MODÈLE DE RÉGLEMENTATION DE L’AVIATION CIVILE

**[ÉTAT]**

Partie 10 ─ Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers dans [ÉTAT]

**VERSION 2.9**

**Novembre 2019**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

| Emplacement | Date | Description |
| --- | --- | --- |
| Introduction | 08/2006 | Texte descriptif supplémentaire ajouté. |
| Introduction | 11/2012 | Liste des références principales ajoutée |
| Introduction | 11/2014 | Liste des références principales mise à jour |
| 10.1.1.2 | 11/2012 | Nouvelles définitions ajoutées pour : exploitant, pilote à distance et aéronef télépiloté |
| 10.1.1.2 | 11/2014 | Définitions déplacées à la Partie 1 du MCAR |
| 10.1.1.3 | 11/2012 | Abréviation ajoutée pour RPA |
| 10.1.1.5 | 12/2004 | « Dispositions spécifiques d'exploitation » remplacé par « spécifications d'exploitation ». |
| 10.1.1.5 | 08/2006 | Texte supprimé car le même sujet des spécifications d'exploitation est abordé à l'alinéa 10.1.1.8. Paragraphe 10.1.1.5 réservé pour éviter un nouveau numérotage. |
| 10.1.1.5 | 11/2012 | Nouveau paragraphe (d) ajouté pour référence à la NMO associée |
| 10.1.1.6 à 10.1.1.9 | 12/2004 | Nouvelles sous-sections. |
| 10.1.2.2(a)(3)–(7) | 12/2004 | Nouvelles sous-sections. |
| 10.1.1.2 | 08/2006 | Modification de forme du titre et de l'article (a). |
| 10.1.1.5 | 05/2010 | Nouveau texte et note ajoutés. |
| 10.1.1.5 | 11/2013 | Clarification de l’emplacement de la NMO ajoutée à (d) ; nouveau (e) |
| 10.1.3.2 | 08/2006 | Nouveau ajouté pour refléter l'amendement de l'Annexe de l'OACI. |
| 10.1.3.3 | 08/2006 | Titre révisé pour refléter l'amendement de l'Annexe de l'OACI. |
| 10.1.4.1 | 08/2006 | Paragraphe remanié pour refléter toutes les règles de vol au lieu de l'approche et de l'atterrissage seulement. |
| 10.1.5 | 08/2006 | Nouvelle section sur les impératifs portant sur l'équipage de conduite. |
| 10.2 | 09/2006 | Nouveau titre ajouté pour la sous-section sur les spécifications d'exploitation avec inclusion des anciens paragraphes 10.1.1.6 à 10.1.1.9. |
| 10.2 | 05/2010 | Modification du titre de la sous-section. |
| 10.2.1.1 | 05/2010 | Titre révisé et référence modifiée. |
| 10.2.1.1 | 09/2011 | Texte ajouté et révisé. |
| 10.2.1.2 | 09/2011 | Nouvelle section ─ Conditions de délivrance d'un document d'autorisations, conditions et limitations. |
| 10.2.1.3 | 09/2011 | Nouvelle section ─ Délivrance d'un document d'autorisations, conditions et limitations. |
| 10.2.1.4 | 09/2011 | Nouvelle section ─ Contenu du document d'autorisations, conditions et limitations. |
| 10.3 | 09/2006 | Nouvel emplacement de la section 10.1.2 de l'ancien document, nom remplacé par Documentation. |
| 10.3.1.2 (a) (4), (7) | 09/2011 | Texte ajouté  |
| 10.4 | 09/2006 | Nouveau titre et nouvelle numérotation et sous-section de l'ancien paragraphe 10.1.3, performance, combinée à l'ancien paragraphe 10.1.4, exploitation. |
| 10.4.1.2 (b) (2) | 09/2011 | Texte ajouté |
| 10.5 | 09/2006 | Nouvelle numérotation du nouveau texte sur les qualifications des membres de l'équipage de conduite à 10.1.5. |
| 10.6 | 09/2006 | Nouvelle numérotation de la sous-section sur la sécurité, anciennement 10.2. |
| 10.7 | 09/2006 | Nouvelle numérotation de la sous-section sur les marchandises dangereuses, anciennement 10.3. |
| 10.7.1.3  | 05/2010 | Nouveau texte ajouté |
| 10.8 | 11/2012 | Nouvelle sous-partie pour les aéronefs télépilotés, basé sur l’amendement de l’Annexe 2 de l’OACI |
| 10.8.1.1 | 11.2012 | Nouvelle sous-section pour la demande d’exploitation d’aéronefs télépilotés par des exploitants étrangers |
| NMO 10.1.1.5 | 05/2011 | Nouvelle section NMO : Pouvoirs d'inspection |
| NMO 10.1.1.5 | 11/2012 | Nouveau (d) ajouté et mise à jour de la liste de pointage d’inspection sur l’aire de trafic par un exploitant étranger suivant la révision du Doc de l’OACI 8335 |
| NMO 10.1.1.5 | 11/2013 | Références corrigée pour (d) sur le formulaire pour les cases 8 et 9 ; nouveau tableau pour (e) |
| NMO 10.2.1.1 | 05/2010 | Nouvelle section : Impératifs pour la demande, faite par un exploitant étranger, d'approbation d'exploitation sur le territoire de l'État. |
| NMO 10.2.1.1 | 11/2012 | Texte du titre revu ; texte du formulaire de la Section 1A(3) |
| NMO 10.2.1.1 | 11/2013 | Remaniement du texte du formulaire de la page 2 |
| NMO 10.2.1.2 | 05/2011 | Nouvelle section NMO ─ Conditions de délivrance d'un document d'autorisations, de conditions et de limitations |
| NMO 10.8.1.1 | 11/2012 | Nouvelle NMO et nouveau formulaire |
| NMO 10.8.1.1 | 11/2013 | Mises à jour du texte du formulaire pour clarifier les directions |

Introduction

La Partie 10 du Modèle de réglementation de l'aviation civile (MCAR) détaille les modalités aux termes desquelles [ÉTAT] assumera ses responsabilités envers ses ressortissants en matière de sécurité de l'aviation et assurera l'exploitation en toute sécurité, l'état de navigabilité et les qualifications des membres d'équipage d'exploitants étrangers qu'il autorise à opérer vers, depuis et à l’intérieur de son territoire, comme le demandent la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) de l’Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les lois et règlements de [ÉTAT].

Chaque État contractant a le droit, aux termes de la Convention de Chicago, de fixer les conditions d'entrée et de vol en direction, à partir ou à l'intérieur de cet État contractant. Les vols de transport commercial aérien international sont ordinairement autorisés à entrer dans un État contractant selon les termes et conditions d'accords internationaux accordant l'autorisation économique d'opérer en direction, à partir ou à l'intérieur de l'État contractant, et imposent que les aéronefs utilisés à cet effet le soient sans danger. Par conséquent, la Régie de l’aviation civile (RAA) de l’État d'immatriculation et celle de l’État de l'exploitant sont responsables, au titre de la Convention de Chicago, de l’exploitation sans danger de chaque aéronef pouvant être exploité pour des opérations de transport commercial aérien en direction, à partir ou à l’intérieur de [ÉTAT].[[1]](#footnote-1)

Les impératifs imposés aux exploitants étrangers dans la présente partie ont directement trait à la responsabilité de chaque État contractant d'assurer que ses exploitants se livrant au transport aérien commercial international respectent les Normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans les Annexes de l'OACI correspondants, ainsi que les conditions spéciales de [ÉTAT] qu'il signale à l'OACI en tant que différences avec les SARP, et les conditions spéciales de [ÉTAT] qu'il signale dans des manuels et publications d'informations aéronautiques.

La présente partie du MCAR s’appuie sur les SARP de l’Annexe 2 de l’OACI, *Règles de l’air*, Amendement 46 ; Annexe 6, *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I, *Aviation de transport commercial international — Avions*, Amendement 43 ; Annexe 6, Partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, Amendement 22 ; et Doc 8335 de l’OACI, *Manuel des procédures d'inspection, d’autorisation et de surveillance continue de l’exploitation*, cinquième édition (2010).

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 10 ─ Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers dans [ÉTAT] 1](#_Toc61352209)

[10.1 Généralités 1](#_Toc61352210)

[10.1.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61352211)

[10.1.1.2 Définitions 1](#_Toc61352212)

[10.1.1.3 Abréviations 1](#_Toc61352213)

[10.1.1.4 Conformité 2](#_Toc61352214)

[10.1.1.5 Pouvoirs d'inspection 2](#_Toc61352215)

[10.2 Approbation d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT] pour des exploitants aériens étrangers 3](#_Toc61352216)

[10.2.1.1 Demande d’approbation d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT] 3](#_Toc61352217)

[10.2.1.2 Délivrance des spécifications d'exploitation 4](#_Toc61352218)

[10.2.1.3 Contenu des spécifications d'exploitation 4](#_Toc61352219)

[10.2.1.4 Validité continue des spécifications d’exploitation 5](#_Toc61352220)

[10.3 Manuels, documents et dossiers des exploitants aériens étrangers 5](#_Toc61352221)

[10.3.1.1 Livret technique d'aéronef 5](#_Toc61352222)

[10.3.1.2 Manuels, documents et licences devant être transportés 6](#_Toc61352223)

[10.3.1.3 Informations et formulaires supplémentaires devant être transportés 6](#_Toc61352224)

[10.3.1.4 Présentation des documents, des manuels et des dossiers 7](#_Toc61352225)

[10.3.1.5 Conservation, production et utilisation des enregistrements par les enregistreurs de bord 7](#_Toc61352226)

[10.4 Exploitation et performance 7](#_Toc61352227)

[10.4.1.1 Calcul de la masse pesée des passagers et des bagages 7](#_Toc61352228)

[10.4.1.2 Avions monomoteurs opérant de nuit ou aux conditions météorologiques de vol aux instruments 7](#_Toc61352229)

[10.4.1.3 Exploitation avec un seul pilote aux règles de vol aux instruments ou de nuit 8](#_Toc61352230)

[10.4.1.4 Règles de vol dans [ÉTAT] 8](#_Toc61352231)

[10.5 Qualifications des membres de l'équipage de conduite 8](#_Toc61352232)

[10.5.1.1 Généralités 8](#_Toc61352233)

[10.5.1.2 Limites d'âge 9](#_Toc61352234)

[10.5.1.3 Compétence linguistique 9](#_Toc61352235)

[10.6 Sécurité 9](#_Toc61352236)

[10.6.1.1 Sécurité des aéronefs 9](#_Toc61352237)

[10.6.1.2 Transport non autorisé 9](#_Toc61352238)

[10.7 Marchandises dangereuses 9](#_Toc61352239)

[10.7.1.1 Transport aérien de marchandises dangereuses 9](#_Toc61352240)

[10.7.1.2 Transport d'armes et de munitions de guerre 10](#_Toc61352241)

[10.7.1.3 Transport d'armes et de munitions de sport 10](#_Toc61352242)

[10.8 Approbation d'exploitation d’aéronefs télépilotés sur le territoire de [ÉTAT] pour des exploitants aériens étrangers 11](#_Toc61352243)

[10.8.1.1 Demande d’approbation d'exploitation d’aéronefs télépilotés sur le territoire de [ÉTAT] 11](#_Toc61352244)

[Partie 10 ─ Normes de mise en œuvre 3](#_Toc61352245)

[NMO 10.1.1.5 Pouvoirs d'inspection 3](#_Toc61352246)

[NMO 10.2.1.1 Demande d’approbation d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT] 17](#_Toc61352247)

[NMO 10.2.1.1(B) Exemple de clause relative à la sécurité 19](#_Toc61352248)

[NMO 10.2.1.2 Délivrance des spécifications d'exploitation 19](#_Toc61352249)

[NMO 10.8.1.1 Demande d’approbation d'exploitation d’aéronefs télépilotés sur le territoire de [ÉTAT] 21](#_Toc61352250)

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 10 ─ Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers dans [ÉTAT]

## Généralités

#### Applicabilité

1. La présente partie stipule les impératifs qui s'appliquent à tout aéronef civil :
2. Utilisé pour des opérations de transport aérien commercial par tout exploitant aérien dont l’AOC est délivré ; et
3. Contrôlé par une Régie autre que [ÉTAT].
4. La présente partie ne s'applique pas aux aéronefs utilisés par les forces armées, les douanes et les services de police, qui ne sont pas utilisés contre compensation ou en location.

