CTA doit transporter à bord de son aéronef une copie certifiée authentique du certificat de transporteur aérien et une copie des spécifications d'exploitation pertinentes pour le type d'aéronef utilisé, délivrée avec le certificat. Lorsque le Certificat et les spécifications d'exploitation qui y sont associées sont délivrés dans une langue autre que l'anglais, une traduction en anglais doit y être adjointe.

(d) Afin de continuer à détenir ce certificat, tout titulaire d'un CTA doit se conformer en tout temps aux termes et conditions de délivrance du CTA ainsi qu'aux exigences relatives à la maintenance.

OPS 4.C.302 - DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Un postulant désirant obtenir un CTA auprès de l'ANAC-C doit soumettre une demande:

(1) sous la forme et la manière prescrites par l'ANAC-C; et

(2) contenir toute information que le postulant est tenu de soumettre à l'ANAC-C.

(b) Tout postulant doit soumettre la demande d'un CTA initial au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue de l'exploitation.

(c) Au moment de la soumission, le postulant doit fournir toutes les informations et tous les manuels requis aux termes du présent règlement.

OPS 4.C.303 - DÉLIVRANCE OU REFUS D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) L'ANAC-C peut délivrer un CTA si, après enquête, elle détermine que le postulant:

(1) est un ressortissant de la République Centrafricaine ou le cas échéant, satisfait les conditions de la note contenue à la section OPS 4.B.203;

(2) a son siège principal d'exploitation et son siège social, selon le cas, en République Centrafricaine;

(3) répond à la réglementation et aux normes qui s'appliquent pour le titulaire d'un CTA;

(4) possède l'équipement correct et adéquat pour les opérations de transport aérien commercial sans danger et la maintenance de l'aéronef ; et

(5) détient les pouvoirs économiques aux termes des dispositions relatives au Code de l'aviation civile en vigueur.

(b) L'ANAC-C peut refuser une demande de CTA si elle détermine:

(1) que le postulant ne possède pas l'équipement correct ou adéquat ou ne peut pas se livrer à des opérations de transport aérien commercial en toute sécurité;

(2) que le postulant a été précédemment titulaire d'un CTA qui a été révoqué; ou

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

(c) La délivrance du CTA est conditionnée au paiement des frais dont le montant est fixé par Arrêté du Ministre en Charge de l'Aviation Civile.

OPS 4.C.304 - CONTENU DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Le CTA se compose de deux documents :

(1) un certificat d'une page a affiché en public et signé par le Directeur Général de l'ANAC-C; et

(2) les spécifications d'exploitation comportant les conditions qui s'appliquent au titulaire du CTA.

(b) L'ANAC-C délivre un CTA sur lequel figurent:

(1) l'État de l'exploitant et le service de délivrance;

(2) le numéro du certificat de transporteur aérien 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'ANAC-C; et

(5) l'endroit, pour un document contrôlé transporté à bord, où les détails portant sur les contacts de la direction d'exploitation peuvent être trouvés.

(c) Voir Appendice 1 -OPS-4.C.304 (c) pour le format, le contenu et les conditions du Certificat de Transporteur Aérien.

(d) Les spécifications d'exploitation associées au certificat de transporteur aérien doivent contenir les autorisations, conditions, limitations et approbations de l'ANAC-C, délivrées conformément aux exigences qui s'appliquent à l'exploitation et à la maintenance effectuées par le titulaire du CTA.

(e) Le certificat de transporteur aérien et les spécifications d'exploitation qui y sont associées, doivent être délivrés conformément à l'Appendice 2 -OPS-4.C.304 (e).

OPS 4.C.305 - DURÉE DE LA VALIDITÉ D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Un CTA ou toute partie de CTA délivré par l'ANAC-C est en vigueur pendant vingt-quatre (24) mois, sauf si :

(1) l'ANAC-C amende, suspend, révoque ou autrement met fin au Certificat ;

(2) le titulaire du CTA le restitue à l'ANAC-C;

(3) si la date de validité a expiré, ou

(4) le titulaire du CTA suspend ses opérations pendant plus de six (06) mois.

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

OPS 4.C.306 - AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) L'ANAC-C peut amender un CTA si:

(1) elle détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt du public le requièrent ; ou

(2) le titulaire du CTA le demande et l'ANAC-C détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le permettent.

(b) Si l'ANAC-C 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 aériens commerciaux, cet amendement prend effet sans délai à la date à laquelle le titulaire du CTA en reçoit notification.

(c) Le titulaire d'un CTA 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'ANAC-C, à l'exception de ceux d'urgence, entrent en vigueur 30 jours après notification au titulaire du CTA, 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 CTA 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 CTA est requis, sauf après réception de la notification d'approbation de l'ANAC-C.

OPS 4.C.307 - ACCÈS POUR INSPECTION

(a) Afin de déterminer la conformité à la réglementation qui s'applique, le titulaire du CTA doit :

(1) autoriser l'accès à l'ANAC-C et coopérer avec elle en ce qui concerne quelque organisme, installation et aéronef que ce soit qui lui appartient ;

(2) s'assurer que l'ANAC-C ait accès à toute installation ou à tout organisme auprès duquel il sous-traite les services associés aux opérations de transport aérien commercial et aux services de maintenance associés et que celui-ci coopère avec elle ; et

(3) autoriser à l'ANAC-C un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage des aéronefs lors des vols.

(b) Tout titulaire d'un CTA doit fournir à l'ANAC-C un siège d'observateur à bord de chacun de ses aéronefs, à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage de conduite peuvent être surveillées facilement.

— L'ANAC-C détermine si l'emplacement du siège et l'aptitude à surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage de conduite conviennent.

