

REPUBLIQUE DU BURUNDI

MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX

PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT

CABINET DU MINISTRE

ORDONNANCE MINISTERIELLE N°.../..... DU...../..../..... PORTANT MISE EN APPLICATION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI EN MATIERE D'EXPLOITATION DES AERONEFS

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement;

Vu la Constitution de la République du Burundi;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté Est Africaine tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de Supervision de la Sûreté et de la Sécurité de l'aviation civile (CASSOA) au sein de la Communauté Est Africaine (EAC- CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la Loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'Aviation Civile du Burundi, spécialement en son article 11;

Vu le Décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant révision du décret n°100/213 du 02 août 2011 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement;

Vu le décret n°100/117 du 02 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'aviation civile du Burundi ;

Revu l'ordonnance n°740/139 du 12 juillet 1978 portant mesures d'exécution des dispositions organiques de la navigation aérienne ;

Attendu qu'il s'impose de doter du Burundi un texte réglementaire en matière d'exploitation des aéronefs ;

ORDONNE:

CHAPITRE I. DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 1. Dénomination

Le présent règlement est dénommé *règlement de l'aviation civile sur l'exploitation des aéronefs*.

Article 2. Définitions

Dans le présent règlement à moins que le contexte l'exige autrement:

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

Aérodrome de dégagement signifie aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:

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

(b) **Aérodrome de dégagement en route** signifie aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route ;

(c) **Aérodrome de dégagement en route en vol à grande distance des avions à deux turbomachines (ETOPS)** désigne aérodrome de dégagement accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route ;

(d) **Aérodrome de dégagement à destination** signifie aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Aérodyne désigne tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

Aéronef désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef d'Etat ou **Aéronef public** désigne un aéronef utilisé exclusivement au service du gouvernement du Burundi ou de toute juridiction politique, mais ne comprenant pas tout aéronef appartenant au Gouvernement du Burundi engagé dans des exploitations de vol de transport commercial.

Aéronef gros porteur désigne un aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage de 5.700 kg ou plus.

Aérostat désigne tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

Agence de services d'assistance en escale désigne une agence qui assure au nom d'un exploitant une partie ou la totalité des fonctions de ce dernier, y compris la réception, le chargement, le déchargement, le transfert ou autre traitement de passagers ou du fret.

Altitude-pression désigne de la pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

Appareil désigne tout instrument, mécanisme, matériel, pièce, dispositif auxiliaire ou accessoire, y compris le matériel de communication, qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol, installé dans ou sur l'aéronef et qui ne fait pas partie d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice.

Autorité désigne l'Autorité de l'aviation civile au Burundi.

Autorité appropriée signifie :

- (a) autorité de l'Etat d'immatriculation, en ce qui concerne le survol de la haute mer ;
- (b) autorité de l'Etat ayant la souveraineté sur le territoire survolé de la haute mer.

Avion signifie aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Blessure grave désigne toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- (a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- (b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- (c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- (d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- (e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- (f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Carnet de route signifie un imprimé signé par le pilote commandant de bord de chaque vol qui enregistre l'immatriculation de l'aéronef, les noms et affectations des membres

d'équipage, la nature de vol, incidents et observations (s'il y a lieu), la date, le lieu et l'heure d'arrivée et de départ.

Cellule désigne le fuselage, rampes, nacelles, capots, carénages, surfaces portantes (y compris les rotors, à l'exclusion des hélices et des ailerons de rotation d'un moteur), le train d'atterrissage d'un aéronef, leurs accessoires et contrôles.

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

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

Convention de Chicago ou **Convention** désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, aux Etats-Unis d'Amérique le 7 décembre 1944, en vigueur depuis le 4 avril 1947. Les articles de la Convention de Chicago régissent les actions des Etats contractants en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile internationale, directement et à travers les annexes à la Convention, qui mettent en application les normes et les pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Copilote désigne un titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.

Domaine de circulation d'aérodrome désigne un espace aérien de dimensions définies, établi autour d'un aérodrome pour la protection de la circulation d'aérodrome.

Élément d'aéronef désigne toute pièce d'aéronef, y compris un moteur complet ou tout équipement opérationnel ou d'urgence.

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

Espace aérien à service consultatif désigne un espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Etat contractant désigne Etat signataire à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944 (appelée aussi Convention de Chicago).

Etat de conception désigne un Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type. Un Etat contractant qui a approuvé le certificat de type original et tous les certificats de type supplémentaires ultérieurs d'un aéronef, ou qui a approuvé la conception d'un produit aéronautique ou d'un équipement.

Etat d'immatriculation désigne un Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Évaluateur désigne une personne employée par un organisme de formation agréé pour dispenser des tests pour délivrance des licences, des qualifications, des autorisations et des contrôles de compétence prévus par la spécification de formation du détenteur du certificat d'agrément, et qui est autorisé par l'Autorité.

Examineur désigne toute personne autorisée par l'Autorité pour conduire un test d'aptitude, ou un test pratique ou un test de connaissances pour obtention de licence ou de qualification, en vertu du présent règlement.

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

Hélice signifie dispositif de propulsion d'un aéronef qui a des pales sur un arbre à moteur et que lors de la rotation, produit par son action sur l'air, une poussée approximativement perpendiculaire à son plan de rotation. Il comprend des éléments de commande normalement fournis par le fabricant mais ne comprenant pas les rotors principaux et auxiliaires ou profils de rotation du moteur.

Hélicoptère désigne aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Hélicoptère de classe de performances 1 se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.

Hélicoptère de classe de performances 2 se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

Hélicoptère de classe de performances 3 se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.

Héliplate-forme désigne une hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.

Hélistation désigne un aéroport, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

Heure d'arrivée prévue désigne :

- (a) dans le cas des vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir

duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose pas d'aide de navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome ;

(b) dans le cas des vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

Inspection signifie examen d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour établir la conformité avec une norme approuvée par l'Autorité.

Installation motrice signifie un moteur qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser des aéronefs et comprend des turbo compresseurs, des dépendances et accessoires nécessaires pour son fonctionnement, mais ne comprend pas les hélices.

Instructeur agréé désigne une personne qui est:

(a) titulaire d'une licence valide d'instructeur délivré en vertu du *règlement de l'aviation civile sur les Licences du personnel*, lors de la conduite de formation au sol;

(b) titulaire d'une qualification d'instructeur de vol, en cours de validité, délivrée en vertu du *règlement de l'aviation civile sur les Licences du personnel*, lors de la conduite de formation au sol ou en vol, ou

(c) autorisé par l'Autorité à dispenser une formation au sol ou en vol en vertu du *règlement de l'aviation civile sur les Licences du personnel* et du *règlement de l'aviation civile sur les organismes de formation agréés*.

Instructions techniques signifient une édition sur les instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile.

Gestion des ressources en équipage signifie un programme conçu pour améliorer la sécurité des activités aériennes en optimisant l'utilisation saine, efficace et efficiente des ressources humaines, du logiciel et de l'information à travers une communication améliorée entre l'équipage et une coordination.

Giravion désigne aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

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

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

restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

Maintenance signifie exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef ou d'un composant d'aéronef, y compris l'une quelconque ou une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintenance préventive signifie des opérations simples de préservation ou mineures et le remplacement de petites pièces standardisées n'impliquant pas des opérations complexes d'assemblage.

Manuel d'exploitation désigne un manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de leur tâche.

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

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

Minima opérationnels d'aérodrome désigne les limites de l'utilisation d'un aérodrome pour :

- (a) le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages;
- (b) l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation;
- (c) l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;
- (d) l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

Modification désigne un changement de conception de type d'un aéronef ou d'un produit aéronautique qui n'est pas une réparation.

Modification majeure désigne un changement de conception de type qui ne figure pas dans les spécifications des aéronefs, moteurs ou hélices, qui pourrait affecter sensiblement les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol, ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales, ou qui sera incorporé dans le produit selon des pratiques non-standardisées.

Moteur désigne appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice (le cas échéant).

Moteur critique désigne un moteur dont la défaillance affecterait négativement les qualités de performance ou de manœuvrabilité d'un aéronef.

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

Niveau de vol désigne une surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments désignent opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments qui sont classées comme suit:

(a) *Approche et atterrissage classique* signifie approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical ;

(b) *Approche et atterrissage avec guidage vertical* signifie approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision ;

(c) *Approche et atterrissage de précision* signifie approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

Opérations de Catégorie II désigne approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds) mais au moins égale à 30 m (100 pieds) et avec une portée visuelle de piste au moins égale à 350 m.

Opérations de Catégorie IIIA désigne approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés:

(a) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 pieds) ou sans hauteur de décision;

(b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 200 m.

Opérations de Catégorie IIIB désigne approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés:

(a) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 pieds) ou sans hauteur de décision;

(b) avec une portée visuelle de piste inférieure à 200 m mais au moins égale à 50 m.

Opérations de catégorie III C désigne l'approche et l'atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

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

Certificat d'exploitant aérien (AOC) désigne le permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

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

Personne autorisée désigne toute personne autorisée par l'Autorité.

Personnel sensible pour la sécurité désigne des personnes qui pourraient mettre en danger la sécurité de l'aviation si elles s'acquittent mal de leurs tâches et fonctions, y compris, mais non limité, aux membres d'équipage, au personnel de maintenance d'aéronefs et aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Petit porteur désigne un aéronef ayant une masse maximale au décollage certifiée de moins de 5700 kg.

Phases critiques du vol désigne les phases d'exploitation d'un aéronef impliquant le roulage, le décollage et l'atterrissage ainsi que toutes les phases de vol au-dessous de 10.000 pieds (3000 m), à l'exception la phase de vol en croisière.