Convention de Chicago, Articles 3, 5, 6

#### Définitions

1. Les définitions figurent dans la partie 1 de la présente réglementation.

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :
2. **ACAS –** Système anti-collision embarqué
3. **AFM –** Manuel de vol de l'aéronef
4. **AMM –** Manuel de maintenance de l’aéronef
5. **AMO –** Organisme de maintenance agréé
6. **AOC –** Permis d'exploitation aérienne
7. **ATC –** Contrôle de la circulation aérienne
8. **C2 –** Liaison de contrôle et de commande
9. **CP –** Copilote
10. **CVR –** Enregistreur de conversations de poste de pilotage
11. **EDTO –** Opérations en temps de déroutement prolongé
12. **ELT –** Émetteur de localisation d'urgence
13. **FDR –** Enregistreur de données de vol
14. **GPWS –** Dispositif avertisseur de proximité du sol
15. **OACI –** Organisation de l’aviation civile internationale
16. **IFR –** Règles de vol aux instruments
17. **IMC –** Conditions météorologiques de vol aux instruments
18. **NMO –** Normes de mise en œuvre
19. **iSTARS** **–** Système intégré d’analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
20. **MEL –** Liste minimale d'équipements
21. **MMEL –** Liste minimale d'équipements de référence
22. **NOTAM –** Avis aux navigants
23. **OPS –** Opérations
24. **PIC –**  Commandant de bord
25. **RFM –** Manuel de vol de giravion
26. **ATP –** Aéronef télépiloté
27. **SATP –** Système d’aéronef télépiloté
28. **RVSM –** Minimum de séparation verticale réduit
29. **USOAP –** Programme universel d’audits de supervision de la sécurité
30. **VFR –** Règles de vol à vue
31. **VLOS –** Visibilité directe

#### Conformité

1. Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un aéronef pour des opérations de transport aérien commercial vers [ÉTAT] en contravention :
2. Des impératifs de la présente partie ;
3. Des paragraphes des Parties 7 et 8 de la présente réglementation, selon les cas ;
4. Des normes en vigueur, qui figurent dans les Annexes de la Convention de Chicago pour l'opération prévue ; et
5. De tout autre impératif que la Régie peut spécifier.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.2.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.2.3

Convention de Chicago, Articles 6, 12

#### Pouvoirs d'inspection

1. Un exploitant aérien étranger doit s'assurer que toute personne autorisée par la Régie est autorisée, à tout moment et sans notification préalable, à monter à bord de tout aéronef exploité aux fins de transport commercial aérien vers [ÉTAT] :
2. Pour inspecter les documents et manuels requis par la présente partie ;
3. Pour inspecter l'aéronef ; et
4. Pour prendre les mesures nécessaires pour maintenir la sécurité.
5. Lorsqu'un État identifie un cas réel ou suspecté de non-conformité, par un exploitant d'origine, aux lois, à la réglementation et aux procédures qui s'appliquent dans son territoire, ou un problème grave de sécurité similaire de la part de cet exploitant, il en notifiera immédiatement l'exploitant et, si le problème le justifie, l'État de l'exploitant. Lorsque l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation sont différents, ce dernier en sera aussi notifié si le problème relève de ses responsabilités et justifie une notification.
6. Dans le cas de la notification des États spécifiée au paragraphe 10.1.1.5(b) de la présente sous-section, si le problème et sa résolution le justifient, l'État dans lequel l'opération se déroule consultera l'État de l'exploitant et celui d'immatriculation, selon le cas, à propos des normes de sécurité de l'exploitant.
7. Les inspections seront effectuées conformément aux impératifs prescrits par la NMO 10.1.1.5 et aux listes de pointage figurant à la NMO 10.1.1.5 (d).
8. Les constatations des inspections seront traitées conformément au Tableau 1, Niveau de gravité des constatations et mesures apparentées, et au Tableau 2, Exemples de constatations et niveaux de gravité, figurant à la NMO 10.1.1.5(e).

N. B. : Le Doc 8335 de l’OACI, Manuel des procédures d’inspection, d’autorisation et de surveillance continue de l’exploitation, donne les directives portant sur la surveillance de l'exploitation des exploitants étrangers. Le manuel contient aussi des directives sur les consultations et les activités qui y sont liées, comme spécifié dans la présente partie, dont la clause modèle de l'OACI sur la sécurité de l'aviation qui, si elle fait partie d'un accord bilatéral ou multilatéral de service aérien, prévoit des consultations entre États lorsque des problèmes de sécurité sont identifiés par l'une quelconque des parties à l’accord.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.2.1 ; 3.2.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.2.1 ; 1.2.2

Convention de Chicago, Article 1

## Approbation d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT] pour des exploitants aériens étrangers

#### Demande d’approbation d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT]

1. Un exploitant aérien étranger d'un autre État n'exploite pas un aéronef dans [ÉTAT] s'il n'est pas autorisé à le faire par la [RÉGIE DE L'ÉTAT] et n'est pas titulaire de spécifications d'exploitation indiquant les limitations spéciales et approbations spécifiques délivrées audit exploitant par la [RÉGIE DE L'ÉTAT].
2. Un exploitant aérien étranger qui prévoit d’effectuer des opérations sur le territoire de [ÉTAT] doit soumettre une demande à la Régie, sous la forme et de la manière prescrite par la NMO 10.2.1.1.
3. Une demande d'approbation d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT] doit être accompagnée de ce qui suit :
4. Une copie certifiée conforme d'un AOC valide et des spécifications d'exploitation associées, délivrés à l'exploitant aérien étranger par la Régie étrangère ;
5. Une copie de la page d'approbation de MEL pour chaque type d'aéronef qui doit être exploité par l'exploitant aérien étranger dans [ÉTAT] ;
6. Une copie du certificat d'immatriculation de l'aéronef en cours et du certificat de navigabilité délivrés pour chaque type d'aéronef devant être exploité par l'exploitant aérien étranger dans [ÉTAT] ;
7. Une copie du certificat d'assurance ;
8. Une copie des procédures d'exploitation et des pratiques de l'exploitant aérien étranger ;
9. Une copie d'un document identifiant les vérifications de maintenance requises pour les aéronefs de l'exploitant aérien étranger pendant qu'ils sont exploités sur le territoire de [ÉTAT] ;
10. Une copie du contrat de maintenance passé entre l'exploitant aérien et l'AMO où la maintenance prévue au paragraphe 10.2.1.1(c)(6) de la présente sous-section est effectuée par un AMO agréé par la Régie étrangère ;
11. Une copie de l’accord de service aérien, comprenant une clause de sécurité comme celle figurant en exemple dans la NMO 10.2.1.1(B), autorisant l’exploitant aérien étranger à effectuer des opérations sur le territoire de [ÉTAT] ;
12. Dans le cas d'une location avec équipage, une copie de l'approbation de la Régie de l'État de l'exploitant, identifiant l'exploitant aérien étranger qui exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef ;
13. Dans le cas d'un exploitant aérien étranger qui n’est pas titulaire d'un AOC délivré par la Régie, une copie du programme de sécurité proposé de l’exploitant aérien ; et
14. Tout autre document que la Régie considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.
15. Aux termes de la présente réglementation, un demandeur doit demander la délivrance initiale de spécifications d'exploitation au moins 90 jours avant la date du début de l'exploitation prévue.

OACI, Doc 8335, Partie VI : 1.2 ; 1.3.4 ; 1.3.6 ; 1.4 ; 2.1 ; 2.2

14 CFR 129.11 ; 129.13 ; 129.14

#### Délivrance des spécifications d'exploitation

1. Aucun exploitant aérien étranger n'est autorisé à commencer des opérations de transport aérien commercial dans [ÉTAT] tant que les spécifications d'exploitation n'ont pas été délivrées par la [RÉGIE DE L'ÉTAT].
2. La [RÉGIE DE L'ÉTAT] délivrera des spécifications d'exploitation à un exploitant aérien étranger pour effectuer des opération de transport aérien commercial dans [ÉTAT] :
3. Si la Régie a constaté avec satisfaction les éléments suivants, et a confiance :
	* + 1. Dans le fait que les certificats et licences associés à l'exploitant sont valides ;
			2. Dans le personnel et les aéronefs de l'exploitant ;
			3. Dans les capacités d'exploitation de l'exploitant ; et
			4. Dans le niveau de certification et de surveillance appliqué aux activités de l'exploitant par la Régie étrangère ;
4. Après approbation du formulaire de demande de l'exploitant à opérer sur le territoire de [ÉTAT] ;
5. Moyennant examen administratif satisfaisant de la documentation fournie par l’exploitant au titre des paragraphes 10.2.1.1(c) et (d) de la présente partie ; et si l’une des conditions suivantes est satisfaite :
	* + 1. L’exploitant a passé un accord bilatéral ou multilatéral avec l'État de l'exploitant, comprenant l'accord sur la clause relative à la sécurité cité au paragraphe 10.2.1.1(c)(8) de la présente partie ; ou
			2. L’exploitant n’a pas passé d’accord bilatéral ou multilatéral avec l'État de l'exploitant, mais la [RÉGIE DE L'ÉTAT] ne reçoit pas de constatations importantes relatives à la sécurité ou de déficiences majeures d'informations disponibles ayant trait à la sécurité à propos de l'exploitant.
6. Les critères à utiliser pour l’évaluation des conditions détaillées au paragraphe 10.2.1.2(b) de la présente sous-section figurent à la NMO 10.2.1.2.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.2.1, 4.2.2.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.2.1, 2.2.2.3

OACI, Annexe 19 :