OPS 4.C.308 - CONDUITE DES TESTS ET DES INSPECTIONS

(a) L'ANAC-C se livre à une validation continue de l'habilitation du titulaire d'un CTA à détenir son certificat ainsi que les approbations qui y sont associées.

(b) Le titulaire d'un CTA doit permettre à l'ANAC-C de conduire les tests et les inspections à quelque moment et en quelque lieu que ce soit, afin de déterminer s'il se conforme aux lois, règlements et termes et conditions auxquels il est assujetti.

(c) Le titulaire d'un CTA doit mettre à disposition, à son siège principal d'exploitation :

(1) toutes les parties de son certificat de transporteur aérien 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 exigences qui s'appliquent.

(d) Tout ou partie du CTA peut être suspendu si son titulaire ne met pas à la disposition de l'ANAC-C, sur demande, toutes les parties des manuels d'exploitation et de maintenance et tout dossier, document ou rapport requis.

OPS 4.C.309 POLICES D'ASSURANCE

(a) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit une police d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents de travail, de dommages, d'avaries et autres.

(b) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit également des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

CHAPITRE D

CERTIFICATION DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ET MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA

OPS 4.D.401 - DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le Chapitre D définit les exigences qui s'appliquent à la certification des exploitants et au maintien de la validité du CTA.

OPS 4.D.402 - SIÈGE D'EXPLOITATION

(a) Tout titulaire d'un CTA qui n'est pas autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son Certificat de Transporteur Aérien doit avoir un siège principal d'exploitation.

(b) Tout titulaire d'un CTA qui est autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son Certificat de Transporteur Aérien 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) Tout titulaire d'un CTA doit notifier par écrit à l'ANAC-C, au moins 30 jours avant de proposer d'établir ou de changer l'emplacement de l'un ou l'autre siège.

OPS 4.D.403 - PERSONNEL REQUIS POUR LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

(a) Tout titulaire d'un CTA doit avoir un Dirigeant responsable acceptable par l'ANAC-C, 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'ANAC-C.

(b) Lors d'opérations de transport aérien commercial, le titulaire d'un CTA doit avoir du personnel qualifié, dont les compétences en matière d'aviation civile sont prouvées, disponible et travaillant à plein temps aux postes suivants ou à leur équivalent :

(1) Responsable exploitation ;

(2) Responsable de la formation et de l'entrainement des équipages ;

(3) Responsable de la sécurité;

(4) Responsable de la maintenance;

(5) Responsable Qualité ;

(6) Responsable Sûreté

— *« Compétence en matière d'aviation civile » signifie qu'une personne possède les qualifications techniques et l'expérience en matière de gestion acceptables par l'ANAC-C pour le poste occupé.*

(c) L'ANAC-C peut approuver des postes ou un certain nombre de postes, autres que ceux qui sont indiqués, si le titulaire du CTA peut démontrer qu'il peut effectuer l'exploitation avec le plus haut niveau de sécurité sous la direction de catégories de personnel de gestion moins nombreuses ou différentes en raison de ce qui suit :

(1) le type d'exploitation concernée ;

(2) le nombre d'aéronefs utilisés ; et

(3) le domaine d'exploitation.

(d) Voir Appendice 3- OPS 4.D.403 en ce qui concerne les exigences supplémentaires en matière de personnel de gestion.

(e) Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes du présent chapitre, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu du CTA 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 CTA :

(i) normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;

(ii) le présent règlement ;

(iii) les spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ;

(iv) toutes les exigences appropriées portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans le présent règlement ;

(v) les exigences du présent règlement relatives aux manuels.

(f) Tout titulaire d'un CTA doit :

(1) spécifier, dans les termes de politique générale du Manuel d'exploitation, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs du personnel requis par le présent chapitre ;

(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 à l'ANAC-C de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué.

OPS 4.D.404 - SYSTÈME QUALITÉ

(a) Tout titulaire d'un CTA établit un système qualité et nomme un responsable de la qualité chargé 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 au Dirigeant Responsable pour s'assurer que les mesures correctives sont prises lorsqu'elles s'imposent.

(b) Tout titulaire d'un CTA 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 tous les exigences, à toutes les normes et à toutes les procédures qui s'appliquent.

(c) Le système qualité et le responsable de la qualité doivent être acceptables pour l'ANAC-C.

(d) Tout titulaire d'un CTA doit décrire le système qualité dans la documentation pertinente, comme indiqué aux IEM du RAC 06 - PARTIE OPS1.B.035 et IEM RAC 06 - PARTIE OPS3.B.035.

(e) Nonobstant le paragraphe (a) ci-dessus, l'ANAC-C peut accepter la nomination de deux responsables de la qualité, un pour l'exploitation et l'autre pour la maintenance, à condition que l'exploitant ait désigné une unité de gestion de la qualité pour assurer que le système qualité soit appliqué de façon uniforme dans toute la compagnie.

(f) Lorsque le titulaire du CTA est aussi l'OMA, son système de gestion de la qualité peut être combiné avec les exigences d'un OMA et soumis à l'ANAC-C pour acceptation, et à l'État d'immatriculation pour les aéronefs qui ne sont pas immatriculés en République Centrafricaine.

OPS 4.D.405 - SOUMISSION ET RÉVISION DES MANUELS DES POLITIQUES ET DES PROCÉDURES

(a) Chaque manuel ou partie de manuel requis par le présent règlement 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;

(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'État ou aux spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ; 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 ou procédure soit utilisée pour l'exploitation ou une fonction de navigabilité sans coordination préalable avec l'ANAC-C.

(c) Tout titulaire d'un CTA doit soumettre à l'ANAC-C la politique ou la procédure proposée au moins 30 jours avant la date prévue de sa mise en œuvre.