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

Pilote inspecteur désigne un pilote approuvé par l'Autorité qui a de la formation, de l'expérience appropriées et qui a démontré la capacité d'évaluer et de certifier les connaissances et compétences des autres pilotes.

Pilote de relève en croisière désigne un membre d'équipage de conduite chargé de remplir des fonctions de pilote pendant la phase de croisière du vol afin de permettre au pilote commandant de bord ou à un copilote de prendre un repos prévu.

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

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

Point d'approche interrompue désigne ce point dans une procédure d'approche aux instruments auquel ou avant lequel la procédure d'approche interrompue prescrite doit être initiée pour s'assurer qu'un franchissement minimal d'obstacles n'est pas atteint.

Point de décision à l'atterrissage signifie un point utilisé pour déterminer les performances d'atterrissage à partir duquel, lorsqu'une panne de moteur se produit, l'atterrissage peut être poursuivi en toute sécurité ou interrompu.

Point de décision au décollage désigne un point utilisé dans la détermination des performances au décollage des hélicoptères exploités en classe de performances 1 et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.

Point défini après le décollage désigne le point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

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

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

Procédure d'approche interrompue désigne une procédure à suivre en cas d'interruption d'approche.

Produit aéronautique désigne tout aéronef, moteur, hélice ou sous-ensemble, appareil, équipement, pièce ou composant qui y seront installés.

Programme de formation désigne un programme qui comprend des cours, des didacticiels, des installations, de l'équipement d'entraînement au vol et du personnel nécessaire pour parvenir à un objectif de formation spécifique et peut inclure un programme de base et un programme de spécialisation

Qualification désigne une mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Qualité de navigation requise désigne une affirmation sur la performance de navigation nécessaire au fonctionnement dans un espace aérien défini.

Réparation signifie une remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité défini par le règlement applicable de navigabilité.

Révision signifie le rétablissement d'un aéronef ou d'un composant d'aéronef en utilisant des méthodes, des techniques et des pratiques acceptables par l'Autorité, y compris le démontage, le nettoyage et l'inspection dans les limites autorisées, les réparations nécessaires, l'assemblage et les essais conformément aux normes agréées et aux données techniques, ou en conformité avec les normes actualisées et les données techniques acceptables par l'Autorité, qui ont été élaborées et documentées par l'Etat de conception, détenteur du certificat de type, certificat de type supplémentaire, ou d'approbation d'un matériau, de composant, du processus ou d'appareil sous l'Autorisation du fabricant de pièces (PMA) ou Ordre standardisé technique (TSO).

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

Service du contrôle de la circulation aérienne signifie service assuré dans le but de:

(a) empêcher:

(i) les abordages entre aéronefs,

(ii) les collisions sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;

(b) accélérer et régulariser la circulation aérienne.

Sièges de sortie de passagers désigne des sièges ayant un accès direct à une sortie, constituant une rangée à travers laquelle les passagers doivent passer pour accéder à une sortie, à partir du premier siège de l'intérieur de la sortie, jusqu'à la première allée de l'intérieur de la sortie.

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

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

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

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

Spécifications d'exploitation désignent un document qui contient des termes, des autorisations, des conditions et des limitations qui facilite l'administration de l'autorité détenteur de certificat d'exploitant aérien en assurant que l'Autorité et le détenteur du certificat d'exploitant aérien ont une compréhension mutuelle et claire sur la façon dont le détenteur du certificat d'exploitant aérien mènera ses activités.

Substance signifie l'alcool, les sédatifs, les hypnotiques, les anxiolytiques, les hallucinogènes, les opiacés, des cannabis, des substances inhalées, des stimulants du système nerveux telles que la cocaïne, les amphétamines et les sympathomimétiques d'action similaire, la phencyclidine ou les arylcyclohexylamines d'action similaire, d'autres drogues psychoactives et produits chimiques.

Substances psychoactives désigne alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils, le café et le tabac étant exclus.

Temps de vol signifie :

(a) pour les avions et planeurs, un total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol. Ce temps, parfois appelé «temps bloc» ou «temps cale à cale», est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol;

(b) pour les hélicoptères, un total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées;

(c) pour les dirigeables ou ballons libres, un total du temps décompté depuis le moment où un dirigeable ou un ballon libre d'abord se détache de la surface jusqu'au moment où il devient rattaché ou vient se poser sur la surface.

Temps de vol en ligne d'exploitation désigne le temps de vol enregistré par le pilote commandant de bord ou le copilote, dans le cadre de recettes pour le service rendu pour un détenteur de certificat d'exploitant aérien.

Test de connaissance désigne un test relevant des domaines aéronautiques requises pour l'obtention de licence de pilote ou de qualification qui peut être administré sous une forme écrite ou sur ordinateur.

Test pratique désigne un test de compétence dans des zones d'exploitation pour la délivrance de licence, de certificat, de qualification ou d'autorisation, qui est fait par un requérant ayant répondu aux questions et démontré des manœuvres de vol, ou dans un simulateur approuvé d'entraînement au vol.

Tour de contrôle d'aérodrome signifie organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

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

Type d'aéronef désigne tous les aéronefs de la même conception de base.

Usage de substances qui pose des problèmes signifie un usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel :

(a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qui compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ;

(b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

Vol d'aviation générale désigne un vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

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

Vol effectué conformément aux règles de vol à vue (VFR) spécial désigne un vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions météorologiques de vol à vue (VMC).

ABREVIATIONS ET SYMBOLES

ACAS	Systeme anticollision embarqué
AOC	Certificat d'exploitant aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
CADV	Commandes automatiques de vol
CAT II	Catégorie II
CAT III	Catégorie III
DME	Dispositif de mesure de distance
DSTRK	Route désirée
ECAM	Moniteur électronique centralisé de bord
EFIS	Systeme d'instruments de vol électroniques
EGT	Température des gaz d'échappement
ELT	Emetteur de localisation d'urgence
EPR	Rapport de pressions du moteur
ETOPs	Vols à grande distance des avions à deux turbomachines
GCAS	Systeme d'évitement de collision au sol
GNSS	Systeme mondial de navigation par satellite
GPWS	Avertisseur de proximité du sol
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Systeme d'atterrissage aux instruments

IMC Conditions météorologiques de vol aux instruments
INS Système de navigation par inertie
LME Liste minimale d'équipements
MLS Système d'atterrissage hyperfréquences
MNPS Spécifications de performances minimales de navigation
OACI Organisation de l'aviation civile internationale
PCB Pilote commandant de bord
RVR Portée visuelle de piste
RVSM Minimum de séparation verticale réduit
TCAS Système d'alerte et d'évitement des abordages
VFR Règles de vol à vue
VMC Conditions météorologiques de vol à vue
VOR Radiophare omnidirectionnel VHF
VD Vitesse de calcul en piqué
VS0 Vitesse de décrochage ou vitesse minimale en vol stabilisé en configuration d'atterrissage

CHAPITRE II. SPECIFICATIONS GENERALES D'EXPLOITATION

Exigences relatives aux aéronefs

Article 3. Marquage d'immatriculation

Personne ne peut exploiter un aéronef immatriculé au Burundi ou un aéronef étranger immatriculé à l'étranger dans l'espace aérien du Burundi sauf s'il affiche des marques particulières de nationalité et d'immatriculation, prévues par *le règlement de l'aviation civile sur le marquage de nationalité et d'immatriculation d'aéronefs*;

Article 4. Navigabilité d'aéronefs civils

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef sauf s'il est en état de navigabilité.

(2) Sous réserve de l'alinéa (1) ci-dessus, tout pilote commandant de bord doit:

- (a) déterminer si un aéronef est en état de voler en toute sécurité;
- (b) interrompre un vol lorsqu'il se produit un état de dysfonctionnement mécanique, électrique ou structurel.

Article 5. Certificat spécial de navigabilité

Personne ne peut exploiter un aéronef avec un certificat spécial de navigabilité, sauf dans le cas prévu dans les restrictions émises avec ce certificat, conformément au *règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*.

Article 6. Instruments et équipements de bord d'aéronef

Personne ne peut exploiter un aéronef, sauf s'il est équipé d'instruments et équipements de bord adaptés au type d'exploitation de vol à effectuer et à la route à suivre et dans tous les cas en conformité avec les spécifications du *règlement de l'aviation civile sur les instruments et équipements de bord d'aéronefs*.

Article 7. Instruments et équipements en panne

(1) Personne ne peut effectuer un vol avec des instruments ou équipements en panne installés à bord d'un aéronef, sauf ceux autorisés par l'Autorité;

(2) Personne ne peut exploiter un aéronef multimoteur dans le transport aérien commercial avec des instruments et équipements en panne installés à bord, sauf si les conditions suivantes sont remplies:

- (a) une liste minimale d'équipements approuvée existe pour cet aéronef;
- (b) l'Autorité a émis des spécifications d'exploitation autorisant l'exploitation en conformité avec une liste minimale d'équipements approuvée; l'équipage de conduite

doit avoir à tout moment avant de commencer le vol, un accès direct à l'ensemble des renseignements, contenus dans la liste minimale d'équipements approuvée, par des moyens imprimés ou autres moyens approuvés par l'Autorité dans les spécifications d'exploitation. Une liste minimale d'équipements approuvée, comme cela est autorisé par les spécifications d'exploitation, constitue une modification approuvée d'une conception de type ne nécessitant pas une nouvelle certification.