OACI, Doc 8335, Partie VI : 3.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 3.4 ; 3.5 ; 4.2

Convention de Chicago, Article 6

14 CFR 129.11

#### Contenu des spécifications d'exploitation

1. La [RÉGIE DE L'ÉTAT] délivrera des spécifications d'exploitation aux exploitants aériens étrangers pour les éléments qui ne figurent pas dans l'AOC de l'exploitant et dans les spécifications d'exploitation qui y sont associées, mais qui sont considérés comme nécessaires pour la compatibilité avec les opérations effectuées dans [ÉTAT].
2. Les spécifications d'exploitation délivrées aux termes de la présente sous-section contiennent :
3. Le nom complet de l’exploitant ;
4. L'adresse du bureau principal de l'exploitant aérien étranger et les coordonnées de sa direction opérationnelle ;
5. L'adresse de l'entreprise de l'exploitant et ses coordonnées dans [ÉTAT] ;
6. La date de délivrance et d'expiration (le cas échéant) de l'AOC de l'exploitant ;
7. Une déclaration indiquant : « Le présent document autorise [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] à opérer sur le territoire de [ÉTAT] » ;
8. Une déclaration indiquant : « Le présent document est délivré à [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] parce qu'il est titulaire d'un AOC valide. Tout changement apporté à l'AOC par la Régie étrangère qui a délivré et supervise l'AOC de [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] doit être soumis par [NOM DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER] par écrit à la [RÉGIE DE L'ÉTAT] dans les 30 jours suivant ce changement » ;
9. Une déclaration indiquant : « Le présent document n'est plus en vigueur sur expiration, suspension, révocation, annulation ou mesure équivalente concernant l'AOC de l'exploitant aérien étranger » ; et
10. Toute limitation spéciale et approbation spécifique supplémentaire jugée nécessaire par [RÉGIE DE L'ÉTAT].
11. Les spécifications d'exploitation délivrées à un exploitant aérien étranger par [RÉGIE DE L'ÉTAT] s'ajoutent à la présente réglementation.

OACI, Doc 8335, Partie VI : 4.1 ; 4.2

14 CFR 129.11

#### Validité continue des spécifications d’exploitation

1. Lorsqu'il se livre à des opérations dans [ÉTAT], un exploitant aérien étranger doit s'assurer qu'il se conforme tout le temps aux impératifs de ce qui suit :
2. Ses spécifications d'exploitation ;
3. Son programme de sécurité approuvé d'exploitant aérien ; et
4. Les impératifs de sécurité imposés aux exploitants aériens opérant dans [ÉTAT].

OACI, Doc 8335, Partie VI : 1.4.3

14 CFR 129.11

## Manuels, documents et dossiers des exploitants aériens étrangers

#### Livret technique d'aéronef

1. Un exploitant aérien étranger doit utiliser un système de livret technique d'aéronef contenant les informations suivantes pour chaque aéronef :
2. Les informations relatives à chaque vol, nécessaires pour assurer le maintien de la sécurité de vol ;
3. L’approbation de remise en service actuelle de l'aéronef ;
4. L'état actuel de la maintenance, indiquant quand la suivante, prévue ou hors cycle pour l'aéronef, doit avoir lieu, sauf si la Régie convient que cet état soit conservé ailleurs ;
5. Tous les défauts différés non réglés qui affectent l'exploitation de l'aéronef ; et
6. Toute instruction et toutes directives nécessaires pour le soutien à la maintenance.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.2.3(B) ; 11.4.1R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 9.4.1R

Convention de Chicago, Article 29

OACI, Doc 9376, Chapitre 6 : Supplément B

OACI, Doc 8335, Partie VI : 1.3.4

14 CFR 129.13 ; 129.14 ; 129.15

JAR-OPS 1 : 1.915

JAR-OPS 3 : 3.195

#### Manuels, documents et licences devant être transportés

1. Un exploitant aérien étranger doit s'assurer que les manuels, documents et licences suivants sont transportés à bord des vols vers [ÉTAT] :
2. Un copie certifiée conforme de l’AOC et des spécifications d'exploitation qui y sont associées, toutes devant être en langue anglaise ;
3. Les parties actuelles du manuel d'exploitation pertinentes aux tâches de l’équipage ;
4. Les parties actuelles du manuel d'exploitation requises pour un vol, dont la MEL, les informations et les instructions pour l’interception d’un aéronef. Lors de chaque vol, ces éléments doivent être facilement accessibles pour l’équipage à bord de l’aéronef ;
5. L’AFM ou le RFM actuel, approuvé par l’État d'immatriculation, ou le manuel d'utilisation de l'aéronef actuel approuvé par l’État de l'exploitant ; l’AFM ou le RFM doit être mis à jour en mettant en œuvre les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation et reçus de l'État de conception ;
6. Le certificat d'immatriculation en vigueur et le certificat de navigabilité en vigueur concernant cet aéronef ;
7. Les licences appropriées des membres de l'équipage de conduite et du personnel de cabine, si la Régie étrangère requiert une licence de membre de personnel de cabine ;
8. Un certificat acoustique, le cas échéant, délivré conformément à l’Annexe 16, Volume I de l’OACI ; et
9. Les approbations et/ou licences appropriées des membres de l'équipage pour l'utilisation de la radio de l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.1.2 ; 6.2.3 ; 11.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.2 ; 4.1.2 ; 4.2.3 ; 9.1

Convention de Chicago, Article 29

OACI, Doc 8335, Partie IV : Supplément

OACI, Doc 8335, Partie VI : 1.3.4 ; 1.3.5 ; 1.3.6 ; 1.3.7

14 CFR 129.13

#### Informations et formulaires supplémentaires devant être transportés

1. Un exploitant aérien étranger doit s'assurer qu'outre les documents et manuels prescrits par le paragraphe 10.3.1.2 de la présente partie, les informations et formulaires suivants, pertinents pour le type et la zone d'opération, sont transportés à bord de chaque vol :
2. Plan de vol d'exploitation ;
3. Le livret technique d'aéronef contenant au moins les informations requises par le paragraphe 10.3.1.1(a) de la présente partie ;
4. La documentation de briefing NOTAM/service d'information aéronautique appropriée ;
5. Les informations météorologiques appropriées ;
6. Les manifestes passagers et fret selon ce qui est approprié pour le vol prévu ;
7. La documentation relative à la masse et au centrage pour l'aéronef, certifiant que la charge transportée est correctement distribuée et bien arrimée ;
8. La notification des charges spéciales, dont toute marchandise dangereuse ; et
9. Les cartes courantes de la zone d'exploitation.
10. La Régie peut autoriser que les informations figurant en détail au paragraphe 10.3.1.3(a) de la présente sous-section soient sous une forme autre qu'imprimées sur papier, à condition qu'elles soient accessibles pour être inspectées.

Convention de Chicago, Articles 29, 30, 31

OACI, Doc 8335, Partie IV : Supplément, Section A

OACI, Doc 8335, Partie VI : 1.3.6 ; 1.3.7 ; 1.3.8

#### Présentation des documents, des manuels et des dossiers

1. Un exploitant aérien étranger doit :
2. Accorder à toute personne autorisée par la Régie accès à tout document, manuel et dossier ayant trait aux opérations aériennes et à la maintenance ; et
3. Produire ces documents, manuels et dossiers, lorsque la Régie demande de le faire, dans des délais raisonnables.
4. Sur demande d'une personne autorisée par la Régie, le PIC doit, dans des délais raisonnables, produire la documentation, les manuels et les dossiers qui doivent être transportés à bord.

Convention de Chicago, Article 16

OACI, Doc 8335, Partie VI : 1.3.1

#### Conservation, production et utilisation des enregistrements par les enregistreurs de bord

1. Après un accident ou un incident qui s'est produit dans [ÉTAT] avec un aéronef d'un exploitant aérien étranger, ou lorsque la Régie l'ordonne, l'exploitant étranger d'un aéronef ayant un enregistreur de bord doit conserver les données enregistrées initialement pendant au moins 60 jours, sauf sur instruction contraire de la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.3.5.2 et Notes 1 et 2 ; 11.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.3.4.2.1 ; 4.3.4.2.2 et Notes 1 et 2 ; 9.6

14 CFR 129.20

## Exploitation et performance

#### Calcul de la masse pesée des passagers et des bagages

1. Un exploitant aérien étranger doit calculer la masse des passagers et des bagages enregistrés en utilisant :
2. La masse actuelle pesée de chaque personne et la masse pesée des bagages ; ou
3. Les valeurs normales de masse spécifiées par la Régie étrangère.
4. La Régie peut requérir qu'un exploitant aérien étranger opérant dans [ÉTAT] donne la preuve de la validation de toutes les masses normales utilisées.

#### Avions monomoteurs opérant de nuit ou aux conditions météorologiques de vol aux instruments

1. Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un avion monomoteur qui n'est pas à turbine :
2. De nuit ; ou
3. En IMC sauf VFR spécial.
4. Un exploitant aérien étranger est autorisé à exploiter un avion monomoteur à turbine de nuit et en IMC, à condition que l'État de l'exploitant se soit assuré :
5. Que le moteur à turbine est fiable ;
6. Que les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation et les programmes de formation de l'équipage de l’exploitant sont adéquats ;
7. Que l'avion est équipé de façon appropriée pour un vol de nuit ou en IMC ;
8. Que les avions dont un certificat de navigabilité a été délivré avant le 1er janvier 2005 soient équipés un dispositif de surveillance des tendances de dégradation à bord ; et
9. Que les avions dont un certificat de navigabilité a été délivré à compter du 1er janvier 2005 soient équipés un dispositif automatique de surveillance des tendances de dégradation à bord.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.1.2 ; 5.4.1 ; 5.4.2

#### Exploitation avec un seul pilote aux règles de vol aux instruments ou de nuit

1. Un exploitant aérien étranger n'est pas autorisé à exploiter un avion avec un seul pilote en IFR ou de nuit, sauf sur approbation de l'État de l'exploitant et si l'avion satisfait aux conditions suivantes :
2. L’AFM ne requiert pas un équipage de conduite de plus d'un pilote ;
3. L'avion est propulsé par hélice ;
4. La configuration maximale des sièges approuvée n'est pas pour plus de 9 passagers ;
5. La masse maximale certifiée au décollage n'excède pas 5 700 kg ;
6. L'avion est équipé de ce qui suit :
	* + 1. Un pilote automatique utilisable avec au moins des modes de tenue d'altitude et de sélection de cap ;
			2. Un casque d'écoute avec un micro-rail ou un équivalent ; et
			3. Un moyen d'affichage des cartes permettant de les lire dans les conditions d'éclairage ambiantes.
7. Le PIC répond aux impératifs d'expérience, de formation, de vérification et de récence prescrits par l’État de l'exploitant.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.9.1 ; 4.9.2 ; 6.23 ; 9.4.5.1 ; 9.4.5.2R

#### Règles de vol dans [ÉTAT]

1. Dans les limites territoriales de [ÉTAT], les exploitants aériens étrangers doivent se conformer aux limitations et aux règles de vol figurant à la Partie 8 de la présente réglementation.
2. Un exploitant aérien étranger doit s'assurer que son équipage de conduite a les règles de vol de la Partie 8 de la présente réglementation à sa disposition et qu'il les a apprises.