OPS 4.D.406 - CONSERVATION DES DOCUMENTS

(a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents suivants pendant le temps spécifié conformément au RAC 06 – PARTIE OPS 1, section P.030:

(1) dossiers de vol et de service ;

(2) dossiers de l'équipage de conduite ;

(3) dossiers d'autre personnel du titulaire du CTA pour lequel un programme de formation est requis ;

(4) dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant ;

(5) dossiers de maintenance de l'aéronef;

(6) plans de vol exploitation :

(7) formulaires de préparation au vol indiqués ci-après :

(i) manifestes de chargement ;

(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 ;

(9) dossiers de l'enregistreur de bord ;

(10) dossiers du système qualité ;

(11) document d'expédition de marchandises dangereuses ;

(12) liste de vérification d'acceptation de marchandises dangereuses ;

(13) dossiers relatifs aux doses de rayonnements cosmiques et solaires ;

(14) autres dossiers qui peuvent être requis par l'ANAC-C.

(b) Pour les documents identifiés aux alinéas (a) (1), (2) et (3) ci-dessus, le titulaire du CTA 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) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents d'une façon acceptable pour l'ANAC-C.

OPS 4.D.407- DOSSIERS RELATIFS AUX ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DU POSTE DE PILOTAGE ET AUX ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOL

(a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver :

(1) l'étalonnage le plus récent de l'enregistreur de données de bord, avec le support d'enregistrement dont l'étalonnage est dérivé ; et

(2) la corrélation pour l'enregistreur de données de bord entre un aéronef et tout groupe d'aéronefs exploités par le titulaire du CTA :

(i) qui sont du même type ;

(ii) dont le modèle et l'installation sont les mêmes ; et

(iii) pour lesquels il n'y a pas de différence de conception de type en ce qui concerne l'installation originale des instruments associés à l'enregistreur.

— L'étalonnage de l'enregistreur de données de bord et sa corrélation sont conservés dans les dossiers de maintenance pour l'aéronef et ses composants.

(b) En cas d'accident ou d'incident requérant la notification immédiate à l'ANAC-C, le titulaire du CTA doit prendre et conserver les informations enregistrées par l'enregistreur de conversations du poste de pilotage et celui des données de bord pendant au moins 60 jours ou plus longtemps si l'ANAC-C le demande.

— Le RAC 06 – PARTIE OPS 1 contient des exigences supplémentaires détaillées relatives aux enregistreurs de bord.

OPS 4.D.408 - AÉRONEFS EXPLOITÉS PAR LE TITULAIRE DU CTA

(a) Le titulaire d'un CTA doit indiquer dans ses spécifications d'exploitation la marque, le modèle et la série de l'aéronef ainsi que la liste suivante des autorisations, conditions et limitations :

(3) les détails relatifs au contact avec le service de délivrance ;

(4) le nom et numéro du CTA de l'exploitant ;

(5) la date de délivrance et la signature du représentant de l'ANAC-C ;

(6) le modèle de l'aéronef ;

(7) les types et domaines d'exploitation ; et

(8) les limitations et autorisations spéciales.

(b) Tout titulaire d'un CTA doit soumettre à l'ANAC-C 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 de banalisation de flotte, doit être incorporé aux spécifications d'exploitation, comme requis par le paragraphe (a) ci-dessus.

OPS 4.D.409 - LIVRET TECHNIQUE D'AÉRONEF

(a) Tout titulaire d'un CTA doit avoir un livret technique à bord de l'aéronef, contenant une section carnet de route et une section maintenance de l'aéronef. La section carnet de route et le dossier de maintenance sont décrits plus en détail aux RAC 06- PARTIE OPS 1.

OPS 4.D.410 - FAMILIARISATION AVEC LES PROCÉDURES DE LA COMPAGNIE

(a) Un titulaire d'un CTA ne peut utiliser une personne, si cette personne n'a pas suivi avec succès le cours de familiarisation de la compagnie, approuvé par l'ANAC-C, approprié pour les devoirs et responsabilités de cette personne.

(b) Le cours de familiarisation doit comprendre une formation aux connaissances et compétences ayant trait à la performance humaine, ce qui comprend la coordination avec d'autres membres du personnel du titulaire du CTA.

— La familiarisation, initiale, périodique et toute autre formation requise pour les membres d'équipage et les agents techniques d'exploitation/régulateurs figurent à l'Annexe 1 de l'OACI, licences du personnel et aux parties pertinentes du RAC 06 – PARTIE OPS 1.

OPS 4.D.411 - SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

(a) Le titulaire d'un CTA met en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'ANAC-C, comme indiqué au RAC 19.

— Le cadre pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité figure au RAC 19.

OPS 4.D.412 - SYSTÈME DE DOCUMENTATION RELATIVE À LA SÉCURITÉ EN VOL

(a) Le titulaire d'un CTA doit établir un système de documentation relative à la sécurité en vol, approuvé par l'ANAC-C, que le personnel d'exploitation peut utiliser pour le guider.

(b) L'élaboration et l'organisation d'un système de documentation relative à la sécurité en vol doit contenir au moins les éléments décrits aux IEM du RAC 06 PARTIE- OPS1.B.041 (d).

OPS 4.D.413 - AÉRONEF AUTORISÉ

(a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial 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 aérien commercial tant que celui-ci n'a pas obtenu sa certification initiale, ce qui comprend la délivrance d'un CTA 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 CTA.

OPS 4.D.414 - LOCATION D'AÉRONEF SANS ÉQUIPAGE IMMATRICULÉ À L'ÉTRANGER

(d) Les exigences relatives à la location d'aéronef immatriculé à l'étranger par un exploitant Centrafricain figurent aux paragraphes OPS1.B.160 du RAC 06 – PARTIE OPS 1.