(c) la liste minimale d'équipements approuvée doit:

(i) être préparée en conformité avec les restrictions spécifiées dans l'alinéa (4) ci-dessus,

(ii) assurer l'exploitation de l'aéronef avec certains instruments et équipements dans un état non fonctionnel;

(d) les dossiers identifiant les instruments et équipements non fonctionnels et les renseignements exigés par l'alinéa (2) (c) (ii) ci-dessus doivent être disponibles au pilote;

(e) l'aéronef est exploité dans toutes les conditions et restrictions applicables contenues dans la liste minimale d'équipements et les spécifications d'exploitation autorisant l'utilisation de la liste minimale d'équipements.

(3) Les exploitations des vols avec instruments et équipements non fonctionnels installés peuvent être autorisées dans des situations où aucune liste minimale d'équipements de référence n'est disponible et aucune liste minimale d'équipements n'est requise pour l'exploitation spécifique d'aéronef en vertu du présent règlement.

(4) Les instruments et équipements spécifiés à l'alinéa (1) ci-dessus qui ne fonctionnent pas, ne peuvent pas:

(a) faire partie d'instruments et équipement soumis aux règles de vol à vue (VFR) de jour spécifiés dans *le règlement de l'aviation civile sur les instruments et équipements de bord* ;

(b) être sur la liste d'équipements de l'aéronef ou sur la liste d'équipements d'exploitation pour le genre d'exploitation de vol en cours;

(c) être exigés par *le règlement de l'aviation civile sur les instruments et équipements de bord* pour le genre spécifique d'une exploitation de vol en cours ; ou

(d) être exigés opérationnels par une consigne de navigabilité.

(5) L'Autorité peut autoriser une personne à exploiter un aéronef avec des instruments et équipements en panne lorsqu'ils sont :

(a) déterminés par le pilote commandant de bord, qu'ils ne constituent pas un danger pour assurer la sécurité de l'aéronef;

(b) désactivés et le mot «en panne» affiché;

(c) retirés de l'aéronef, la commande affichée au poste de pilotage et renseignée par la maintenance enregistrée conformément *au règlement de l'aviation civile de la navigabilité des aéronefs*.

(6) Si la désactivation d'instrument ou d'équipement en panne implique la maintenance, elle doit être accomplie et enregistrée en conformité avec *le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*.

(7) Les instruments et équipements ci-après ne peuvent pas être inclus dans la liste minimale d'équipements:

(a) les instruments et les équipements qui sont soit spécifiquement ou autrement requis par les exigences de la certification de navigabilité et qui sont nécessaires pour la sécurité de l'utilisation de l'aéronef dans toutes les conditions d'exploitation ;

(b) les instruments et les équipements requis pour être fonctionnels par une consigne de navigabilité, sauf si la consigne de navigabilité en dispose autrement ;

(c) les instruments et équipements requis pour des opérations spécifiques.

(8) Nonobstant l'alinéa (7) ci-dessus, un aéronef avec des instruments ou d'équipements en panne peut être exploité sur base d'une autorisation de vol spécial délivrée en vertu *du règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*.

Article 8. Manuel de vol d'aéronef, spécifications de marquage et d'affichage

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef immatriculé au Burundi sauf s'il possède:

(a) un manuel de vol d'avion ou d'un giravion approuvé et mis à jour; ou

(b) un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité pour le cas d'un détenteur de certificat d'exploitant aérien;

(c) un manuel de vol d'avion ou d'un giravion, ou un manuel approuvé d'équipements, un marquage et un affichage, ou toute combinaison y relative, qui fournit au pilote commandant de bord les restrictions nécessaires pour la sécurité de son utilisation.

(2) Personne ne peut exploiter un aéronef au Burundi ou le survoler sans se conformer aux restrictions d'exploitation spécifiées dans le manuel approuvé de vol d'avion ou de giravion, aux marques et affichages ou sinon prescrites par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

(3) Toute personne exploitant un aéronef en vertu du présent règlement doit afficher dans l'appareil tous les pancartes, les listings, les marquages d'instruments ou leur combinaison, contenant des restrictions d'exploitation prescrites par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef pour une présentation visuelle.

(4) Chaque manuel de vol d'aéronef ou manuel de vol de giravion doit être mis à jour par des modifications rendues obligatoires par l'Etat d'immatriculation.

Article 9. Inspections requises d'aéronef et d'équipement

(1) Sauf autorisation contraire de l'Autorité, personne ne peut exploiter un aéronef immatriculé au Burundi sauf s'il a subi des inspections suivantes: (confusion, éclaircissements au niveau de la CASSOA, c'est pour le compte de l'Autorité)

(a) une inspection annuelle au cours des douze (12) derniers mois;

(b) une inspection de cent (100) heures; une inspection en conformité avec le programme de maintenance du fabricant ;

(c) une inspection d'altimètre et du système de Pitot statique, dans les douze (12) derniers mois ;

(d) une vérification du transpondeur signalant l'altitude-pression au cours des douze (12) derniers mois, pour un aéronef équipé d'un transpondeur;

(e) une vérification d'un émetteur de localisation d'urgence dans les douze (12) derniers mois, pour un aéronef équipé de cette radiobalise.

(2) Pour des aéronefs exploités contre rémunération ou en location, qui sont entretenus suivant un programme de maintenance et d'inspection approuvé par l'Autorité, il n'est pas nécessaire d'avoir des inspections actualisées de cent (100) heures ou annuelles dans leurs dossiers de maintenance.

Article 10. Documents de bord d'aéronef

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef sauf s'il porte à bord tous les documents nécessaires conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation.

(2) Un aéronef immatriculé au Burundi peut conserver les documents mentionnés dans le présent article à l'aérodrome, pour un vol prévu qui commence et se termine sur le même aérodrome et ne comprenant pas de survol au-dessus du territoire d'un autre Etat.

(3) Les documents devant être transportés dans un aéronef sont:

(a) pour un vol de transport aérien commercial:

(i) une licence de la station radio en cours de validité, concernant la station radio installée dans l'aéronef,

(ii) un certificat de navigabilité d'aéronef en cours de validité,

(iii) les licences et brevets des membres de l'équipage de conduite,

- (iv) une copie de la documentation de la masse et du centrage, s'il y a lieu,
- (v) une copie d'approbation pour remise en service en état de validité, s'il y a lieu,
- (vi) un journal de bord technique requis par le présent règlement,
- (vii) un manuel d'exploitation requis par le présent règlement, s'il y a lieu,
- (viii) un certificat d'immatriculation,
- (ix) un carnet de route,
- (x) une liste des noms des passagers et lieux d'embarquement et de destination, s'il y a lieu,
- (xi) un manifeste et des déclarations détaillées du fret, le cas échéant,
- (xii) une copie du certificat d'exploitant aérien;
- (xiii) un certificat acoustique, si nécessaire;
- (xiv) un manuel de vol d'avion ou un manuel de vol de giravion,
- (xv) une liste minimale d'équipements,
- (xvi) un manuel sur la catégorie II ou III, s'il y a lieu,
- (xvii) un plan de vol exploitation,
- (xviii) une notification diffusée instruisant le personnel navigant,
- (xix) des renseignements météorologiques,
- (xx) des cartes et graphiques exigés pour un vol et des détournements possibles,
- (xxi) des formulaires destinés au compte-rendu à l'Autorité et au détenteur du certificat d'exploitant aérien,
- (xxii) une liste des passagers en situation particulière,
- (xxiii) un plan de vol déposé à la tour de contrôle,
- (xxiv) des renseignements sur des recherches et sauvetage,
- (xxv) tout autre document qui peut être exigé par l'Autorité ou par les Etats concernés par un vol ;

(b) pour un vol qui comprend un survol d'un territoire d'un autre Etat que le Burundi dans le but de transport aérien commercial et de travail aérien:

- (i) les documents spécifiés au paragraphe (a) ci-dessus,
- (ii) une copie de la procédure notifiée à suivre par le pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté et les signaux visuels notifiés pour une utilisation par un avion interceptant et intercepté,
- (iii) une déclaration générale des douanes;

(c) pour un vol de travail aérien:

- (i) une licence de la station radio en cours de validité,
- (ii) un certificat de navigabilité en cours de validité,
- (iii) des licences et brevets de membres de l'équipage de l'équipage,
- (iv) un journal technique de bord requis par le présent règlement,
- (v) une copie d'approbation de remise en service en état de validité, s'il y a lieu,
- (vi) un certificat d'immatriculation,
- (vii) tout autre document exigé par l'Autorité ;

(d) pour un vol de travail aérien survolant un territoire d'un autre Etat autre que le Burundi:

- (i) les documents spécifiés au paragraphe (c) ci-dessus,
- (ii) une copie de la procédure notifiée à suivre par le pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté et les signaux visuels notifiés pour une utilisation par un avion interceptant et intercepté;

(e) pour un vol d'aviation générale survolant un territoire d'un autre Etat autre que le Burundi:

- (i) une licence de la station radio en cours de validité,
- (ii) un certificat de navigabilité en cours de validité,
- (iii) des licences des membres de l'équipage de conduite,
- (iv) un certificat d'immatriculation,
- (v) une copie de la procédure notifiée à suivre par le pilote commandant de

bord d'un aéronef intercepté et les signaux visuels notifiés pour une utilisation par un avion interceptant et intercepté,

(vi) un carnet de route,

(vii) s'il transporte des passagers, une liste des noms et lieux d'embarquement et de destination,

(viii) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées du fret;

(f) pour un vol domestique d'aviation générale:

(i) une licence de la station radio en cours de validité,

(ii) un certificat de navigabilité en cours de validité,

(iii) des licences et brevets des membres de l'équipage de conduite,

(iv) une copie d'approbation de remise en service en cours de validité, s'il y a lieu,

(v) un certificat d'immatriculation,

(vi) un certificat acoustique, s'il est exigé,

(vii) un manuel de vol d'avion ou de giravion,

(viii) un manuel sur la catégorie II ou III, s'il y a lieu,

(ix) une notification diffusée sur l'avis au personnel navigant,

(x) des formulaires destinés au compte-rendu à l'Autorité,

(xi) un plan de vol déposé du contrôle de la circulation aérienne,

(xii) tout autre document exigé par l'Autorité.