## Qualifications des membres de l'équipage de conduite

#### Généralités

1. Un exploitant aérien étranger doit s’assurer que les membres de son équipage de conduite disposent des licences et qualifications appropriées en fonction des opérations à effectuer dans [ÉTAT].

#### Limites d'âge

1. Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que le commandant de bord se livrant à des opérations avec un seul pilote à bord d'un aéronef exploité dans [ÉTAT] est âgé de moins de 60 ans.
2. Pour les aéronefs impliqués dans des opérations dans [ÉTAT] nécessitant plus d'un pilote au sein de l'équipage de conduite, les exploitants aériens étrangers doivent s’assurer que si un pilote a entre 60 et 65 ans, l’autre a moins de 60 ans.

OACI, Annexe 1 : 2.1.10

#### Compétence linguistique

1. Les exploitants aériens étrangers doivent s'assurer que l'équipage de conduite d'un aéronef dans [ÉTAT] satisfait aux impératifs de compétence linguistique du niveau opérationnel (niveau 4) de l’OACI au minimum, comme indiqué dans l'Annexe 1 de l'OACI pour la langue anglaise et que cette compétence soit avalisée sur la licence.

OACI, Annexe 1 : 1.2.9.1 ; 1.2.9.5 ; 1.2.9.6 et Notes 1 et 2

## Sécurité

#### Sécurité des aéronefs

1. Un exploitant aérien étranger doit :
2. S'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien et se conforme aux impératifs pertinents des programmes de sécurité de l'État de l'exploitant ;
3. Établir, maintenir et administrer 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 ;
4. À la suite d'un acte d'ingérence illicite commis à bord d'un aéronef, s’assurer que le PIC ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre immédiatement un rapport sur celui-ci aux autorités locales désignées et à la Régie de l'État de l'exploitant ;
5. S'assurer qu'il y a à bord de tous les aéronefs une liste de pointage des procédures à suivre pour le type d’aéronef lors de la fouille à la recherche d'armes, d'explosifs et autres dispositifs dangereux dissimulés ; et
6. S’assurer que si elle est installée, la porte du poste de pilotage d'un aéronef exploité pour le transport de passagers doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur du poste de pilotage pour empêcher tout accès non autorisé.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.2.1 ; 13.4.1 ; 13.4.2 ; 13.3 ; 13.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 11.1 ; 11.2.1 ; 11.2.2 ; 11.3

#### Transport non autorisé

1. Un exploitant aérien étranger doit prendre des mesures pour s'assurer que personne ne se dissimule ou ne dissimule du fret à bord d'un aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.4.2

OACI, Annexe 17 : 4.3.1 ; 4.3.2 ; 4.3.3 ; 4.5.1 ; 4.5.2 ; 4.5.3

## Marchandises dangereuses

#### Transport aérien de marchandises dangereuses

1. Nul exploitant aérien étranger n'est autorisé à accepter des marchandises dangereuses à transporter par voie aérienne dans [ÉTAT], sauf s'il :
2. A reçu l'autorisation de le faire de la Régie étrangère ; et
3. A assuré la formation requise du personnel.
4. L'exploitant aérien étranger doit correctement classer, documenter, certifier, décrire, emballer, marquer, étiqueter et placer dans un conteneur qui convienne les marchandises dangereuses comme requis par son programme portant sur les marchandises dangereuses approuvé par la Régie étrangère.
5. Lorsque l'exploitant aérien étranger a été autorisé à accepter des marchandises dangereuses et a un programme approuvé pour les marchandises dangereuses autorisé par la Régie étrangère, il doit soumettre une copie de ce programme à [RÉGIE DE L'ÉTAT].

OACI, Annexe 18 : 7.1 ; 8.1 ; 10.1 ; 10.2

#### Transport d'armes et de munitions de guerre

1. Un exploitant aérien étranger se livrant à des opérations de transport aérien commercial vers [ÉTAT] doit :
2. Ne pas transporter d'armes et de munitions de guerre par voie aérienne sauf sur approbation de le faire accordée par tous les États concernés ;
3. S'assurer que les armes et munitions de guerre sont :
	* + 1. Rangées à bord de l'aéronef à un endroit inaccessible pour les passagers pendant le vol ; et
			2. Dans le cas d'armes à feu, déchargées, sauf si, avant le début du vol, tous les États concernés sont convenus que ces armes et munitions de guerre peuvent être transportées dans des circonstances différentes, en tout ou en partie, de celles qui sont indiquées dans le présent paragraphe ; et
4. S'assurer que le PIC soit notifié, avant le début du vol, des détails et de l'emplacement à bord de l'aéronef de toutes les armes et munitions de guerre qui doivent être transportées.

Convention de Chicago, Article 35

OACI, Doc. 9284

#### Transport d'armes et de munitions de sport

1. Un exploitant aérien étranger se livrant à des opérations de transport aérien commercial vers [ÉTAT] doit prendre toutes les mesures qui s'imposent pour s'assurer que toute arme de sport qui doit être transportée par voie aérienne soit signalée.
2. Un exploitant aérien étranger qui accepte de transporter des armes de sport doit s'assurer qu'elles :
3. Sont rangées à bord de l'aéronef dans un endroit inaccessible pour les passagers pendant le vol, sauf si la Régie a déterminé que ceci n'est pas pratique et a approuvé d'autres procédures ; et
4. Sont déchargées, dans le cas d'armes à feu ou autres armes pouvant contenir des munitions.
5. Un exploitant aérien étranger peut permettre à un passager de transporter des munitions pour armes de sport dans les bagages enregistrés, si cela est approuvé par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.6.1 ; 13.6.2

## Approbation d'exploitation d’aéronefs télépilotés sur le territoire de [ÉTAT] pour des exploitants aériens étrangers

#### Demande d’approbation d'exploitation d’aéronefs télépilotés sur le territoire de [ÉTAT]

1. Un exploitant aérien étranger d'un autre État n'exploite pas un ATP dans [ÉTAT] s'il n'est pas autorisé à le faire par la [RÉGIE DE L'ÉTAT] et n'est pas titulaire de spécifications d'exploitation délivrées audit exploitant par la [RÉGIE DE L'ÉTAT].
2. Lorsqu'un exploitant étranger désire demander à exploiter un ATP dans le territoire de [ÉTAT], il doit :
3. Soumettre cette demande à [RÉGIE DE L'ÉTAT] sous la forme et de la manière prescrites ; et
4. Le faire en remplissant le formulaire de demande prescrit par la NMO 10.8.1.1.
5. Une demande d’approbation d’exploitation sur le territoire de [ÉTAT] doit être accompagnée d’une copie de ce qui suit, traduite en anglais si les documents originaux ne sont pas dans cette langue, pour chaque ATP proposé pour être exploité dans [ÉTAT] :
6. Une copie certifiée conforme d'un certificat valide d’exploitant SATP ;
7. Le certificat d’immatriculation de l’aéronef ;
8. Un certificat de navigabilité ;
9. La ou les licences de pilote à distance et le ou les certificats médicaux ;
10. La licence de station radio de l’aéronef, le cas échéant ;
11. Un certificat d'assurance ;
12. Une certification acoustique délivrée conformément à l’Annexe 16 de l’OACI ;
13. Un programme de sécurité approuvé d'exploitant aérien ; et
14. Tout autre document que la Régie considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.
15. Aux termes de la présente réglementation, un demandeur doit demander la délivrance initiale de l’approbation pour ATP étranger au moins 90 jours avant la date du début de l'exploitation prévue.
16. Une fois que l’exploitant a reçu l’approbation pour ATP étranger délivrée par la Régie, ledit exploitant doit :
17. Soumettre un plan de vol avant d’exploiter un ATP ;
18. Respecter les règles opérationnelles pour les ATP au paragraphe 8.8.1.33 de la présente réglementation ;
19. Notifier immédiatement la Régie et l’ATC en cas d’annulation de vol ; et
20. En cas de changement apporté au vol proposé, soumettre ces changements à la Régie aux fins de considération.

N. B. : Le Doc 10019 de l’OACI, Manuel sur les systèmes d’aéronef télépiloté, continent d’autres informations sur le cadre réglementaire en évolution pour les systèmes d’aéronefs sans pilote.

Convention de Chicago, Article 8

OACI, Annexe 2 : 3.1.9 ; Appendice 4 : 1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 1.4 ; 1.5 ; 1.6 ; 1.7 ; 2.1 ; 2.2 ; 2.3 ; 3.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 3.4 ; 3.5 ; 3.6

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

MODÈLE DE RÉGLEMENTATION DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 10 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.9

Novembre 2019

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 10.1.1.5 reflète une norme requise par le paragraphe 10.1.1.5 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 10 ─ Normes de mise en œuvre