OPS 4.D.415 - VOL BANALISÉ

(a) Nul ne peut effectuer un vol banalisé avec le titulaire d'un autre CTA sans l'approbation de l'ANAC-C.

(b) Voir Appendice5- OPS 4.D.415pour les exigences ayant trait aux accords de vol banalisé approuvés par l'ANAC-C.

OPS 4.D.416 - LOCATION AVEC ÉQUIPAGE

(a) Nul n'est autorisé à effectuer des opérations de location avec équipage au nom d'un autre exploitant aérien, sauf conformément aux lois et règlements qui s'appliquent dans le pays dans lequel l'opération a lieu et aux restrictions imposées par l'ANAC-C.

(b) Les exigences relatives à la location d'aéronef avec équipage par un exploitant figurent aux paragraphes OPS1.B.160 du RAC 06 – PARTIE OPS 1.

(c) Les exigences relatives à la location d'aéronef avec équipage partiel par un exploitant figurent aux paragraphes OPS1.B.160 du RAC 06 – PARTIE OPS 1.

OPS 4.D.417 - DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

(a) Nul n'est autorisé à utiliser un type et modèle d'aéronef pour des opérations de transport aérien commercial de passagers s'il n'a pas d'abord effectué, pour l'ANAC-C, une démonstration d'évacuation d'urgence à pleine capacité pour la configuration, en 90 secondes ou moins sauf dans les cas prescrits au (b).

(b) La démonstration réelle à pleine capacité peut ne pas être requise si le titulaire du CTA soumet une demande de dérogation 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 CTA est différente en ce qui concerne le nombre ou le type de sorties, ou le nombre et l'emplacement des membres de l'équipage de cabine.

(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 commercial de passagers, sauf après avoir démontré à l'ANAC-C 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'ANAC-C qu'il possède l'aptitude et l'équipement requis pour exécuter ses procédures d'amerrissage forcé de façon efficace.

(e) Voir Appendice 6 - OPS4.D.417 pour les exigences supplémentaires portant sur les démonstrations d'évacuation d'urgence.

OPS 4.D.418 - VOLS DE DÉMONSTRATION

(a) Nul n'est autorisé à exploiter un type d'aéronef pour le transport aérien commercial s'il n'y a pas eu d'abord une démonstration satisfaisante de vols faite pour l'ANAC-C à bord de ce type d'aéronef.

(b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans une zone spécialement désignée ou utilisant un système de navigation spécialisé si une démonstration satisfaisante en vol n'a pas été effectuée pour l'ANAC-C.

(c) 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.

(d) L'ANAC-C peut autoriser des déviations de cette section si elle constate que la pleine conformité à cette section n'est pas utile en raison de circonstances spéciales.

(e) Voir Appendice7- OPS 4.D.418 pour les exigences supplémentaires portant sur les vols de démonstration.

OPS 4.D.419 - INSTALLATIONS

(a) Tout titulaire d'un CTA 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) Tout titulaire d'un CTA doit s'arranger pour avoir les installations appropriées de service au sol à chaque aéroport utilisé pour assurer l'entretien et le chargement de ses vols en toute sécurité.

OPS 4.D.420 - HORAIRES D'EXPLOITATION

(a) En établissant les horaires de ses opérations aériennes, chaque titulaire d'un CTA ayant des opérations prévues doit prévoir un temps suffisant pour l'entretien correct de l'aéronef aux escales et tenir compte des vents dominants en route et de la vitesse de croisière pour le type d'aéronef. Cette vitesse de croisière ne peut pas excéder celle qui résulte de la poussée spécifiée des moteurs en croisière.

OPS 4.D.421- MAINTIEN DE LA VALIDITE DU CTA

(a) Un CTA restera valide si le titulaire démontre à l'ANAC-C qu'il est en conformité avec les exigences du présent règlement et les conditions de délivrance du CTA.

CHAPITRE E

GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES DU TITULAIRE D'UN CTA

OPS 4.E.501 - DOMAINE D'APPLICATION

Les exigences qui s'appliquent à la gestion des opérations aériennes d'un titulaire de CTA sont décrites en détail dans le RAC 06- PARTIE OPS 1.

CHAPITRE F

EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

OPS 4.A.601 - DOMAINE D'APPLICATION

Le RAC 06- PARTIE M et le RAC 06-PARTIE 145 portent sur les exigences de certification et de maintenance qui s'appliquent au titulaire d'un CTA utilisant un OMA ou un système équivalent.

OPS 4.A.602 - RESPONSABILITÉ CONCERNANT LA MAINTENANCE

Chaque titulaire d'un CTA doit assurer la navigabilité des aéronefs et l'état de fonctionnement de l'équipement opérationnel aussi bien que d'urgence tel que décrit aux RAC 06- PARTIE M et RAC 06-PARTIE 145.

CHAPITRE G

GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN CTA

OPS 4.G.701 - DOMAINE D'APPLICATION

Le Chapitre S du RAC 06 – PARTIE OPS 1 définit les exigences de certification qui s'appliquent à la protection des aéronefs, des installations et du personnel du titulaire d'un CTA contre toute intervention illicite.

OPS 4.G.702 - EXIGENCE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

Tout titulaire d'un CTA doit s'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien et se conforme aux exigences pertinentes des programmes de sûreté de la République Centrafricaine.

CHAPITRE H

GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN CTA

OPS.4.H.801 - DOMAINE D'APPLICATION

Le RAC 18 définit les exigences de certification qui s'appliquent à la gestion et au transport de marchandises dangereuses par le titulaire d'un CTA.