Article 11. Contrôle de documents

(1) Sur demande d'une personne autorisée, tout pilote commandant de bord doit présenter pour contrôle:

(a) des certificats d'immatriculation et de navigabilité de l'aéronef en état de validité;

(b) des licences et brevets de membres d'équipage, selon le cas;

(c) d'autres documents de bord requis par l'article 10 du présent règlement.

(2) Sur demande d'une personne autorisée, tout exploitant d'un aéronef immatriculé au Burundi doit présenter l'un des documents suivants ou dossiers transportés à bord, conservés ou mis à la disposition, en application du présent règlement:

- (a) une licence de la station radio en cours de validité, concernant la station radio installée dans l'aéronef;
- (b) un certificat de navigabilité de l'aéronef en cours de validité;
- (c) un certificat d'immatriculation de l'aéronef en cours de validité;
- (d) des livres de bord de l'aéronef, du moteur et d'hélice à pas variable ;
- (e) un document sur la masse et le centrage de l'aéronef;
- (f) tous les dossiers sur le temps de vol, les périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos pour la gestion de la fatigue, qui sont rendus nécessaires pour être conservés en vertu du présent règlement, et autres documents et renseignements de l'exploitant que la personne autorisée peut juger complets et exacts;
- (g) des manuels d'exploitation ou autres données qui doivent être mis à la disposition en vertu du présent règlement ;
- (h) l'enregistrement effectué par un enregistreur de vol installé en vertu du *règlement de l'aviation civile sur les instruments et équipements de bord*.

(3) Tout titulaire de licence ou brevet délivré ou validé en vertu *du règlement de l'aviation civile sur les Licences du personnel* doit, sur demande d'une personne autorisée, présenter sa licence, brevet, certificat, y compris toute validation y relative.

(4) Toute personne tenue par *le règlement de l'aviation civile sur les Licences du personnel* de garder un carnet de vol personnel doit:

- (a) conserver ces dossiers pendant une période d'au moins deux (2) ans après la date de la dernière inscription;
- (b) le présenter à une personne autorisée immédiatement, au moins dans les quatorze (14) jours après la demande.

Article 12. Conservation de documents

(1) Sous réserve de l'alinéa (2) ci-dessous, toute personne exigée par le présent règlement pour préserver des documents ou dossiers, en tant qu'exploitant d'aéronef doit, s'il cesse ses activités d'exploitation d'aéronef, continuer de conserver ces documents ou dossiers, comme s'il n'avait pas cessé l'exploitation, et dans le cas de sa mort, le devoir de préserver les documents ou dossiers revient à son représentant.

(2) Si une autre personne devient l'exploitant d'aéronef, le premier exploitant désigné ou son représentant personnel doit remettre à cette personne sur demande, l'approbation de remise en

service, les journaux de bord, le programme du contrôle de masse et de centrage et tout dossier lié à un enregistreur de vol, qui sont en vigueur ou exigés à être conservés dans cet aéronef.

(3) Si un moteur ou une hélice à pas variable est retirée de l'aéronef et installée sur un autre aéronef exploité par une autre personne, le premier exploitant désigné ou son représentant, doit remettre à cette personne sur demande, le journal de bord de ce moteur ou de cette hélice.

(4) Lorsqu'une personne pour laquelle un dossier a été conservé par l'exploitant désigné en premier lieu, en vertu du présent règlement, devient un membre d'équipage d'un aéronef immatriculé au Burundi, qui est exploité par une autre personne, engagé dans des activités de transport aérien commercial au Burundi, le premier exploitant désigné ou son représentant doit remettre ce dossier à cette autre personne sur sa demande.

(5) Il est du devoir de l'autre personne spécifiée aux alinéas (2), (3) et (4) du présent article de s'occuper des documents ou dossiers lui délivrés comme s'il était le premier exploitant désigné.

Article 13. Assurance

(1) Nul ne peut entamer un vol ou inciter toute autre personne à piloter un aéronef sauf s'il est muni d'une assurance en état de validité à l'égard des risques des tiers.

(2) Tout régime d'assurance des aéronefs de transport aérien commercial doit couvrir l'assurance à l'égard de la responsabilité de passagers, du fret, des bagages et des risques de messagerie.

(3) Toute prime minimale de l'assurance à l'égard de tout aéronef assuré en conformité avec l'alinéa (2) ci-dessus doit être notifiée par l'Autorité.

Article 14. Passager clandestin

Personne ne peut se cacher dans un aéronef dans le but d'être transporté sans le consentement de l'exploitant, du pilote commandant de bord ou de toute autre responsable habilité.

Article 15. Coordination d'activités potentiellement dangereuses aux aéronefs civils

(1) Personne ne peut effectuer des activités potentiellement dangereuses aux aéronefs civils survolant le Burundi ou les eaux territoriales du Burundi sans l'approbation de l'Autorité.

(2) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus:

(a) personne ne peut intentionnellement projeter ou faire projeter un faisceau laser ou autre lumière à haute intensité dirigée vers un aéronef de manière à causer un danger pour la sécurité de l'aviation, un dommage à l'aéronef ou des blessures à son équipage ou ses passagers;

(b) toute personne utilisant ou envisageant utiliser des faisceaux lasers ou autres lumières de forte intensité dirigées à l'extérieur, de telle manière que ces faisceaux puissent pénétrer dans l'espace aérien navigable avec une telle puissance, pouvant causer un danger à l'aviation, doit aviser, par écrit, l'autorité compétente;

(c) aucun pilote commandant de bord ne peut délibérément utiliser un aéronef dans un faisceau laser ou autre lumière à haute intensité dirigée sauf si la sécurité des vols est assurée et qu'un accord commun est conclu entre l'opérateur de l'émetteur laser ou de source de lumière, le pilote commandant de bord et l'autorité compétente.

(3) Il est interdit à toute personne de jeter dans l'atmosphère des matières radioactives ou de produits chimiques toxiques qui pourront affecter la sécurité des vols des aéronefs exploitant l'espace aérien du Burundi.

Article 16. Pouvoir d'interdire ou de restreindre un vol, un atterrissage ou un décollage

(1) Lorsque l'Autorité juge nécessaire de restreindre ou d'interdire dans l'intérêt public:

(a) le survol d'une zone du territoire du Burundi ou le long d'une route à l'intérieur du Burundi; ou

(b) l'atterrissage ou le décollage à n'importe quel emplacement du Burundi en raison:

(i) du rassemblement ou du mouvement d'un grand nombre de personnes;

(ii) de la tenue d'un concours destiné à la course d'aéronefs ou d'une exposition de vols, ou

(iii) de la sécurité nationale ou de toute autre motif affectant l'intérêt du public,

elle peut mettre en place des directives interdisant, limitant ou imposant des conditions de vol de tout aéronef immatriculé ou non au Burundi, dans tout espace aérien au-dessus du Burundi, et dans lequel le Burundi est dans l'obligation de fournir des services de navigation aux aéronefs, en application des arrangements internationaux conclus.

(2) Des consignes établies en vertu du présent article peuvent s'appliquer de façon générale ou à une catégorie d'aéronefs.

(3) Quiconque contrevient ou permet la violation ou ne parvient pas à se conformer à l'une des directives sera soumis à une infraction y relative.

(4) Lorsqu'un pilote commandant de bord constate qu'il est en train de voler en violation de toute directive liée à l'un des motifs spécifiés au sous-paragraphe (1) (b) (iii) ci-dessus, il doit quitter la zone à laquelle la directive se rapporte le plus rapidement possible, en ne procédant pas à la descente, sauf indication contraire faite en vertu de l'alinéa (5) ci-dessous.

(5) Tout pilote commandant de bord volant, soit dans une zone pour laquelle des directives ont été émises pour l'un des motifs spécifiés au sous-paragraphe (1) (b) (iii) ci-dessus, ou dans

un espace aérien reconnu comme zone dangereuse doit, sans délai, se conformer aux instructions données par radio, par une tour de contrôle de la circulation aérienne, ou par une personne responsable de la sécurité dans l'espace aérien concerné ou en son nom.

Article 17. Ballons, dirigeables et cerfs-volants

(1) Personne ne peut:

(a) faire voler un ballon captif ou un cerf-volant à une hauteur de plus de 60 m (200 pieds) au-dessus du niveau du sol ou à une hauteur de 60 m (200 pieds) de tout navire, véhicule ou autre structure;

(b) faire voler un ballon captif dans une zone de trafic d'aérodrome;

(c) faire voler un ballon dépassant 1,83 m (6 pieds) d'une dimension linéaire, à n'importe quel étape de vol, y compris tout panier ou autre équipement fixé au ballon, dans un espace aérien contrôlé;

(d) faire voler un cerf-volant dans une zone de trafic d'aérodrome;

(e) amarrer un dirigeable ; ou

(f) faire voler un ballon libre dans la nuit ;

sans autorisation écrite de l'Autorité et dans le respect des conditions sous lesquelles l'autorisation peut être accordée.

(2) Un ballon captif en vol ne peut être laissé en l'air sans surveillance sauf s'il est doté d'un dispositif qui assure la déflation automatique s'il se casse.