#### NMO 10.1.1.5 Pouvoirs d'inspection

1. INSPECTEURS AUTORISÉS.
2. Les inspecteurs autorisés qui sont affectés à l'inspection d'aéronefs étrangers seront des inspecteurs chevronnés, qui comprennent la différence qui existe entre les inspections au sol de leurs propres exploitants (nationaux) effectuées le cadre des responsabilités de gestion de leur AOC et les inspections de surveillance effectuées à bord d'aéronefs d'exploitants aériens étrangers.
3. Ces inspecteurs seront spécifiquement formés et autorisés à effectuer de telles inspections et posséderont l'accréditation appropriée qui les identifie en tant qu'inspecteurs autorisés employés par la [RÉGIE DE L'ÉTAT].
4. Les inspections au sol d'exploitants aériens étrangers seront effectuées de la même manière que celle des exploitants nationaux, avec certaines différences importantes, comme le fait que les normes appliquées aux exploitants étrangers seront fondées principalement sur les normes internationales et la réglementation nationale dérivée des normes internationales.
5. Les inspecteurs autorisés démontreront une compétence linguistique en langue anglaise de niveau opérationnel (niveau 4) de l’OACI ou supérieure.
6. Les inspecteurs autorisés auront des dossiers personnels de formation prouvant qu'ils ont été formés et sont compétents dans les domaines suivants :
	* + 1. La Convention de Chicago et ses Annexes 1, 6 ,7 et 8 ;
			2. Les différences qui existent entre les normes de l'OACI et la réglementation nationale, qui peut être plus détaillée ou plus restrictive ;
			3. La diplomatie, dont comment traiter des difficultés linguistiques potentielles et des différences culturelles ;
			4. La souveraineté des aéronefs étrangers, ce qui signifie que les pouvoirs des inspecteurs sont limités à la documentation, à la communication et aux conclusions de rapports, sauf tel que prévu au paragraphe 10.1.1.5(a)(3) de la présente partie ;
			5. L'observation, l'enregistrement et le compte rendu de procédures lors de l'inspection d'exploitants aériens étrangers ; et
			6. Les activités de surveillance, qui ne sont pas liées au processus de certification de l'exploitant.
7. PLANIFICATION AVANT L’INSPECTION.
8. Les inspecteurs autorisés se prépareront pour l'inspection d'exploitants aériens étrangers en se tenant au courant des changements intervenus récemment dans la réglementation nationale en ce qui concerne les opérations menées par des exploitants d'autres États.
9. Une vérification du droit de l'exploitant étranger à opérer dans [ÉTAT] et à exploiter l'aéronef spécifique concerné sera effectuée en examinant ses marques de nationalité et d'immatriculation.
10. Les antécédents de l'exploitant aérien étranger dans [ÉTAT] seront examinés, dont ceux d'inspections passées et, en particulier, ceux de l'aéronef spécifique concerné dont l'inspection doit avoir lieu, pour vérifier toute action qui n'a pas été prise ou des tendances récurrentes pouvant justifier une attention particulière.
11. Les inspections au sol concerneront l'aéronef et son équipage, les opérations de la station en ligne, l'entretien et la maintenance et l'état de l'aire de trafic et de la porte et les activités qui s'y déroulent. Les contraintes de temps peuvent ne s'appliquer qu'à l'inspection de l'aéronef et de l'équipage. Le nombre d'inspecteurs autorisés et de spécialisations à utiliser, la répartition des tâches et le temps à consacrer à chaque tâche seront déterminés.
12. Étant donné que le plan d'inspection comprend des inspections exhaustives, il ne sera pas possible de couvrir tous les éléments voulus dans le temps disponible pour une inspection donnée sans entraîner un retard déraisonnable pour l'exploitant aérien étranger.
13. Comme les inspections d'aéronefs de tout exploitant aérien étranger peuvent être effectuées dans des aérodromes différents par des inspecteurs autorisés différents, le plan d'inspection général en tiendra compte. Certains éléments seront couverts lors de chaque inspection, d'autres peuvent l'être au fil d'un certain nombre d'inspections. En conséquence, les dossiers exhaustifs de toutes les inspections des aéronefs d'un exploitant particulier seront conservés dans une base de données, sur papier ou sous un format électronique, à laquelle les inspecteurs autorisés concernés peuvent avoir accès et qu'ils peuvent mettre à jour.
14. À partir de ces dossiers, il sera nécessaire de planifier l'objet des inspections pour qu'une inspection complète des aéronefs de tout exploitant aérien étranger soit effectuée sur une période de temps définie.
15. La sélection d'un aéronef particulier à inspecter devrait être aléatoire et être faite sans discrimination. Cependant, la sélection s’effectuera en fonction des principes de la gestion des risques pour identifier les opérations perçues comme présentant un risque plus important pour la sécurité, ce qui impose d'effectuer des activités supplémentaires d'inspection visant ces opérations, qui peuvent être liées :
	* + 1. À l'état de l'exploitant ;
			2. Au type de l'aéronef ;
			3. Au type d’opération (régulière, non régulière, fret, etc.) ;
			4. À l’exploitant aérien étranger ; ou
			5. À l'aéronef individuel.
16. INSPECTIONS.
17. La portée d'une inspection au sol d'un exploitant aérien étranger est la suivante :
	* + 1. Il n'est pas possible de couvrir tout ce qui figure sur la liste de pointage lors de chaque inspection au sol. Les inspections seront prévues pour couvrir ce qui présente un risque élevé, le reste étant couvert lors d'une série d'inspections.
			2. Il est essentiel que des dossiers adéquats soient conservés et qu'il y ait une coordination complète entre tous les inspecteurs autorisés qui prennent part aux inspections au sol de tout exploitant.
18. Les zones qui seront vérifiées lors d’une inspection au sol sont :
	* + 1. Poste de pilotage ;
			2. Cabine/sécurité ;
			3. État de l'extérieur de l'aéronef ;
			4. Fret ; et
			5. Généralités.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.2.2, 4.2.2.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.2.2, 2.2.2.3

OACI, Doc 8335, Partie IV : Supplément

OACI, Doc 8335, Partie VI : 5.4

1. La Régie utilisera la liste de pointage suivante pour effectuer les inspections au sol d’un exploitant aérien étranger.

|  |
| --- |
| **[ÉTAT]****INSPECTION AU SOL D'UN EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER ─ Page 1** |
| 1.a. Nom de l'inspecteur :1.b. Type d’inspecteur : [ ] OPS [ ] AW [ ] C/S | 2.a. Nom de l'AOC :2.b. Numéro de vol : | 3. État de l'exploitant : |
| 4.a. Type de l'aéronef :4.b. Numéro d’immatriculation : | 5.a. Nom du PIC :5.b. Numéro de licence : | 6.a. Nom du CP :6.b. Numéro de licence : |
| 7. Résultat de l'inspection :[ ]  Satisfaisant[ ]  Insatisfaisant | 8. Mesures prises aux termes du paragraphe 10.1.1.5(a)(3) : [ ]  Oui [ ]  Non | 9. Date (JJ/MM/AAAA) : |
| **I. Les documents qui seront couverts lors de chaque inspection d'un exploitant aérien étranger comprennent :** |
| **Documents** | S/U |
|  | 1. Le certificat d’immatriculation de l’aéronef ;
 |  |
|  | 1. Certificat de navigabilité ;
 |  |
|  | 1. Certificats de compétence, licences et évaluation médicale de l'équipage de conduite ;
 |  |
|  | 1. AOC et spécifications d'exploitation qui y sont associées, pertinents pour le type d'aéronef, qui sont des informations qui doivent être transportées à bord jusqu'à ce qu'un registre international des AOC finisse par constituer un autre moyen permettant d'avoir accès à ces informations ;
 |  |
|  | 1. Manuel de vol ou autre document contenant les données de performance ;
 |  |
|  | 1. Licence de station radio ;
 |  |
|  | 1. Carnet de route ou livret technique ou déclaration d'ordre général ;
 |  |
|  | 1. Approbation de remise en service ;
 |  |
|  | 1. Dossier relatifs au carburant et au lubrifiant ; et
 |  |
|  | 1. Certification acoustique.
 |  |
|  | **Remarques :** |  |

|  |
| --- |
| **[ÉTAT]** **INSPECTION AU SOL D'UN EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER ─ Page 2** |
| **II. L'état général de l'aéronef sera couvert lors de chaque inspection, dont :** |
| **Documents** | **S/U** |
|  | 1. Fuite de carburant, d'huile moteur et de fluide hydraulique hors tolérance ;
 |  |
|  | 1. Train d'atterrissage et logement du train ;
 |  |
|  | 1. Fuselage et mâts, selon le cas ;
 |  |
|  | 1. Ailes et mâts, selon le cas ;
 |  |
|  | 1. Moteurs, leurs cônes d'admission et d'échappement et systèmes inverseurs ;
 |  |
|  | 1. Hélices, selon le cas ; et
 |  |
|  | 1. Empennage ou empennage de queue.
 |  |
|  | **Remarques :** |  |
| **III. Les documents qui seront couverts sur un nombre défini d'inspections comprennent :** |
| **Documents** | **S/U** |
|  | 1. MEL ;
 |  |
|  | 1. Manuel d'utilisation de l'aéronef ;
 |  |
|  | 1. Données de performance du terrain d’aviation ;
 |  |
|  | 1. Listes de pointage pour les procédures normales, anormales et d'urgence ;
 |  |
|  | 1. Cartes aéronautiques (guide routier) ;
 |  |
|  | 1. Liste de pointage des procédures de fouille d'un aéronef ;
 |  |
|  | 1. Signaux visuels que les aéronefs intercepteurs et interceptés doivent utiliser ;
 |  |
|  | 1. Formulaires relatifs à la masse et au centrage et comment ils ont été remplis ;
 |  |
|  | 1. Bulletins et prévisions météorologiques ;
 |  |
|  | 1. Plan de vol exploitation ; et
 |  |
|  | 1. NOTAM.
 |  |
|  | **Remarques :** |  |

|  |
| --- |
| **[ÉTAT]** **INSPECTION AU SOL D'UN EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER ─ Page 3** |
| **IV. Les équipements de l’aéronef qui seront couverts sur un nombre défini d'inspections comprennent :** |
| **Documents** | **S/U** |
|  | 1. Approvisionnement adéquat en oxygène pour l'équipage et les passagers ;
 |  |
|  | 1. Cartons d'information des passagers et leur contenu ;
 |  |
|  | 1. Extincteurs portatifs ─ poste de pilotage et cabine ;
 |  |
|  | 1. Radeaux de sauvetage et gilets de sauvetage ou dispositifs individuels de flottaison (selon le cas) ;
 |  |
|  | 1. Dispositifs pyrotechniques de signalisation de détresse (si cela s'applique) ;
 |  |
|  | 1. Trousses de premiers soins et trousses médicales (si cela s'applique) ;
 |  |
|  | 1. Porte de poste de pilotage anti-pénétration (si cela s'applique) ; et
 |  |
|  | 1. Panneaux et éclairage des issues de secours.
 |  |
|  | **Remarques :** |  |
| **V. Les équipements supplémentaires qui seront couverts annuellement par l'AOC en fonction de ce qui s'applique à l'aéronef et à l'exploitation, comprennent :** |
| **Documents** | **S/U** |
|  | 1. ACAS ;
 |  |
|  | 1. ELT ;
 |  |
|  | 1. FDR et CVR ; et
 |  |
|  | 1. GPWS avec capacités d’évitement du terrain vers l’avant.
 |  |
|  | **Remarques :** |  |