OPS 4.H.802 - APPROBATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Le titulaire d'un CTA n'est pas autorisé à transporter des marchandises dangereuses sauf si l'ANAC-C l'autorise à le faire. Les exigences relatives au transport aérien des marchandises dangereuses figurent dans le RAC 18.

APPENDICES

APPENDICE 1

OPS 4.C.304 (c) - MODÈLE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

1. OBJET

(a) Cet Appendice définit un modèle de Certificat de Transporteur Aérien (CTA) décerné à un exploitant aérien répondant aux exigences du présent règlement.

2. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Cet Appendice s'applique aux exploitants aériens désirant obtenir ou ayant obtenu un Certificat de Transporteur Aérien conformément aux exigences du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) Le modèle ci-dessous de Certificat de Transporteur Aérien est établi conformément au paragraphe OPS 4.C.304 (c).

4. CONTENU DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Le CTA 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 Certificat de Transporteur Aérien et les spécifications d'exploitation qui y sont associées définissent l'exploitation autorisée pour un exploitant.

(c) Le CTA doit être basé sur le modèle 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 CTA, date de délivrance et signature du représentant de l'ANAC-C, modèle de l'aéronef, types et zones d'exploitation, limitations et autorisations spéciales.

— Si les autorisations et limitations sont identiques pour deux modèles ou plus, ceux-ci peuvent être groupés en une seule liste.

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN *AIR OPERATOR CERTIFICATE*		
1	RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE[2] *Central African Republic*	N°XXX
	AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE[3] *National Civil Aviation Authority*	
CTA/AOC n° [4] : XXX Date d'expiration[5] : *Expiry Date* *xx/xx/xxxx*	NOM DE L'EXPLOITANT[6] *Operator Name* xxxxxxxxxx[7] xxxxxxxxxxx[8] *P.O BOX* : Téléphone[9] : *Phone :* Fax : Courriel : *E-mail :*	Points de Contact Opérationnels[10] *Point of operational contacts* xxxxxxxxxxxxx[11]
Le présent document atteste que xxxxxxxxx[12] a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation et aux Règlements aéronautiques de Centrafrique en vigueur notamment le RAC 06– PARTIE OPS 4. *This is to certify that xxxxxx is authorized to perform commercial air operator, as defined in the attached operations specifications, in accordance to the operations manual and the Central African civil aviation regulations in particular RAC 06– PART OPS 4.*		
[14] Date de délivrance : *Date of issue :* *xx/xx/xxxx*	[15] Le Directeur Général/*General Director* Cachet/*Stamp*	

Notes.—

1. *À l'usage de l'État de l'exploitant.*
2. *Remplacer par le nom de l'État de l'exploitant.*
3. *Remplacer par l'identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant.*
4. *Numéro particulier du CTA tel que délivré par l'État de l'exploitant.*
5. *Date après laquelle le CTA n'est plus valide (jour-mois-année).*
6. *Remplacer par le nom déposé de l'exploitant.*
7. *Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.*
8. *Adresse du bureau principal de l'exploitant.*
9. *Numéros de téléphone et de télécopieur du bureau principal de l'exploitant, y compris l'indicatif du pays. Courriel à fournir, si cela est disponible.*
10. *Les détails relatifs au contact comprennent les numéros de téléphone et de télécopieur, y compris l'indicatif du pays, et l'adresse électronique (si elle est disponible) où la Direction de l'exploitation peut être contactée sans retard indu pour ce qui a trait aux opérations de vol, à la navigabilité, à la compétence de l'équipage de conduite et de cabine, aux marchandises dangereuses et autres sujets, selon le cas.*
11. *Indiquer le document contrôlé, transporté à bord, dans lequel figurent les détails relatifs au contact, avec la référence au paragraphe ou à la page appropriée, par exemple :*

    « Les détails relatifs au contact sont donnés dans le Manuel d'exploitation. Gén./ de base, Chapitre 1, 1.1 » ou

    « ... sont donnés dans les spécifications d'exploitation, page 1 » ou

    « ... sont donnés dans la pièce jointe au présent document ».
12. *Nom déposé de l'exploitant.*
13. *Indiquer la référence à la réglementation appropriée de l'aviation civile.*
14. *Date de délivrance du CTA (jour, mois, année).*
15. *Titre, nom et signature du représentant de l'ANAC-C .Un cachet officiel peut en outre être apposé sur le CTA (identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant).*

APPENDICE 2

OPS 4.C.304 (e) -SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

1. OBJET

(a) Cet Appendice définit un modèle de présentation graphique des spécifications d'exploitation décerné à un exploitant aérien répondant aux exigences du présent règlement.

2. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Cet Appendice s'applique aux exploitants aériens désirant obtenir ou ayant obtenu un Certificat de Transporteur Aérien conformément aux exigences du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) Le modèle ci-dessous de spécifications d'exploitation est établi conformément au paragraphe RAC 06-PARTIE OPS 4.C.304 (e).

4. PRÉSENTATION GRAPHIQUE DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

(a) La représentation graphique des spécifications d'exploitation pour les avions doit être comme ci-dessous :

La liste minimale d'équipement (MEL) fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.

(b) Les spécifications d'exploitation peuvent inclure d'autres autorisations spécifiques, comme :

(1) Les opérations sur aérodrome spécial (comme décollage et atterrissage courts ou atterrissage et attente à l'écart) ;

(2) Les procédures spéciales d'approche (comme approche en forte pente, approche pour atterrissage de précision aux instruments sur piste surveillée, approche de précision avec aide de direction de type localisateur pour piste surveillée, approche RNP, etc.) ;

(3) Le transport de passagers de nuit par aéronef monomoteur ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ;

(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).