(3) Tout ballon libre non habité doit être exploité de manière à minimiser les dangers aux personnes, biens ou les autres aéronefs.

CHAPITRE III. EXIGENCES DE MAINTENANCE D'AERONEF

Article 18. Spécifications de maintenance d'aéronef

(1) Tout propriétaire, ou tout locataire, ou tout détenteur de certificat d'exploitant aérien d'un aéronef doit être responsable de la maintenance de son appareil et s'assurer de son état de navigabilité, y compris la conformité avec toutes les consignes de navigabilité.

(2) Personne ne peut exécuter de la maintenance, de la maintenance préventive ou des modifications sur un aéronef sauf celles prescrites dans la présente partie et *dans le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*.

(3) Personne ne peut exploiter un aéronef pour lequel le manuel de maintenance du fabricant ou les instructions sur le maintien de la navigabilité contiennent une section des limitations de navigabilité sauf si les heures de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection et les procédures connexes figurant dans les spécifications d'exploitation approuvées par l'Autorité en vertu *du règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens* ou en conformité avec un programme d'inspection, ont été approuvées en vertu de l'article 21 du présent règlement.

Article 19. Maintenance requise

(1) Le présent article et les articles 20 et 21 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'aéronef entretenu conformément à un programme de maintenance approuvé tel qu'exigé par *le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs et le règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*.

(2) Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef doit :

(a) avoir cet aéronef inspecté conformément au présent règlement, des écarts enregistrés et de l'équipement réparé conformément *au règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs* ;

(b) réparer, remplacer, supprimer, modifier, réviser ou contrôler tous les instruments ou équipements en panne lors de la prochaine inspection exigée, sauf lorsque cela est autorisé par des dispositions d'une liste minimale d'équipements ou de la liste d'écarts de configuration;

(c) s'assurer qu'un placard a été installé sur l'appareil lorsque des divergences affichées comprennent des instruments ou de l'équipement en panne;

(d) s'assurer que le personnel de maintenance fait des inscriptions appropriées dans les registres de maintenance d'aéronefs indiquant que l'aéronef a été approuvé pour remise en service.

Article 20. Inspection du transport aérien commercial

(1) Sauf disposition contraire de l'alinéa (4) ci-dessous, personne ne peut exploiter un aéronef sauf s'il a subi, dans les douze (12) mois précédents:

(a) une inspection annuelle et s'il a été approuvé pour sa remise en service par une personne autorisée en vertu du *règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*;

(b) une inspection en vue de la délivrance ou du renouvellement d'un certificat de navigabilité conformément au *règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*.

(2) Sauf disposition contraire de l'alinéa (4) ci-dessous, personne ne peut exploiter un aéronef, transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, en location ou en guise de récompense, ou donner une instruction sur la location à un aéronef en vol, sauf si dans les cent(100) heures précédant le temps en service, il a subi:

(a) une inspection annuelle ou une inspection de cent (100) heures et a été approuvée pour remise en service conformément au *règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*, ou

(b) une inspection en vue de la délivrance ou du renouvellement d'un certificat de navigabilité conformément au *règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*.

(3) La limitation de cent (100) heures spécifiée à l'alinéa (2) ci-dessus peut être dépassée mais pas plus de dix (10) heures en cours de route pour atteindre l'emplacement où l'inspection peut être effectuée, et le temps excédentaire nécessaire pour atteindre l'endroit de l'inspection doit être inclus dans le calcul des cent (100) prochaines heures de temps de service.

(4) Les dispositions des alinéas (1) et (2) ci-dessus ne s'appliquent pas à:

(a) l'aéronef qui est exploité en vertu du certificat spécial de navigabilité ou de l'autorisation de vol spécial ;

(b) un aéronef soumis aux spécifications des alinéas (1) et (6) de l'article 21 du présent règlement ;

(c) une turbine de giravion lorsque l'exploitant décide d'inspecter ce giravion en conformité avec l'alinéa (6) de l'article 21 du présent règlement.

Article 21. Inspection progressive

(1) Tout propriétaire enregistré ou exploitant d'un aéronef qui a l'intention d'utiliser un programme d'inspection progressive doit soumettre une demande écrite à l'Autorité, et :

(a) identifier un technicien de maintenance dûment autorisé avec des qualifications de type appropriées conformément au règlement de l'aviation civile sur les licences du personnel, un organisme de maintenance agréé dûment qualifié en conformité avec le règlement de l'aviation civile sur les organismes de maintenance agréés ou le constructeur de l'aéronef pour superviser ou effectuer l'inspection progressive;

(b) mettre à la disposition du pilote et du personnel de maintenance un manuel des procédures d'inspection en cours, accessible et facilement compréhensible, qui contient de façon détaillée:

(i) une explication sur l'inspection progressive, y compris la continuité de la responsabilité de l'inspection, l'établissement de rapports ainsi que la tenue des registres et du matériel de référence technique,

(ii) un calendrier d'inspection spécifiant les intervalles en heures ou en jours, lors de l'exécution des inspections détaillées et de routine, et comprenant des instructions en cas de dépassement d'intervalles d'inspection n'excédant pas dix (10) heures en cours de route vers l'inspection et pour modification d'intervalle d'inspection en raison d'expérience de service,

(iii) un échantillon de formulaires d'inspection détaillée et de routine ainsi que des instructions pour leur usage,

(iv) des échantillons de rapports et des registres ainsi que des instructions sur leur usage;

(c) fournir suffisamment des installations et équipements pour le démontage nécessaire et l'inspection appropriée de l'aéronef;

(d) fournir des renseignements techniques, actualisés et appropriés à l'aéronef.

(2) La fréquence et le détail de l'inspection progressive indiquée à l'alinéa (1) ci-dessus doivent servir tous les douze (12) mois à l'inspection complète de l'aéronef et être compatibles avec les recommandations en cours du fabricant, l'expérience de service sur le lieu et le type de l'exploitation dans laquelle l'aéronef est employé.

(3) Le calendrier d'inspection progressive doit être conforme à toutes les spécifications applicables à l'aéronef, aux fiches de données techniques du certificat de type, aux consignes de navigabilité ainsi qu'à d'autres données approuvées et acceptables par l'Autorité.

(4) Lorsque l'inspection progressive est interrompue, tout propriétaire ou tout exploitant doit, par écrit, en informer immédiatement à l'Autorité, et en vertu du présent règlement, la première inspection annuelle sera exécutée dans les douze (12) mois après la dernière inspection complète de l'aéronef et les cent (100) heures d'inspection en vertu des dispositions de l'article 24 (2) (a) du présent règlement seront exécutées dans cent (100) heures après cette inspection complète.

(5) Toute inspection complète d'aéronef, dans le but de déterminer si les inspections de cent (100) heures et annuelle sont exécutées, doit être une inspection détaillée de l'appareil et de tous ses composants en conformité avec les inspections progressive et de routine de l'aéronef; une inspection détaillée de plusieurs composants n'est pas considérée comme une inspection complète.

(6) Tout propriétaire enregistré ou tout exploitant d'un avion gros porteur, avion multiréacteur, avion multimoteur à turbo propulsion et d'un giravion à turbine doit choisir et utiliser les programmes d'inspection ci-après:

(a) un programme actualisé d'inspection recommandé par le fabricant;

(b) un programme de maintenance pour le type et le modèle d'aéronef, approuvé actuellement par l'Autorité pour l'usage du détenteur d'un certificat d'exploitant aérien; ou

(c) tout autre programme d'inspection élaboré par l'exploitant et approuvé par l'Autorité.

(7) Tout propriétaire ou exploitant d'un gros avion doit inclure dans le programme sélectionné, le nom et l'adresse de la personne responsable de la planification des inspections exigées par le programme et donner une copie du programme à la personne procédant à l'inspection de l'avion.

(8) Un aéronef ne peut être approuvé pour sa remise en service sauf si les heures de remplacement des pièces à durée de vie limitée spécifiées dans des fiches de données techniques du certificat de type d'aéronef sont respectées et qu'il est inspecté conformément à un programme d'inspection sélectionné, y compris la cellule, les moteurs, les hélices, les rotors, les instruments et équipements de survie et d'urgence.

(9) Toute personne désirant établir ou modifier un programme d'inspection approuvé doit soumettre, par écrit, le programme à l'Autorité pour approbation, qui comprend:

(a) des instructions et procédures de la conduite de l'inspection pour le type et le modèle particulier de l'aéronef, y compris les essais et vérifications nécessaires, et ces instructions doivent décrire en détail les parties et les zones de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef, y compris l'équipement de survie et d'urgence exigé pour être inspecté;

(b) un calendrier d'inspections qui doivent être effectuées, exprimées en terme de temps de service, de temps calendaire, de cycles d'exploitation ou de toute combinaison de ces derniers.

(10) Lorsqu'un exploitant change d'un programme d'inspection à un autre, il doit appliquer le temps de service, le temps calendaire ou des cycles d'exploitation accumulés au titre du programme précédent, dans la détermination du temps de l'exécution de l'inspection du nouveau programm

Article 22. Modifications apportées aux programmes de maintenance d'aéronef

(1) Lorsque l'Autorité constate que des révisions d'un programme approuvé d'inspection sont nécessaires pour l'adéquation continue du programme, le propriétaire ou l'exploitant d'aéronef doit apporter des modifications jugées nécessaires, après avis de l'Autorité.

(2) Un propriétaire ou exploitant d'aéronef peut solliciter à l'Autorité le réexamen des spécifications contenues dans la notification, dans les trente (30) jours après réception de cet avis.