Formulaire RAA en date de 11/2019

OACI, Doc 8335, Partie IV : Supplément

OACI, Doc 8335, Partie VI : 5.4

1. La Régie utilisera les procédures figurant aux tableaux suivants pour résoudre les constatations d’inspection.

Tableau 1. Niveaux de gravité des constatations et mesures apparentées

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

OACI, Doc 8335, Partie VI : Tableau 6-1

Tableau 2. Exemples de constatations et niveaux de gravité

| 1)Description | Gravité |
| --- | --- |
| 2)Mineure | 3)Importante | 4)Majeure |
| 1. **POSTE DE PILOTAGE ─ GÉNÉRALITÉS**
 |  |  |
| 1. État général
 | Sale et mauvais entretien |  | Grands objets non sécurisés (comme le fret ou des bagages)Sièges de l’équipage de conduite inutilisables |
| 1. Issues de secours
 | Les issues ne sont pas toutes utilisables, mais différées conformément aux dispositions de la MEL. | Les issues ne sont pas toutes utilisables et les dispositions de la MEL ne sont pas appliquées | Pas d’issue de secours utilisable/pas de dispositions de la MEL pour la poursuite de l’exploitation |
| 1. Équipement ─ GPWS
 | Inopérant et conforme aux dispositions de la MEL | Inopérant et dispositions de la MEL pas appliquées | GPWS vers l’avant requis et pas installé |
| 1. Équipement — Ordinateur de gestion de vol
 |  | Base de données FMS récemment périmée (28 jours ou moins) | Base de données FMS périmée par plus de 28 jours |
| 1. Équipement ─ ACAS/CVR/FDR/ELT
 | Inopérant et conforme aux dispositions de la MEL | Inopérant et dispositions de la MEL pas appliquées | Requis et pas installé |
| **B. DOCUMENTATION DU POSTE DE PILOTAGE**  |  |  |
| 1. AFM
 |  | Pas de preuve d’approbation de l’État d'immatriculationIncomplet, mais calculs de performance possibles | Pas à bord et calculs de performance impossibles |
| 1. Manuel d'exploitation
 |  | Incomplet (voir l'Annexe 6, Partie I, Appendice 2 de l’OACI) ou pas approuvé par l'État de l’exploitant ou version périmée | Pas à bord |
| 1. Listes de pointage
 | Hors de portée | Pas facilement disponibles et utilisées ou version périmée | Pas à bord |
| 1. Guide routier (cartes de navigation)
 | Hors de portée | Récemment périmé (28 jours ou moins)Photocopies des cartes actuelles | Très périmé (plus de 28 jours)Pas à bord |
| 1. MEL
 |  | Pas à bord ou MMEL utilisée, mais pas de défaillances différéesLe contenu de la MEL ne reflète pas l’équipement dont l’aéronef est dotéMEL non approuvée | Pas à bord ou MMEL utilisée, mais pas de défaillances différées |
| 1. Certificat d’immatriculation de l’aéronef
 | Copie non certifiée | Pas à bordPas de traduction en langue anglaise |  |
| 1. Certificat de navigabilité
 |  | Pas un original ou une copie certifiée conformePas de traduction en langue anglaise | Pas à bordPérimé |
| 1. Licences des membres d'équipage (voir aussi le point G.3, Langue destinée aux communications, dans ce tableau)
 | Formulaire ou contenu non conforme aux normes de l’OACI | Pas de traduction en langue anglaise | Pas valides pour ce type d’aéronefPas à bord ou pas de validation correcte de l’État d'immatriculationPérimées ou pas d’évaluation médicale de Classe 1 |
| 1. Carnet de bord ou carnet technique équivalent
 | Défauts mineurs non documentés | À bord, mais pas correctement rempli | Pas à bord ou pas de document équivalentApprobation de remise en service périmée ou non valideDélais de rectification de la MEL arrivé à expiration pour les défaillances différées |
| 1. Licence de station radio
 | Copie non certifiée | Pas à bord |  |
| 1. Certificat acoustique (lorsque cela s'applique)
 | Pas à bordPas de traduction en langue anglaise |  |  |
| 1. AOC (copie certifiée conforme)
 |  | Pas une copie certifiée conforme de l’AOC |  |
| 1. Spécifications d'exploitation (copie)
 |  | Pas exactes (périmées, type/route d’exploitation incorrect, aéronef ou exploitant incorrect, etc.) ou pas de traduction en langue anglaise |  |
| 1. Plan de vol exploitation
 | Copie non conservée au sol | Calculs de vol actuels, mais pas de documents actuelsManque de données de suivi du carburant (vol à l’arrivée)Calcul du carburant insatisfaisant (vol au départ) | Pas de préparation au vol ou préparation incomplèteCalculs requis pour le carburant non disponibles ou pas mis à jour pour les conditions actuelles |
| 1. Fiche et données de masse et de centrage
 |  | Incorrectes, mais dans les limites de l’aéronef | Incorrectes et hors des limites d’exploitation ou manquantesDonnées relatives à la masse et au centrage non disponibles |
| 1. Limitations de performance de l’aéronef utilisant les données d'analyse actuelles de la route, des obstacles à l’aérodrome et de piste
 | Données incomplètes, mais n’affectent pas l’exploitation à cette date (comme, pas de données pour piste contaminée ou mouillée, mais ces conditions ne sont pas présentes) | Pas de données actuelles ou date de validité des données indisponible | Données indisponibles |
| 1. Manifeste fret et, si cela s’applique, manifeste passagers
 |  | Quelques imprécisions limitées ou données manquantes n’affectant pas la sécurité | Pas disponible ou très imprécis/incomplet |
| 1. Inspection avant le vol
 | Formulaire à bord, mais incomplet | Pas effectuée pour le vol d’arrivée | Pas effectuée pour le vol de départ |
| 1. Bulletins et prévisions météorologiques
 | Pas les plus récents disponibles, mais valides | Pas imprimés, mais écrits à la main | Pas valides ou pas disponibles |
| 1. NOTAM
 |  | Certaines données pertinentes en route manquantes | Pas disponibles |
| 1. **POSTE DE PILOTAGE ─ ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ**
 |  |  |
| 1. Extincteurs portatifs
 | Pas facilement accessibles | Arrivée à expirationPas correctement arrimés | Vides ou en nombre insuffisant ou manquantsPression nettement bassePas accessibles |
| 1. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison (s’ils sont requis)
 | Pas directement accessibles | Arrivés à expiration, selon le cas | Pas disponibles pour chaque membre de l'équipage du poste de pilotage à bord |
| 1. Harnais
 |  | Ceinture de sécurité au lieu de harnais | Pas disponible ou utilisable par tous les membres de l’équipage de conduite |
| 1. Équipement pour l’oxygène (s’il est requis)
 |  | Pas d’accès direct | Pas disponible ou utilisable par tous les membres de l’équipage de conduiteQuantité d’oxygène insuffisante |
| 1. Torche électrique (exploitation effectuée de nuit par l’exploitant)
 | Une seule disponible | Pile faible | Absent du poste de pilotage ou inutilisable |
| 1. **SÉCURITÉ DE LA CABINE**
 |  |  |  |
| 1. État général
 | Sale, mauvais entretien et en mauvais état | Moquette mal fixéePanneau de plancher mal fixé ou endommagéSièges inutilisables (et non identifiés comme tels) | Impossible de se livrer aux tâches directes, normales et anormales |
| 1. Sièges des membres de l'équipage de cabine
 | Harnais/ceintures difficiles à manier | Sangle ou boucle usée ou endommagée et inutilisable | Pour tout membre de l'équipage de cabine minimum requis : pas de siège disponible ou harnais et ceinture de sécurité pas disponible ou inutilisable |
| 1. Trousse de premiers soins/médicale d’urgence
 | Arrivée à expirationIncomplètePas à l’endroit indiqué |  | Pas disponibles |
| 1. Extincteurs portatifs
 | Pas directement accessibles | Arrivée à expirationPas correctement arrimés | Vides, pression nettement faible, ou manquantsPas utilisables |
| 1. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison (s’ils sont requis)
 | Pas directement accessibles | Arrivés à expiration, selon le cas | Pas disponibles pour chaque personne transportée |
| 1. Ceintures de sécurité (sièges passagers)
 | Sangle ou boucle usée ou endommagéePas disponibles ou utilisables pour tous les sièges passagers et l’aéronef envoyé conformément à la MEL | Pas disponibles ou utilisables pour tous les sièges passagers et l’aéronef non envoyé conformément à la MEL | Pas disponibles ou utilisables pour quelque passager que ce soit |
| 1. Éclairage et marquage des issues de secours, torches électriques de secours
 |  | Certains panneaux d’issues de secours ne fonctionnant pasNombre insuffisant de torches électriques de secours ; torches électriques de secours mal situées ; piles des torches électriques faibles ou vides | Défauts de l’équipement d’éclairage d’urgence pas acceptables selon les dispositions de la MEL |
| 1. Toboggans/radeaux de sauvetage (selon les besoins) (pour les vols longue distance au-dessus de l’eau)
 | Pas à l’endroit spécifié, comme établi par l’État de l'exploitant | Installés incorrectement | Nombre insuffisantPas utilisables |
| 1. Approvisionnement en oxygène (équipage de cabine et passagers)
 | Quantité d'oxygène insuffisante ou nombre de masques insuffisant pour les passagers et les membres de l’équipage | Quantité d'oxygène insuffisante ou nombre de masques insuffisant pour les passagers et les membres de l’équipage et vol effectué au-dessus du niveau 250 |  |
| 1. Cartons de consignes en cas d'urgence
 | Pas suffisamment de cartons de consignes en cas d'urgence pour tous les passagers | Cartons d’un autre aéronef ou versions de toute évidence différenteCertaines informations manquantes ou incorrectes | Pas de cartons de consignes d'urgence à bord |
| 1. Membres du personnel de cabine
 |  | Membre du personnel de cabine pas à l’endroit spécifié | Nombre insuffisant de membres de personnel de cabine |
| 1. Accès aux issues de secours
 |  |  | Blocage par des bagages ou du fret, etc.Blocage par des sièges |
| 1. Sécurité des bagages de cabine
 |  |  | Pas rangés de manière sûre |
| 1. Nombre de sièges
 |  |  | Plus de sièges que la capacité certifiéeNombre insuffisant de sièges utilisables pour tous les passagers à bord |
| 1. **ÉTAT DE L'EXTÉRIEUR DE L'AÉRONEF**
 |  |  |
| 1. État général de l'extérieur
 | Défauts mineurs | Défauts qui n’ont pas besoin d’être corrigés avant le vol (corrosion visible, marquage illisible, etc.) | Défauts liés à la sécurité (correction requise avant le départ)Dégivrage inadéquat |
| 1. Portes et trappes
 | Défauts mineurs, mais utilisables | Instructions sur l’utilisation des portes manquantes ou pas clairesJoint légèrement endommagé | Inutilisables et pas compatibles avec le nombre de passagers à bordJoint manquant ou très endommagé |
| 1. Commandes de vol
 | Défauts mineurs | Mauvais état (dommages, bandes pare-foudre manquantes ou décharges d'électricité statique, jeu, manque de lubrification, décollement) | Dommages, corrosion, fuites ou usure hors des limites de la MEL, SRM, etc. |
| 1. Roues, pneus et freins
 | Défauts mineurs | Signes de sous-gonflagePression de pneu incorrecteUsure inhabituelle | Pneus usés ou endommagés au-delà des limitesFreins usés, qui fuient ou endommagés au-delà des limitesComposants endommagés ou pièces manquantes (comme bouton de liaison, détecteurs thermiques) |
| 1. Train d’atterrissage
 | Défauts mineurs | Signes importants de fuite, sous-pression de jambe, corrosion et manque évident de lubrification | Dommages, corrosion, pièces manquantes et/ou fuite au-delà des limites |
| 1. Logement du train
 | Défauts mineurs ou sale | Signes de fuite, corrosion et manque évident de lubrification | Dommages, corrosion étendue, et/ou fuites au-delà des limites |
| 1. Buse d’admission et d’éjection
 | Défauts mineurs | Carcasse ou revêtement interne endommagéBosselures et fentes dans l’échappement, toutes dans les limites, mais pas enregistrées sur le livret technique ou un document équivalentFuites mineures d’huile et de carburant | Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.) au-delà des limites de la MEL, de l’AMM, SRM, etc.Fuites au-delà des limites |
| 1. Pales de soufflantes (si cela s’applique)
 | Défauts mineurs | Dommages aux pales de soufflante dans les limites, mais pas enregistrés sur le livret technique ou un document équivalent | Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.) au-delà des limites de la MEL, de l’AMM, SRM, etc. |
| 1. Hélices (si cela s’applique)
 | Défauts mineurs | Dommages aux hélices dans les limites, mais pas enregistrés sur le livret technique ou un document équivalent | Dommages (craquelures, bosselures, fissures, etc.), fuites, jeu des pales au-delà des limites de la MEL, de l’AMM, du SRM, etc. |
| 1. Réparations structurelles précédentes
 | Défauts mineurs | Pas d’informations sur les réparations temporaires, doutes sur les anciennes réparations et réparations acceptables pour la poursuite du vol | Réparations mal faites ou conception apparente insatisfaisanteDommages à une ancienne réparation |
| 1. Dommages évidents non réparés
 | Dans les limites et enregistrés | Dans les limites, mais pas enregistrés | Dommages non évalués et pas enregistrés affectant la navigabilité |
| 1. Fuites
 | Dans les limites | Accumulation d’eau depuis longtemps et fuites dans les toilettes (glace bleue) | Fuites (huile, carburant, hydraulique, eau) au-delà des limites |
| 1. **CARGAISON**
 |  |  |  |
| 1. État général des soutes et des conteneurs
 | Éclairage partiellement défectueuxDéfauts mineurs, mais sans danger | Panneaux partiellement endommagésConteneurs partiellement endommagésÉclairage défectueux Verrous de plancher (partiellement) inutilisablesAccès limité aux soutes (pour les avions à configuration mixte (combis))Filet de séparation ou de protection de porte endommagé | Panneaux endommagés au-delà des limitesConteneurs endommagésDommages structurels au-delà des limitesSystème d’extinction défectueux ou inexistant (lorsque cela s’applique)Soute pas utilisée conformément à la classificationPas d’accès aux soutes (pour les avions à configuration mixte)Pas de filet de retenue (avions mixtes et cargos)Pas de rideau antifuméeVerrous de plancher inutilisables et au-delà des limites de la MEL |
| 1. Marchandises dangereuses
 | Pas moyen de reconnaître les marchandises dangereuses présentées à l’exploitant pour expédition | Pas de réglementation sur les marchandises dangereuses ou de référence | Pas d’informations ou informations incomplètes données au PIC sur les marchandises dangereuses transportées, contrevenant aux dispositions du Doc 9284 de l’OACIDéficiences : fuites, mauvais emballage, étiquette manquanteMarchandises dangereuses pas arrimées correctementChargement non effectué conformément à l’Annexe 18 de l’OACI ;Marchandises dangereuses transportées sans autorisation ou de façon contraire aux dispositions de l’Annexe 18 ou du Doc 9284 de l’OACI |
| 1. Sécurité du fret à bord
 | Dommages mineurs à aux fixations, matériel d’assujettissement de la cargaison, palette/conteneur et/ou verrous | Palette, conteneur ou filet endommagé | Fret pas arrimé de manière sûre et/ou correctement réparti :─ Fixation─ Matériel d’assujettissement de la cargaison─ Palettes et conteneurs─ VerrousRépartition de la charge/charge sur le plancher au-delà des limites |
| 1. **GÉNÉRALITÉS**
 |  |  |  |
| 1. Remarques supplémentaires
 | Constatations d’ordre général avec un effet mineur sur la sécurité | Constatations d’ordre général avec un effet important sur la sécurité | Constatations d’ordre général avec un effet majeur sur la sécurité |
| 1. Avitaillement
 | Équipage de cabine pas au courant des procédures d’avitaillement avec des passagers à bord | Pas de procédures en place pour l’avitaillement avec des passagers à bord | Procédures en place, mais pas appliquées |
| 1. Langue destinée aux communications
 |  | Brevets de pilote sans aval de compétence linguistique pour l’anglais ou la langue utilisée en radiotéléphonie (sauf si un plan de mise en œuvre est mis à disposition par l’État de délivrance) | Pilotes ne parlant pas couramment la langue anglaise ou celle qui est utilisée en radiotéléphonie |