(c) La représentation graphique des spécifications d'exploitation pour les hélicoptères doit être comme ci-dessous :

— *La liste minimale d'équipement (MEL) fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.*

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION
Operations Specifications
(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)
(Subject to the approval conditions in the operations manual)

COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE[1]
ISSUING AUTHORITY CONTACTS
Téléphone : (+ 236) ----------Fax : (+236) ----------AFTN : ---------- Courriel : ----------
Phone ....Fax.....AFTN :……. E-mail :……..

[2] CTA/*AOC n°*: ----------Nom de l'exploitant [3] : ----------
Operator Name
Date[4] : ---------- Signature :
Date.*Signature*

Type d'aéronef [5] : -------- Immatriculation : -------- Numéro de série : --------
Aircraft Model : *Registration :* *Serial number :*

Types d'exploitation : ☐Passagers☐Fret ☐Autre[6] : ----------
Type of Operations *Passengers cargo Other*

Zones d'exploitation[7] : ----------
Area of Operation :

Restrictions spéciales[8] :

APPROBATIONS PARTICULIERES *SPECIAL APPROVALS*	OUI *YES*	NON *NO*	DESCRIPTION[9] *DESCRIPTION*	OBSERVATIONS *REMARKS*
Marchandises dangereuses *Dangerous goods*	☐	☐		
Opérations par faible visibilité *Low Visibility Operation* Approche et atterrissage *Approach and Landing* Décollage/*Take-Off*	☐ ☐	☐ ☐	CAT[10] : -- RVR :-------DH : ------- RVR[11] : -----	
Crédit(s) opérationnel(s)	☐	☐	[12]	
Opérations IFR *IFR Operations* Approche et atterrissage *Approach and Landing* Décollage/*Take-Off*	☐ ☐	☐ ☐		
RVSM[13]☐ S/O	☐	☐		
EDTO[14]☐ S/O	☐	☐	Seuil de temps[15]_____ minutes/*minutes* Durée de déroutement max.[15]: _____ minutes/*minutes*	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN[16] *Navigation Specifications for PBN Operations*	☐	☐		
Maintien de la navigabilité *Continued Airworthness*			[17]	
EFB			[18]	
Autres[19]/ *Others*	☐	☐		

Notes—

1. *Détails relatifs au contact avec l'ANAC-C par téléphone et télécopieur, y compris l'indicatif du pays. Courriel à fournir, si cela est disponible.*
2. *Indiquer le numéro du CTA associé.*
3. *Indiquer le nom déposé de l'exploitant et son nom commercial s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.*
4. *Date d'émission des spécifications d'exploitation (jour, mois, année) et signature du représentant de l'ANAC-C.*
5. *Indiquer la marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Boeing-737-3K2, Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : http://www.intlaviationstandards.org/.*
6. *Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).*
7. *Indiquer les zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales).*
8. *Indiquer les restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).*
9. *Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).*
10. *Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable (CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.*
11. *Indiquer la RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.*
12. *Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.*
13. *On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique de l'aéronef est inférieur au FL 290.*
14. *Si l'approbation EDTO (vols à temps de déroutement prolongé) ne s'applique pas sur la base des dispositions figurant au Chapitre 4, section 4.7, cocher « S/O ». Dans le cas contraire, il faut spécifier un seuil de temps et un temps de déroutement maximal.*
15. *Indiquer le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM), ainsi que le type des moteurs.*
16. *Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « Description ».*
17. *Indiquer le nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement CTA ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, Partie M, Section G).*
18. *Énumérer les fonctions EFB et toutes les limitations applicables*
19. *On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par autorisation (p.ex. autorisation d'approche spéciale, MNPS, performance de navigation homologuée).*

APPENDICE 3

OPS 4.D.403 - PERSONNEL REQUIS POUR LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

1. OBJET

(a) Cet Appendice définit les exigences supplémentaires en matière de personnel de commandement ou responsables désignés pour exploitation en transport aérien commercial.

2. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.403du RAC 06 – PARTIE OPS 4 - Certification des exploitants.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) L'exploitant doit disposer d'une structure d'encadrement approuvée et efficace lui permettant d'assurer la sécurité des opérations aériennes. Les responsables désignés doivent justifier d'une compétence en matière d'encadrement ainsi que des qualifications techniques / opérationnelles en matière d'aviation.

4. ORGANISATION DE L'ENCADREMENT DU DÉTENTEUR D'UN C.T.A.

(a) Chaque titulaire d'un CTA 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 CTA n'est pas autorisée à occuper un poste similaire auprès de quelque autre titulaire d'un CTA que ce soit, sauf sur dérogation accordée par l'ANAC-C.

(d) Les qualifications minimales requises initialement pour un Responsable d'exploitation sont les suivantes:

(1) Cadre supérieur ou autre personnel navigant ayant une bonne connaissance pratique de l'environnement aéronautique et des facteurs influant sur l'exploitation aérienne en général, ou

(2) trois (03) ans d'expérience en tant que Commandant de bord d'opérations de transport aérien commercial:

(i) d'un aéronef gros porteur si le titulaire du CTA en exploite ; ou

(ii) d'un aéronef gros porteur ou non si le titulaire du CTA n'exploite que les petits aéronefs.

(3) Une licence ATE et trois ans d'expérience en tant que dispatcher ou chef d'escale pour des opérations de transport aérien commercial.

(e) Les qualifications minimales de chef pilote sont les suivantes:

(1) une licence ATPL avec les qualifications appropriées pour au moins un des aéronefs utilisés pour les opérations du titulaire du CTA ; et

(2) trois (03) ans d'expérience en tant que Commandant de bord d'opérations de transport aérien commercial:

(i) d'un aéronef gros porteur si le titulaire du CTA en exploite ; ou

(ii) d'un aéronef gros porteur ou non si le titulaire du CTA n'exploite que les petits aéronefs.