(3) Sauf dans le cas d'urgence nécessitant une action immédiate pour l'intérêt de la sécurité, l'Autorité ne peut prendre aucune mesure jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'arrêter une décision finale sur la sollicitation de l'exploitant de reconsidérer l'avis présenté à l'Autorité.

Article 23. Inspections de tout autre aéronef

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef qui n'est pas utilisé dans le transport aérien commercial sauf s'il a été, dans les douze (12) mois précédents:

(a) inspecté en conformité avec *le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs* et approuvé pour remise en service par une personne autorisée ;

(b) délivré un certificat de navigabilité par l'Autorité.

(2) Personne ne peut exploiter un aéronef pour une instruction en vol, ou pour une compensation, ou pour une location, ou pour une rémunération ou pour une récompense sauf si dans les cent (100) heures précédant le temps de service, l'aéronef a été inspecté en conformité avec *le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs* et approuvé pour remise en service par une personne autorisée.

Article 24. Etats de maintenance

Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef doit tenir les états de maintenance de :

(a) l'aéronef dans son ensemble, comprenant:

(i) le temps total de service exprimé en heures, temps calendaire et cycles, selon le cas, de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée,

(ii) la situation actuelle d'inspection de l'aéronef, y compris le temps écoulé depuis l'exécution des dernières inspections requises ou approuvées,

(iii) la masse à vide et l'emplacement du centre de gravité à vide,

(iv) l'ajout ou le retrait d'équipement,

(v) le type et l'étendue de maintenance ainsi la modification, y compris le temps de service et la date,

(vi) la période à laquelle le travail a été effectué,

(vii) une liste chronologique de la conformité avec toutes les renseignements obligatoires du maintien de la navigabilité délivrée conformément *au règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*, y compris les méthodes de mise en conformité;

(b) produits à vie limitée :

(i) le temps total de service,

(ii) la date de la dernière révision,

(iii) le temps en service depuis la dernière révision,

(iv) la date de la dernière inspection;

(c) instruments et équipements : fonctionnement et vie d'exploitation déterminés par leur temps de service :

(i) les inscriptions de temps de service qui sont nécessaires pour déterminer leur état de fonctionnement ou calculer leur durée de vie,

(ii) la date de la dernière inspection.

Article 25. Conservation des états de maintenance

(1) Sauf pour les dossiers tenus par un détenteur de certificat d'exploitant aérien, tout propriétaire enregistré ou tout exploitant d'aéronef doit conserver les états détaillés ci-après jusqu'à la reprise ou suppression de tâche de même taille ou pour une période d'une année (1) après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, ou pour une période de deux (2) ans après la date de signature de la fiche de maintenance:

(a) les états de maintenance, maintenance préventive, modifications mineures et des inspections de cent (100) heures, inspections annuelles et autres états d'inspections exigées ou approuvées, s'il y a lieu, de chaque aéronef (y compris la cellule), de chaque moteur, hélice, rotor et équipement d'aéronef pour inclure :

(i) une description ou une référence à des données acceptables par l'Autorité, au travail accompli,

(ii) la date d'exécution du travail effectué,

(iii) la signature et le numéro de la licence de la personne qui approuve l'aéronef pour sa remise en service ;

(b) les états contenant les renseignements suivants:

- (i) le total du temps de service de la cellule, de chaque moteur, de chaque hélice et de chaque rotor,
- (ii) la situation actuelle de tous les produits aéronautiques ou d'aéronef à vie limitée,
- (iii) le temps de service depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposées,
- (iv) la situation actuelle d'inspection de l'aéronef, y compris le temps de service depuis la dernière inspection exigée par le programme d'inspection, sous lequel l'aéronef et ses dispositifs sont entretenus,
- (v) la situation actuelle de tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité, y compris la méthode de conformité, le numéro de directive de navigabilité et la date de révision, et si la consigne de navigabilité implique une action récurrente, l'heure et la date à laquelle la mesure suivante est nécessaire,
- (vi) des copies des formulaires de chaque modification majeure de la cellule, des moteurs, des rotors, des hélices et des dispositifs installés sur l'aéronef.

(2) Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef doit :

- (a) conserver une liste de défaillances de l'aéronef jusqu'à ce qu'elles soient réparées, et que l'appareil soit approuvé pour la remise en service ;
- (b) rendre disponible à l'Autorité, pour inspection, tous les états de maintenance exigés par le présent article.

Article 26. Transfert des états de maintenance

Tout propriétaire ou exploitant qui vend ou loue un aéronef immatriculé au Burundi doit transférer à l'acheteur ou au locataire, pendant la période de vente ou de location, les états identifiés aux articles 24 et 25 du présent règlement, dans un langage clair ou sous une forme codée, selon le choix de l'acheteur ou du locateur; si la forme codée assure la préservation et la récupération des renseignements de façon acceptable par l'Autorité.

CHAPITRE IV : SPECIFICATIONS D'EQUIPAGE DE CONDUITE

Article 27. Composition d'équipage de conduite

(1) Un aéronef ne peut entamer un vol sauf s'il est piloté par un équipage de conduite dont le nombre et la description sont requis par la loi de l'Etat d'immatriculation.

(2) Tout aéronef immatriculé au Burundi doit être piloté par un équipage qui convient parfaitement en nombre et dans la description pour assurer la sécurité de l'aéronef, comme le spécifie le manuel de vol.

(3) L'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé au Burundi exploité dans le vol de transport commercial, ne peut pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation de l'exploitant.

(4) En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite comprend les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'aéronef utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.

(5) Un aéronef immatriculé au Burundi exploité dans le vol de transport commercial, ayant une masse maximale de 5.700 kg ou plus ne peut pas être piloté par moins de deux (2) membres de l'équipage de conduite.

(6) Sans préjudice des dispositions précédentes du présent article, tout exploitant doit s'assurer que :

(a) tous les membres d'équipage de conduite possèdent des licences en cours de validité, acceptables par l'Autorité et sont dûment qualifiés et compétents pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées;

(b) des procédures sont établies et acceptables par l'Autorité en vue de prévenir l'équipage ainsi que des membres de l'équipage inexpérimentés;

(c) un pilote parmi l'équipage de conduite, qualifié comme pilote commandant de bord est désigné comme le pilote commandant de bord qui peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote dûment qualifié;

(d) lorsqu'un groupe d'experts spécialisés est exigé à un exploitant par le manuel de vol d'avion ou de giravion, l'équipage de conduite doit comprendre un membre d'équipage titulaire d'une licence de mécanicien navigant ou un membre d'équipage de conduite dûment qualifié et acceptable par l'Autorité.

Article 28. Exploitation en régime de vol aux instruments ou de nuit

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef par un équipage monopilote en régime de vol aux

instruments ou de nuit sauf si l'exploitation est approuvée par l'Autorité et sauf si:

- (a) le manuel de vol de l'appareil n'exige que l'équipage de conduite soit composé de plus d'une personne;
- (b) il s'agit d'un avion à hélices;
- (c) le nombre maximal de sièges-passagers n'est pas supérieur à dix-neuf (19) et est doté d'équipement supplémentaire et en bon fonctionnement;
- (d) la masse maximale au décollage certifiée n'excède pas 5.700 kg;
- (e) l'avion est doté de l'équipement décrit à l'alinéa (3) ci-dessous,
- (f) le pilote commandant de bord satisfait aux spécifications d'expérience, de formation, de vérification et d'expérience récente décrites par l'article 29 du présent règlement.

(2) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (1) (c) ci-dessus, l'Autorité peut approuver une exploitation en régime de vol aux instruments ou de nuit pour un équipage monopilote d'un avion avec un nombre maximal de sièges-passagers supérieur à neuf (9) si l'avion, en plus de répondre aux dispositions de l'alinéa (1) (a), (b), (d), (e) et (f) ci-dessus, est certifié de type pour être exploité par un équipage monopilote.

(3) Tout exploitant d'avion par un équipage monopilote en régime de vol aux instruments ou de nuit, doit s'assurer qu'il est doté:

- (a) d'un pilote automatique en état de marche doté d'au moins des modes tenue d'altitude et sélection de cap;
- (b) d'un casque avec microphone monté sur tige ou l'équivalent;
- (c) d'un dispositif d'affichage des cartes permettant de les lire quelle que soit la lumière ambiante

(4) Un hélicoptère qui a un nombre maximal de sièges-passagers de neuf (9) sièges, exploité dans un vol de transport aérien commercial, dans des circonstances où le pilote commandant de bord est tenu de se conformer aux règles de vol aux instruments ou de nuit, ne peut être exploité par moins de deux (2) pilotes, comme membres de l'équipage de conduite, sauf s'il est doté d'un pilote automatique en état de marche doté au moins des modes tenue d'altitude et sélection de cap qui est utilisable au décollage.

(5) L'hélicoptère décrit à l'alinéa (4) ci-dessus, s'il est exploité en conformité avec des dispositions approuvées par l'Autorité, ne peut pas être exigé être exploité par deux (2) pilotes sauf si le pilote automatique approuvé est jugé inutilisable, avant le décollage.