OACI, Doc 8335, Partie VI : Tableau 6-2

#### NMO 10.2.1.1 Demande d’approbation d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT]

1. Le formulaire de demande suivant doit être utilisé par tout exploitant aérien étranger souhaitant demander une approbation pour effectuer des opérations sur le territoire de [ÉTAT].

|  |
| --- |
| **Demande d'opérations de transport aérien commercial par un exploitant aérien étranger ─ Page 1***(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation dans [ÉTAT])* |
| **Section 1 : À remplir par le demandeur** |
| **Section 1A. Informations relatives au demandeur**  |
| 1. Nom déposé de l’entreprise, et nom commercial, s'il est différent ; adresse de l’entreprise ; adresse postale ; téléphone ; télécopieur ; et courrier électronique. | 2. Adresse de l'établissement principal ; adresse postale ; téléphone ; télécopieur ; et courrier électronique. |
| 3. Date proposée pour le début des opérations (JJ/MM/AAAA) : | 4. Indicatif de 3 lettres de l'OACI pour la compagnie exploitant l'aéronef : |
| 5. Personnel de direction d'exploitation : |
| 1. Nom
 | 1. Titre
 | 1. Numéro de téléphone, numéro de télécopieur et adresse électronique
 |
|  |  |  |
| **Section 1B. Type d’approbation recherchée par le demandeur. *(Cocher les cases appropriées)*** |
| 6. | a. [ ]  L'exploitant aérien a l'intention d'effectuer des vols commerciaux à partir et en direction d'aérodromes de [ÉTAT]b. [ ]  L'exploitant aérien a l'intention d'effectuer des survols et des arrêts techniques uniquement dans [ÉTAT] |
| 7. Types d'opérations proposées par l'exploitant aérien : | 8. Régions géographiques dans lesquelles les opérations sont prévues et structure de route proposée : |
| 1. [ ]  Passagers et fret
2. [ ]  Fret seulement
3. [ ]  Opérations prévues
4. [ ]  Vols affrétés
5. [ ]  Marchandises dangereuses
 |
| **Demande d'opérations de transport aérien commercial par un exploitant aérien étranger ─ Page 2**(À remplir par un exploitant aérien étranger pour approbation d'exploitation dans [ÉTAT]) |
| **Section 1C. Informations sur l’aéronef de l’exploitant**  |
| 9. Veuillez indiquer où se trouvent les marques de la nationalité et d'immatriculation de l'aéronef particulier à bord dans le cadre de la flotte exploitée aux termes de l’AOC ou fournir une documentation séparée : Veuillez fournir les informations suivantes : |
| **Type d'aéronef** (marque, modèle et série ou série maître) | **RVSM[[2]](#footnote-2)Approbation** | **EDTO\*** | **Certificationacoustique**†*(Chapitre de l’Annexe 16)* | **Remarques** |
| [Aéronef type 1] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| [Aéronef type 2] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| [Aéronef type 3] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| [Aéronef type 4] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| Etc. | [ ]  | [ ]  |  |  |
| Joindre les pièces suivantes :* Une copie certifiée conforme d’un AOC valide et des spécifications d'exploitation associées ;
* Une copie de la page d'approbation de MEL pour chaque type d'aéronef qui doit être exploité dans [ÉTAT] ;
* Une copie du certificat d'immatriculation de l'aéronef en cours et du certificat de navigabilité délivrés pour chaque type d'aéronef devant être exploités dans [ÉTAT] ;
* Une copie du certificat d'assurance ;
* Une copie des procédures d'exploitation et des pratiques de l'exploitant aérien étranger ;
* Une copie d'un document identifiant les vérifications de maintenance requises pour les aéronefs pendant qu'ils sont exploités sur le territoire de [ÉTAT] ;
* Une copie du contrat de maintenance entre l’exploitant aérien étranger et l’AMO ;
* Une copie de l’accord de service aérien, comprenant une clause de sécurité comme celle figurant dans la NMO 10.2.1.1(B), autorisant l’exploitant aérien étranger à effectuer des opérations sur le territoire de [ÉTAT] ;
* Dans le cas d'une location avec équipage, une copie de l'approbation de la Régie de l'État de l'exploitant, identifiant l'exploitant aérien étranger qui exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef ;
* Dans le cas d'un exploitant aérien étranger qui n’est pas titulaire d'un AOC délivré par la Régie, une copie du programme de sécurité proposé de l’exploitant aérien ; et
* Tout autre document que la Régie considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.
 |
| Signature : | Date (JJ/MM/AAAA) : | Nom et titre : |
| **Section 2 À remplir par le demandeur [RÉGIE DE L'ÉTAT]** |
| Évalué par (nom et bureau) | Décision de [RÉGIE DE L'ÉTAT] :[ ]  Approbation accordée [ ]  Non approuvé |
| Remarques : |
| Signature du représentant de [RÉGIE DE L'ÉTAT] : | Date (JJ/MM/AAAA) : |

Formulaire RAA en date de 11/2019

OACI, Doc 8335, Partie VI : Supplément C

#### NMO 10.2.1.1(B) Exemple de clause relative à la sécurité

1. Le texte suivant est un exemple de clause relative à la sécurité (extraite du Doc 8335 de l’OACI, *Manuel des procédures d’inspection, d’autorisation et de surveillance continue de l’exploitation*), qui doit être inséré dans les accords de service aérien permettant aux exploitants de fournir leurs services à un autre État, et inversement.
2. Chaque Partie est autorisée à demander des consultations à tout moment en ce qui concerne les normes de sécurité Ces consultations ont lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
3. Si, à la suite de telles consultations, une Partie constate que l'autre n'observe pas et ne gère pas efficacement les normes de sécurité dans les domaines mentionnés au paragraphe (1) de la présente sous-section, qui répondent aux normes établies alors, conformément au Doc 7300 de l’OACI, *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ci-après « Convention de Chicago », l'autre Partie doit en être informée, ainsi que des mesures considérées comme étant nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre Partie prend ensuite les mesures correctives appropriées dans une limite de temps convenue.
4. Aux termes de l'Article 16 de la Convention de Chicago, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par ou au nom d'une compagnie aérienne de l'autre Partie, assurant un service à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie, peut, pendant qu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une fouille par des représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que ceci n'entraîne pas un retard déraisonnable de l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, cette fouille a pour objet de vérifier la validité de la documentation pertinente de l'aéronef, des licences de son équipage et de la conformité de l'équipement de l'aéronef et de son état avec les normes établies alors aux termes de la Convention de Chicago.
5. Lorsqu'une mesure urgente est essentielle pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie.
6. Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe (4) ci-dessus, est interrompue lorsque la raison justifiant la prise de cette mesure n'existe plus.
7. En ce qui concerne le paragraphe (2) ci-dessus, s'il est déterminé qu'une Partie ne se conforme toujours pas aux normes de l'OACI une fois que la période de temps convenue s'est écoulée, le Secrétaire général de l'OACI doit en être informé. Ce dernier doit aussi être informé de la résolution satisfaisante de la situation.