– *L'ANAC-C peut accepter une licence de pilote professionnel avec qualification aux instruments au lieu d'une licence ATPL si les impératifs relatifs au Commandant de bord pour les opérations effectuées ne requièrent qu'un certificat de pilote de l'aviation commerciale.*

(f) Les qualifications minimales requises initialement pour un Responsable de la maintenance sont les suivantes :

(1) une licence de technicien de maintenance d'aéronef (TMA) avec qualifications cellule et groupe motopropulseur ;

(2) trois (03) ans d'expérience de maintenance dans la même catégorie et la même classe d'aéronef utilisé par le titulaire du CTA, 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 CTA.

(g) Les qualifications minimales initiales de Responsable de la sécurité sont les suivantes :

(1) Formation de base (au moins une des formations suivantes)

(i) Pilote professionnel ;

(ii) Ingénieur de l'aviation civile ;

(iii) Ingénieur ou Master en maintenance aéronautique ;

(iv) ATE ;

(v) Cadre supérieur ou autre personnel navigant ayant une bonne connaissance pratique de l'environnement aéronautique et des facteurs influant sur l'exploitation aérienne en général.

(2) Formations complémentaires

(i) formation au SGS et au PNS ;

(ii) prévention des accidents ;

(iii) analyse des vols ;

(iv) facteurs humains;

(v) management des ressources humaines.

Expérience

(1) Expérience requise

(i) expérience de management d'une équipe opérationnelle dans certains domaines spécialisés de l'aviation tels que l'exploitation, les enquêtes et accidents d'aviation, la conception technique d'aéronefs, l'entretien ou la maintenance d'aéronefs, ou,

(ii) au moins une (1) année d'expérience sur une fonction similaire

Compétence

(1) capacité de mettre en place et d'assurer la gestion du système de sécurité de l'exploitant aérien

(2) capacité de définir pour les structures et les employés de l'exploitant, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité

(3) capacité d'élaborer, de mettre à jour, de suivre et de garantir l'application des procédures SGS de l'exploitant

(4) capacité de définir et de suivre les critères de sécurité et des indicateurs associés

(5) capacité de suivre la mise en œuvre des mesures préventives et correctives liées à la sécurité

(6) capacité de s'exprimer et de lire l'anglais

(7) avoir une connaissance des outils informatiques dédiés à l'activité

(h) Responsable de la Formation et l'entraînement des équipages

(1) Le responsable désigné ou son adjoint devra être un instructeur de qualification de type en activité sur un type ou classe exploité sous le CTA.

(2) Le responsable désigné devra avoir une connaissance approfondie du concept de formation et d'entraînement de l'équipage du détenteur du CTA pour l'équipage de conduite, et pour l'équipage de cabine si approprié.

(i) Responsable qualité

Le Responsable qualité devra avoir :

(1) une connaissance des systèmes qualité ;

(2) une expérience d'encadrement appropriée dans une organisation comparable ; et

(3) 5 ans d'expérience professionnelle appropriée, parmi lesquels au moins 2 ans devraient être dans l'industrie aéronautique à un poste adéquat.

APPENDICE 4

OPS 4.D.409-LIVRET TECHNIQUE D'AÉRONEF

1. OBJET

(a) Le présent Appendice définit les informations pouvant être contenue dans un livret technique aéronef ou Compte Rendu Matériel (CRM) par l'exploitant.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.409 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

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

Nom de l'exploitant[1] Adresse de l'exploitant	**Journal de bord**[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'atterrissages : [7]	Préparation au vol :[8]	Arrêt :	Marche :	Heure :	Décollage :	Atterrissage :	Heure :	Nombre de pass./ fret (kg) :	Masse au décollage (kg) :	Soulèvement :	Décollage[9] (litres/kg) :	Atterrissage :

RAPPORT DONNÉES DE VOL **DE CALE Á CALE**			**RAPPORT D'INCIDENTS/ÉVÉNEMENTS/OBSERVATIONS/DÉFAUTS NOTÉS**[10]
	Temps de vol de cale à cale :	Atterrissages :	Type de rapport Exploitation/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 PARTIE 145 approuvée (si cela s'applique)	
Total pour ce feuillet :		Heures	Certifie que le travail effectué l'a été conformément à la PARTIE 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		

Notes

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 faite pour tous les autres vols, comme de A à B. etc.*

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

7 *Nombre d'atterrissages s'il s'agit d'un récapitulatif.*

8 *La préparation au vol conforme au manuel d'exploitation (initiales du commandant) indique ce qui suit :*
1. *La masse et le centrage sont dans les limites*
2. *La vérification prévol a été faite*
3. *L'état technique a été vérifié et l'avion est accepté par le commandant*
4. *Le manifestes des passagers / la documentation ont été remplis*

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

10 *Rapport d'incidents / événements / observations (exploitation, technique, autres) :*
- *S'il n'y a pas de rapport à faire, indiquer « RAS »*
- *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	DÉGIVRAGE AU SOL	Feuillet numéro 00000001
	Type d'avion : Immatriculation :	Nom du commandant : _____ Nom et fonction du membre d'équipage _____		Moteur 1 / Moteur 2 rempli : _____/_____ Total : _____/_____	Type de fluide : _____ Mélange : _____ Temps de dégivrage Début : _____ Fin : _____	Dernière remise en service : _____ 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'atterrissages :	Nom / Signature :	Enlevées :	Remplacées :	Heure :	Décollage :	Atterrissage :	Heure :	Embarqué :	Décollage :	Atterrissage :	