Article 29. Exigences d'expérience, expérience récente et formation sur des vols monopilotes applicables au régime de vol aux instruments ou de nuit

(1) Tout pilote commandant de bord exécutant de vols monopilotes en vertu du régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit doit satisfaire aux spécifications suivantes:

(a) pour les vols en IFR ou de nuit, avoir accumulé au moins cinquante (50) heures de vol sur la classe d'avion considérée, dont au moins dix (10) heures comme pilote commandant de bord;

(b) pour les vols en IFR, avoir accumulé au moins vingt (20) heures de vol en IFR sur la classe d'avion considérée, ces heures pouvant être comprises dans les cinquante (50) heures de vol prévues à l'alinéa (a) ci-dessus;

(c) pour les vols de nuit, avoir accumulé au moins cinq (5) heures de vol de nuit, ces heures pouvant être comprises dans les cinquante (50) heures de vol prévues à l'alinéa (a) ci-dessus;

(d) pour les vols en IFR, avoir acquis l'expérience récente suivante, comme pilote en exploitation monopilote en régime IFR:

(i) au moins trois (3) vols en IFR, comprenant trois (3) approches aux instruments effectuées au cours des cent quatre vingt (180) jours précédents sur la classe d'avion considérée, en tant que pilote unique, ou

(ii) une vérification en approche aux instruments IFR conduite sur un avion de la classe considérée au cours des cent quatre vingt (180) jours précédents;

(e) pour les vols de nuit, avoir effectué, au cours des cent quatre vingt (180) jours précédents, au moins trois (3) décollages et atterrissages de nuit sur la classe d'avion considérée, en tant que pilote unique;

(f) pour un détenteur de certificat d'exploitant aérien, avoir réussi avec succès des programmes de formation qui comprennent, en plus des dispositions spécifiées dans *le règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*, l'information aux passagers en ce qui concerne les évacuations d'urgence, la gestion du pilote automatique et l'utilisation simplifiée de la documentation en vol.

(2) La formation initiale et périodique en vol et les vérifications de compétence indiquées dans le présent règlement et dans le *règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens* du pilote commandant de bord en qualité de pilote unique sur la classe considérée d'avion doivent avoir lieu dans un environnement représentatif de l'exploitation.

Article 30. Autorisation de pilotage au lieu de qualification de type

L'Autorité peut autoriser un pilote à utiliser un aéronef nécessitant une qualification de type, sans qualification de type, pour une période n'excédant pas soixante (60) jours, à condition que:

(a) le demandeur ait démontré à la satisfaction de l'Autorité qu'un niveau de sécurité équivalent peut être atteint dans les limites d'emploi de l'autorisation;

(b) le requérant ait démontré que la conformité au présent règlement est impossible pour le vol ou les série de vols;

(c) les activités:

(i) concernent uniquement un vol de convoyage, une formation sur qualification de type ou un vol d'essai,

(ii) se fassent à l'intérieur du Burundi, sauf si, par accord préalable avec l'Autorité, l'aéronef vole vers un Etat contractant limitrophe pour subir une maintenance,

(iii) ne soient pas liées à l'indemnité ou à la location sauf si la compensation ou la location implique le paiement pour l'usage de l'aéronef pour la formation,

(iv) concernent seulement le transport de membres d'équipage jugés comme indispensables pour le vol.

Article 31. Expérience récente du pilote commandant de bord, du copilote et du pilote de relève en croisière

(1) Nul ne peut confier le décollage et l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'avion à un pilote commandant de bord ou un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois (3) décollages et (3) atterrissages au cours des quatre vingt dix (90) jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

(2) Nul ne peut affecter un pilote au poste de pilote de relève en croisière sur un type ou une variante de type d'avion, dans les quatre vingt dix (90) jours précédents, s'il n'a pas:

(a) rempli les fonctions de pilote commandant de bord, de copilote ou de pilote de relève en croisière sur le même type d'avion; ou

(b) reçu de formation de recyclage en pilotage comprenant des procédures normales, anormales et d'urgence propres au vol en croisière sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter des procédures d'approche et d'atterrissage, exercice qu'il peut avoir fait en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes.

(3) Nul ne peut affecter un pilote au poste de pilote commandant de bord d'un avion sauf s'il a effectué au moins trois (3) décollages et atterrissages sur le même type d'aéronef dans les quatre-vingt dix (90) jours précédents.

(4) Nul ne peut confier le décollage et l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'avion à un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois (3) décollages et atterrissages au cours des quatre vingt dix (90) jours précédents, sauf s'il a été sur les

commandes de vol au cours de trois (3) décollages et atterrissages, en qualité de pilote ou de copilote, ou a autrement fait preuve de compétence pour agir en tant que copilote sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

Article 32. Qualification d'aéroport et de route du pilote commandant de bord

(1) Nul ne peut confier à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion sur une route ou un tronçon de route pour lesquelles il ne possède pas de qualification en cours de validité tant qu'il ne remplit pas les conditions stipulées en l'alinéa (2) ci-dessus.

(2) Tout pilote spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus doit :

(a) démontrer à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :

(i) de la route à parcourir et des aérodromes à utiliser; ces connaissances doivent porter sur:

(ia) le relief et les altitudes minimales de sécurité,

(ib) les conditions météorologiques saisonnières,

(ic) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation aérienne,

(id) les procédures de recherches et de sauvetage,

(ie) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol doit être effectué,

(ii) des procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minimums d'utilisation applicables;

(b) faire preuve de ses connaissances dans l'utilisation des systèmes d'approche et d'atterrissage aux instruments à l'aérodrome prévu et aux autres aérodromes de dégagement, de telles preuves sont effectuées soit dans des conditions météorologiques de vol aux instruments, soit dans des conditions météorologiques de vol aux instruments simulées selon des moyens approuvés par l'Autorité à cette fin, par des moyens approuvés d'appareillage dans lesquels les conditions de vol sont simulées au sol.

(3) Tout pilote commandant de bord doit avoir effectué réellement une approche sur chaque aérodrome de la route où l'atterrissage a lieu, accompagné d'un pilote qualifié pour cet aérodrome, soit en tant que membre de l'équipage de conduite, soit en tant qu'observateur dans le poste de pilotage, sauf si:

(a) l'approche s'effectue au-dessus d'un terrain difficile et les procédures d'approche aux instruments et les aides dont dispose le pilote sont analogues à celles qui lui sont familières, et une marge approuvée par l'Etat de l'exploitant est ajoutée aux minimums opérationnels normaux ou on a une certitude raisonnable que l'approche et l'atterrissage peuvent se faire dans les conditions météorologiques de vol à vue; ou

(b) la descente à partir de l'altitude d'approche initiale puisse être effectuée de jour dans les conditions météorologiques de vol à vue; ou

(c) l'exploitant donne au pilote commandant de bord une qualification pour l'aérodrome en question à l'aide d'une représentation visuelle convenable; ou

(d) l'aérodrome en question est très proche d'un autre aérodrome pour lequel le pilote commandant de bord détient une qualification.

(4) Tout exploitant doit consigner d'une manière satisfaisante pour l'Etat de l'exploitant, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

(5) Nul ne peut continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route ou dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'Etat de l'exploitant sauf s'il a effectué dans les douze (12) mois précédents, au moins un (1) voyage en qualité de pilote membre de l'équipage de conduite, de pilote inspecteur ou d'observateur dans le poste de pilotage.

(6) Lorsque plus de douze (12) mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur une route ou à un aérodrome ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il devra de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions des alinéas (2) et (3) ci-dessus.

Article 33. Contrôle de compétence des pilotes

(1) Tout exploitant doit s'assurer que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence sont contrôlées de telle manière que la compétence des pilotes soit établie et lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, il doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant l'Autorité.

(2) Tous les contrôles spécifiés à l'alinéa (1) ci-dessus doivent être effectués au moins deux (2) fois au cours de chaque période d'une année et deux (2) contrôles de ce type ne suffisent pas à répondre à cette spécification, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à un intervalle d'au moins de quatre (4) mois.

Article 34. Licences requises

(1) Nul ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de toute autre capacité de membre d'équipage requis par l'aéronef:

- (a) immatriculé au Burundi, sauf s'il est en possession d'une licence en cours de validité, appropriée à la position de l'équipage de conduite pour ce type d'aéronef ; ou
- (b) immatriculé à l'étranger, sauf s'il est en possession d'une licence en cours de validité pour ce type d'aéronef, délivrée par l'Etat d'immatriculation.

(2) Tout équipage de conduite exerçant des activités de vols domestiques et internationaux doit détenir une licence de radio téléphonie en cours de validité ou une annotation délivrée ou validée par l'Etat d'immatriculation, autorisant l'exploitation du type d'équipement de transmission radio à utiliser.

Article 35. Qualifications des pilotes

(1) Tout pilote commandant de bord exerçant des activités de l'aviation générale doit veiller à ce que les licences de chaque membre d'équipage de conduite ont été délivrées ou validées par l'Etat d'immatriculation et contiennent des qualifications appropriées, et que tous les membres d'équipage ont maintenu de l'expérience récente.

(2) Nul ne peut utiliser un aéronef dans le transport aérien commercial ou dans le travail aérien sauf s'il est qualifié pour le vol particulier et pour le type spécifique d'aéronef utilisé.

(3) Tout exploitant ou propriétaire d'aéronef doit s'assurer que l'équipage de conduite engagé dans des activités de l'aviation civile internationale parle et comprend la langue anglaise, conformément au règlement de l'aviation civile sur les licences du personnel.

Article 36. Qualifications relatives à l'exploitation des règles de vol aux instruments

Nul ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef en régime de vol aux instruments ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments sauf si :

- (a) dans le cas d'un avion, il détient une qualification aux instruments ou une licence de pilote de ligne avec une qualification de catégorie, de classe et de type, s'il y a lieu, de l'avion à piloter ; ou
- (b) dans le cas d'hélicoptère, il détient une qualification aux instruments d'hélicoptère ou une licence de pilote de ligne d'hélicoptères, non limitée à l'exploitation des règles de vol à vue.