OACI, Doc 8335, Partie VI : Supplément A

#### NMO 10.2.1.2 Délivrance des spécifications d'exploitation

1. La [RÉGIE DE L'ÉTAT], lorsqu'elle évaluera une demande soumise par un exploitant aérien étranger d'exploitation sur le territoire de [ÉTAT] examinera :
2. Les capacités et dossiers de supervision de la sécurité de la Régie étrangère de l'État de l'exploitant et, s'il est différent, de l'État d'immatriculation ; et
3. Les procédures et pratiques d'exploitation de l'exploitant aérien étranger lui-même.

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

1. La [RÉGIE DE L'ÉTAT] obtiendra des informations sur les capacités de supervision de la sécurité et le niveau de conformité aux normes de l'OACI de la Régie étrangère de l'État de l'exploitant en accédant aux informations figurant dans l’USOAP de l'OACI. Ces informations sont disponibles :
2. Sur le site web de l’OACI (http://www.icao.int) via le site web iSTARS ;
3. Sur le site web Audits de la supervision de la sécurité de l’OACI, accessible à [RÉGIE DE L'ÉTAT], via iSTARS, grâce à un mot de passe, fourni par l’OACI, connu uniquement de [RÉGIE DE L'ÉTAT] ; et
4. En accédant aux rapports récapitulatifs d’audits de l’USOAP disponibles pour [RÉGIE DE L'ÉTAT] sur le site web de l’OACI (www.icao/int/safety/iStars/pages/into.aspx), grâce à un mot de passe, fourni par l’OACI, connu uniquement de [RÉGIE DE L'ÉTAT].
5. La [RÉGIE DE L'ÉTAT] obtiendra et évaluera des informations sur l'exploitant aérien étranger. Ces informations sont disponibles :
6. En demandant à la Régie étrangère de l'État de l'exploitant les rapports portant sur toute inspection qui a pu être effectuée ; et
7. En demandant à avoir accès aux rapports d'audits d'un exploitant aérien étranger, effectués par des organismes indépendants d'audit de l'aviation et/ou par d'autres exploitants aériens, comme les partenaires qui partagent un code. Pour évaluer la demande, ces audits non imposés par la réglementation seront utilisés en même temps que d'autres informations, comme un rapport de l’USOAP de l'OACI ou toute conclusion d'une autre inspection.
8. La Régie complétera la Section 2 de la demande d’opérations de transport aérien commercial par un exploitant aérien étranger.
9. En cas de constatations négatives importantes et/ou de manquements majeurs pertinents pour son examen des capacités de supervision de la sécurité et du niveau de conformité aux normes de l'OACI par la Régie étrangère de l'État de l'exploitant, la [RÉGIE DE L'ÉTAT] engage des discussions avec la Régie étrangère de l'État de l'exploitant pour chercher à résoudre les manquements avant de décider d'approuver ou non la demande d’opérations de transport aérien commercial par un exploitant aérien étranger, et les spécifications d'exploitation.
10. En cas de constatations négatives importantes et/ou de manquements majeurs pertinents pour son évaluation de l'exploitant aérien étranger, la [RÉGIE DE L'ÉTAT] n’approuvera pas la demande d’opérations de transport aérien commercial de l'exploitant aérien étranger et ne lui délivrera pas de spécifications d'exploitation.

OACI, Doc 8335, Partie VI : 1.4 ; 3.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 3.4 ; 3.5 ; 4.1 ; 4.2

#### NMO 10.8.1.1 Demande d’approbation d'exploitation d’aéronefs télépilotés sur le territoire de [ÉTAT]

1. Le formulaire de demande suivant doit être utilisé par tout exploitant aérien étranger souhaitant demander une approbation pour exploiter des ATP sur le territoire de [ÉTAT].

|  |
| --- |
| **Demande d'exploitation d’aéronefs télépilotés par un exploitant aérien étranger ─ Page 1/3** |
| *Les sections 1, 2, 3 et 4 sont à remplir par un exploitant aérien étranger demandant une approbation d'exploitation dans [ÉTAT].* |
| **Section 1 Informations relatives au demandeur** |
| 1. Nom de l’exploitant, ou, le cas échéant, nom déposé de l’entreprise et nom commercial, s'il est différent ; adresse postale ; téléphone ; télécopieur ; et courrier électronique : | 2. Nom, adresse postale ; téléphone ; télécopieur ; et courrier électronique du ou des pilotes à distance : |
| 3. Nom et adresse de l’assureur, y compris téléphone, télécopieur et courrier électronique : |
| **Section 2 Identification des aéronefs**  |
| 1. Numéro d'immatriculation de l'aéronef :
2. Identification de l’aéronef à utiliser en radiotéléphonie, le cas échéant :
3. Type de l'aéronef :
4. Description de l’aéronef (moteurs, hélices, envergure, par exemple) :
5. Aéronef contrôlé par :

[ ]  Vision directe[ ]  Satellite[ ]  Programme informatique[ ]  Autre 1. Équipement de l’aéronef (pulvérisateur, caméra, type, transmission en direct ou photographies, par exemple) :
2. En cas d’équipement avec une caméra, destination de la transmission de la caméra de l’aéronef :

[ ]  Base principale de l’exploitant/de la compagnie[ ]  Autre (préciser) : 1. Bande de fréquence devant être utilisée :
 |
| **Section 3 Description des opérations prévues** |
| 12. | Type(s) d’opération proposée : *(cocher les cases appropriées)* |
|  | 1. [ ]  Cartographie aérienne
2. [ ]  Arpentage aérien
3. [ ]  Photographie aérienne
4. [ ]  Publicité aérienne
5. [ ]  Surveillance et inspection aériennes
6. [ ]  Gestion des incendies de forêt
7. [ ]  Service météorologique
 | 1. [ ]  Recherche et sauvetage
2. [ ]  Enquête sur accident/incident
3. [ ]  Survol seulement de [ÉTAT]
4. [ ]  Survol et arrêt technique dans [ÉTAT]
 | 1. [ ]  Fret, indiquer le type : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2. Le fret est-il classé comme des marchandises dangereuses ?

[ ]  Oui [ ]  Non1. La charge est :

[ ]  Interne [ ]  Externe  | [ ]  Autre : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| **Demande d'exploitation d’aéronefs télépilotés par un exploitant aérien étranger ─ Page 2/3** |
| 13. Règles de vol : *(cocher les cases appropriées)*1. [ ]  VFR
2. [ ]  IFR
3. [ ]  IMC
4. [ ]  VLOS
 |
| 14. Dates/régions géographiques/description des opérations prévues et structure de route proposée :a. Date(s) du vol prévu (JJ/MM/AAAA) : b. Point de départ : c. Destination : d. Route à suivre : e. Vitesse(s) de croisière : f. Niveau(x) de croisière : g. Durée/fréquence du vol : h. Lieux d’atterrissage d’urgence le long de la route proposée : i. Pour les atterrissages d’urgence :(i) Personne responsable du recouvrement de l’aéronef : (ii) Personne responsable du nettoyage en cas d’impact : j. Numéros de téléphone pour contact d’urgence :  |
| **Section 4 Caractéristiques de l'ATP** |
| 15.Caractéristiques de l'ATP :a. Type d’aéronef : b. Masse maximale certifiée au décollage : c. Nombre de moteurs : d. Impératifs de décollage et d'atterrissage : e. Capacités de détection et d’évitement : f. Nombre et emplacement des postes de pilotage à distance et procédures de passation entre les stations de pilotage à distance, le cas échéant : g. Charge ─ Informations/description : h. Contrôle visuel du décollage et/ou de l’atterrissage ou décollage et atterrissage effectués par caméra à bord :  |
| 16.Caractéristiques de performance :a. Vitesses d’exploitation : b. Vitesses ascensionnelles typique et maximale : c. Vitesses de descente typique et maximale : d. Taux typique et maximal de virage : e. Autonomie maximale de l’aéronef : f. Autres, comme limitations pour le vent, givrage, précipitations :  |
| 17.Capacités en matière de communications, navigation et surveillance :a. Fréquences et équipement des communications pour la sécurité aéronautique : (i) Communications ATC, dont tout autre moyen de communication :  (ii) Liaisons C2, dont les paramètres de performance et la zone de couverture opérationnelle désignée :   (iii) Communications entre le pilote à distance et l’observateur ATP, le cas échéant :  b. Équipement de navigation :  c. Équipement de surveillance (transpondeur de radar secondaire de surveillance, surveillance dépendante automatique ─ transmission) :  |
| **Demande d'exploitation d’aéronefs télépilotés par un exploitant aérien étranger ─ Page 3/3** |
| 18.Procédures d’urgence : a. Défaillance des communications avec l’ATC :  b. Défaillance C2 :  c. Défaillance des communications entre le pilote à distance et l’observateur ATP, le cas échéant :  d. Défaillance du satellite, le cas échéant :  e. Recouvrement lors d’atterrissages imprévus :  f. Procédure de communication avec les services de police locaux en cas d’impact :  |
| **Joindre des copies de ce qui suit, avec traduction en langue anglaise si les documents originaux sont dans une autre langue :*** Une copie certifiée conforme d'un certificat valide d’exploitant SATP ;
* Un certificat d’immatriculation de l’aéronef ;
* Un certificat de navigabilité ;
* La licence de ou des pilotes à distance et le ou les certificats médicaux ;
* Une licence de station radio de l’aéronef, le cas échéant ;
* Un certificat d'assurance ;
* Une certification acoustique délivrée conformément à l’Annexe 16 de l’OACI ;
* Un programme de sécurité d'exploitant aérien ; et
* Tout autre document que la Régie considère comme étant nécessaire pour s'assurer que les opérations prévues se déroulent en toute sécurité.
 |
| Signature du demandeur : |  | Date (JJ/MM/AAAA) : | Nom et titre : |
| **Section 5 À remplir par le demandeur [RÉGIE DE L'ÉTAT]**  |
| Évalué par (nom et bureau) | Décision de [RÉGIE DE L'ÉTAT] :[ ]  Approbation accordée [ ]  Non approuvé |
| Remarques : |
| Signature du représentant de [RÉGIE DE L'ÉTAT] : | Date (JJ/MM/AAAA) : |

Formulaire RAA en date de 11/2019

OACI, Annexe 2, Appendice 4 : 3.1 ; 3.2 ; 3.3

1. La plupart des exploitants aériens commerciaux internationaux dans un État contractant disposent d’une Régie unique qui délivre des certificats d’exploitants aériens, et est responsable de la validité des licences des équipages et de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans ledit État. Il vaut cependant mieux considérer l'État d'immatriculation et l’État de l'exploitant comme étant des entités séparées jusqu'à ce que la situation concernant les locations ou les arrangements soit entièrement déterminée. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*Tel qu'approuvé par l'État de l'exploitant

†Tel qu'approuvé par l'État d'immatriculation [↑](#footnote-ref-2)