Défauts	Signature	Mesure prise	Remise en service OMA
00000001-1		Pièce numéro : Enlevée : Remplacée :	Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :

00000001-2		**Pièce numéro :** **Enlevée :** **Remplacée :**	**Accord numéro :** **Date :** **Lieu :** **Heure :** **Nom :** **Signature :**
00000001-3		**Pièce numéro :** **Enlevée :** **Remplacée :**	**Accord numéro :** **Date :** **Lieu :** **Heure :** **Nom :** **Signature :**
DÉFAUT MEL RETARDÉ Article MEL Date ouverture Catégorie Date limite	**Acceptation du Commandant de bord**	**Vérification quotidienne // Maintenance effectuée :**	Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :

APPENDICE 5

OPS 4.D.415 - VOL BANALISE

1. OBJET

(a) Le présent Appendice définit les informations relatives aux vols banalisés entre exploitants.

2. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.415 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) Avant de se livrer à toute exploitation aux termes d'un accord sur les échanges, chaque titulaire d'un CTA doit prouver ce qui suit:

(1) les procédures d'exploitation banalisée sont conformes aux pratiques d'exploitation en toute sécurité ;

(2) les membres d'équipage et les agents techniques d'exploitation répondent aux impératifs de formation approuvés pour l'aéronef et l'équipement à utiliser et connaissent bien les procédures de communication et de régulation à utiliser ;

(3) le personnel de maintenance répond aux impératifs de formation pour l'aéronef et l'équipement et connaît bien les procédures de maintenance à utiliser ;

(4) les membres de l'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation possèdent les qualifications appropriées de route et d'aéroport ;

(5) les aéronefs qui doivent être exploités sont essentiellement similaires à ceux du titulaire du CTA avec lequel l'échange est effectué ; et

(6) l'organisation des instruments de vol et des commandes qui sont critiques pour la sécurité sont essentiellement similaires, sauf si l'ANAC-C détermine que le titulaire du CTA a des programmes de formations adéquats pour assurer que la familiarisation de l'équipage de conduite peut permettre de surmonter sans danger toute différence potentiellement dangereuse.

(b) Chaque titulaire d'un CTA passant un accord d'échange doit inclure dans ses manuels les dispositions et procédures pertinentes de l'accord.

(c) Le titulaire d'un CTA doit amender ses spécifications d'exploitation pour refléter un accord sur les échanges.

(d) Le titulaire d'un CTA doit se conformer à toute réglementation qui s'applique de l'État d'immatriculation d'un aéronef faisant l'objet d'un accord d'échange pendant qu'il a le contrôle de l'exploitation de cet aéronef.

APPENDICE 6

OPS 4.D.417 - DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

1. OBJET

Le présent Appendice définit les informations relatives à la location des aéronefs avec équipage.

2. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.417 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) Sur demande de l'ANAC-C, chaque titulaire d'un CTA doit effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence partielle et une évacuation pour amerrissage forcé, observées par l'ANAC-C, faisant la preuve de l'efficacité de la formation des membres de l'équipage aux situations d'urgence et des procédures d'évacuation.

(b) Avant d'effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence, le titulaire du CTA doit demander et obtenir l'approbation de l'ANAC-C.

(c) Les membres de l'équipage de cabine utilisés pour les démonstrations d'évacuation d'urgence doivent:

(1) être sélectionnés au hasard par l'ANAC-C;

(2) avoir passé le programme de formation approuvé par l'ANAC-C pour le type et le modèle de l'aéronef ; et

(3) avoir réussi les exercices et vérifications des compétences avec l'équipement et les procédures d'urgence.

(d) Pour effectuer la démonstration d'évacuation d'urgence partielle, les membres de l'équipage de cabine du titulaire du CTA qui y sont affectés doivent, en utilisant les procédures d'exploitation du titulaire du CTA :

(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 (dont l'ouverture par un membre de l'équipage de cabine est définie comme étant une tâche d'évacuation d'urgence) et du déploiement de 50 % des toboggans sélectionnés par l'ANAC-C; et

(2) préparer en 15 secondes l'utilisation de ces issues et de ces toboggans.

(e) Pour effectuer la démonstration de l'évacuation en cas d'amerrissage forcé, les membres de l'équipage de cabine du titulaire du CTA 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'ANAC-C, 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.

APPENDICE 7

OPS 4.D.418-VOLS DE DÉMONSTRATION

1. OBJET

Le présent Appendice définit les informations relatives à l'exécution de vols de démonstration.

2. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.418 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

(a) Tout titulaire d'un CTA , à la demande de l'ANAC-C, 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.

(1) ***définition*** : Un aéronef dont « la conception a été physiquement altérée » est un aéronef à bord duquel des groupes motopropulseurs autres que ceux pour lesquels il est certifié ont été installés ou dont les altérations ou celles de ses composants affectent physiquement les caractéristiques de vol.

(b) Les vols de démonstration se composent au moins de ce qui suit:

(1) un total d'au moins dix (10) heures de vol, sauf si l'ANAC-C détermine qu'un niveau satisfaisant de compétence professionnelle a été prouvé en moins d'heures ;

(2) deux (02) heures de vol de nuit, si des vols de nuit doivent être autorisés ;

(3) deux (02) procédures d'approche aux instruments dans des conditions météorologiques aux instruments réelles ou simulées si des vols IFR doivent être autorisés ; et

(4) l'entrée dans un nombre représentatif d'aéroports en route, déterminés par l'ANAC-C.

(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'ANAC-C.

(d) Pour les titulaires d'un CTA dont les aéronefs ont une masse inférieure à 5.700 kg, la nécessité et la portée de la démonstration sont à la discrétion de l'ANAC-C.