Article 37. Autorisation spéciale relative aux opérations de catégorie II ou III

(1) Nul ne peut exercer les fonctions de pilote d'un aéronef dans les opérations de catégorie II ou III, sauf si:

(a) dans le cas d'un pilote commandant de bord, il détient une autorisation de pilote de catégorie II ou III en cours de validité pour ce type d'aéronef, ou

(b) dans le cas d'un copilote, il est autorisé par l'Etat d'immatriculation d'agir en cette qualité pour cet aéronef, dans les opérations de catégorie II ou III.

(2) Une autorisation n'est pas requise pour les pilotes individuels d'un détenteur de certificat d'exploitant aérien qui a des spécifications d'exploitation approuvant les opérations de catégorie II ou III.

Article 38. Enregistrement de temps de vol

(1) Tout pilote doit tenir et conserver les détails de tous les vols qu'il a effectués dans un journal de bord acceptable par l'Autorité.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit enregistrer les détails des vols effectués par un pilote dans un format acceptable informatisé qu'il détient et doit conserver les dossiers de tous les vols effectués, y compris des écarts et la formation de familiarisation disponibles, sur demande au pilote concerné.

(3) Tout enregistrement spécifié dans les alinéas (1) et (2) ci-dessus doit contenir les renseignements ci-après :

(a) les détails sur le personnel, les noms et adresse;

(b) concernant chaque vol :

(i) le nom du pilote commandant de bord,

(ii) la date (jour, mois, année) du vol,

(iii) le lieu et l'heure de départ et d'arrivée (heures doivent être exprimées *en temps universel coordonné* et appelées *temps bloc*),

(iv) le type (marque, modèle et variante) et l'immatriculation d'aéronef,

(v) le monomoteur ou plusieurs moteurs,

(vi) le temps total de vol,

(vii) le temps total cumulé de vol,

(c) concernant chaque simulateur d'entraînement au vol ou sessions des formateurs lors des procédures de navigation et de vol:

(i) le type et le numéro d'homologation du dispositif de formation,

(ii) l'instruction sur le dispositif du simulateur de formation,

- (iii) la date (jour, mois, année),
 - (iv) la durée totale de la session,
 - (v) le temps total cumulé;
- (d) concernant la fonction du pilote :
- (i) le pilote commandant de bord,
 - (ii) le copilote,
 - (iii) la double commande,
 - (iv) l'instructeur ou l'examineur autorisé,
 - (v) une colonne des observations pour donner des détails sur les fonctions spécifiques telles que le temps de vol de l'élève pilote commandant de bord, le temps de vol du pilote commandant de bord sous supervision, le temps de vol du pilote commandant de bord aux instruments;
- (e) concernant les conditions d'exploitation:
- (i) la nuit,
 - (ii) les règles de vol aux instruments;
- (f) concernant l'enregistrement des heures :
- (i) le temps de vol du pilote commandant de bord:
 - (ia) le titulaire d'une licence peut inscrire en qualité de pilote commandant de bord toutes les heures de vol au moment de l'exécution de sa fonction,
 - (ib) le demandeur ou le titulaire d'une licence de pilote peut inscrire en qualité de pilote commandant de bord tous les heures de vol en solo et les heures de vol en tant qu'élève pilote commandant de bord à condition que ces heures de vol de l'élève pilote commandant de bord soient contresignées par l'instructeur,
 - (ic) le titulaire d'une qualification d'instructeur peut inscrire en qualité de pilote commandant de bord toutes les heures de vol au moment de l'exécution des fonctions d'instructeur dans un avion,
 - (id) le titulaire d'une autorisation d'examineur peut inscrire en qualité de pilote commandant de bord tous les heures de vol au moment où il

occupe un siège de pilote et au moment de l'exécution des fonctions d'examineur dans un avion;

(ie) un copilote exerçant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord d'un avion, qui exige plus d'un pilote en vertu de son certificat de navigabilité ou du présent règlement, peut inscrire les heures de vol en qualité de pilote commandant de bord sous la supervision, à condition que ces heures de vol soient contresignées aussi par le pilote commandant de bord,

(if) lorsque le titulaire d'une licence effectue un certain nombre de vols journaliers pour une occasion, en faisant des tours au même lieu de départ et l'intervalle entre les vols successifs ne dépasse pas trente (30) minutes, ces séries de vols doivent être enregistrées comme une seule inscription,

(ii) le titulaire de la licence de pilote occupant un siège de pilote exerçant les fonctions de copilote peut enregistrer toutes les heures de vol du copilote sur un avion, qui exige un équipage de plus d'un pilote en vue de son certificat de navigabilité,

(iii) le temps total du copilote de relève en croisière : un copilote de relève en croisière peut enregistrer toutes les heures de vol en qualité de copilote quand il occupe un siège de pilote,

(iv) le temps d'instruction : un résumé de toutes les heures enregistrées par un candidat à une licence ou à une qualification telles que l'instruction en vol, l'instruction en vol aux instruments, aux instruments au sol, doit être certifié par l'instructeur dûment qualifié ou agréé, qui a assuré l'instruction,

(v) le pilote commandant de bord sous supervision : un copilote peut enregistrer le temps de vol en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, lorsque toutes les tâches et les fonctions de pilote commandant de bord sur ce vol ont été effectuées, tenant compte de la non nécessité de l'intervention du pilote commandant de bord dans l'intérêt de la sécurité, à condition que la méthode de surveillance soit acceptable par l'Autorité.

(4) Tout enregistrement du temps de vol doit être présenté comme suit :

(a) sur demande d'une personne autorisée, tout titulaire de licence ou tout élève-pilote doit montrer, sans retard excessif, son inscription d'heures de vol pour contrôle; ou

(b) tout élève-pilote doit porter avec lui son carnet de vol sur tous les vols internationaux en solo comme preuve des autorisations requises d'instructeur.

Article 39. Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote pour exécution des décollages et atterrissages

(1) Nul ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef sauf si dans les quatre-vingt dix (90) jours précédents, il a fait:

(a) trois (3) décollages et atterrissages en tant que seul manipulateur des commandes de vol dans un aéronef de la même classe et catégorie et si une qualification de type est exigée;

(b) trois (3) décollages et atterrissages dans un avion à roulette de queue avec un arrêt complet à chaque atterrissage, en ce qui concerne un avion de la roulette de queue;

(c) trois (3) décollages et atterrissages requis par le paragraphe (a) ci-dessus pendant la nuit, en ce qui concerne les activités nocturnes.

(2) Tout pilote qui n'a pas acquis d'expérience récente pour les décollages et atterrissages doit subir avec succès un programme de requalification acceptable par l'Autorité.

(3) Les dispositions des alinéas (1) et (2) ci-dessus peuvent être respectées à l'aide d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par l'Autorité.

Article 40. Expérience récente de pilotes pour exploitation des vols aux instruments

(1) Nul ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord en régime des vols aux instruments ou dans des conditions météorologiques aux instruments, sauf s'il a, au cours des six (6) derniers mois :

(a) effectué au moins six (6) heures de vol aux instruments, y compris au moins trois (3) heures de vol dans la catégorie d'aéronef;

(b) accompli au moins six (6) approches aux instruments.

(2) Tout pilote qui fait preuve de contrôle de compétence de vols aux instruments avec une personne autorisée doit être considéré comme admis à l'exploitation des vols aux instruments pour les six (6) mois qui suivent ce contrôle.

Article 41. Expérience récente de pilotes dans l'exploitation de l'aviation générale

(1) Nul ne peut exercer les fonctions de pilote sur un type d'aéronef certifié sauf s'il a fait preuve d'un contrôle de compétence:

(a) auprès d'une personne autorisée sur un aéronef nécessitant plus d'un pilote, dans les douze (12) mois précédents;

(b) sur le type d'aéronef à être utilisé exigeant plus d'un pilote, dans les vingt quatre (24) mois précédents;

(c) auprès d'une personne autorisée, en équipage monopilote, dans les vingt quatre (24) mois précédents.

(2) Toute personne effectuant les contrôles de compétence comme l'exige l'alinéa (1) ci-dessus doit s'assurer que chaque contrôle reprend les manœuvres de l'épreuve pratique sur la qualification de type.

(3) Nul ne peut exercer les fonctions de copilote sur un type d'aéronef certifié pour plus d'un pilote dans les douze (12) mois précédents, sauf s'il a :

(a) une qualification de type et de classe appropriée pour l'aéronef à utiliser;

(b) enregistré trois (3) décollages et (3) atterrissages en qualité de manipulateur unique des commandes de vol.

Article 42. Privilèges et limites des pilotes

Nul ne peut mener des activités d'exploitation de vols sauf s'elles se trouvent dans les privilèges et limites de sa licence qu'il détient tel que spécifié dans *le règlement de l'aviation civile sur les licences du personnel*.

CHAPITRE V : FONCTIONS ET RESPONSABILITES DES MEMBRES D'EQUIPAGE

Article 43. Autorité et responsabilité du pilote commandant de bord

(1) Tout pilote commandant de bord d'aéronef doit :

(a) être responsable de toutes les activités et de la sécurité de l'aéronef ainsi que de toutes les personnes à bord pendant le vol;

(b) avoir l'autorité suprême sur l'exploitation d'aéronef dès qu'il entre à bord de l'aéronef ;

(c) être responsable de l'exploitation d'aéronef en conformité avec *le règlement de l'aviation civile sur les règles de l'air et du contrôle du trafic aérien*, étant sur les commandes des vols ou pas, sauf qu'il peut s'écarter de ce règlement en cas des circonstances d'urgence pour l'intérêt de la sécurité.

(2) Les dispositions de l'alinéa (1) (c) ci-dessus peuvent être dérogées pour :

(a) éviter un danger immédiat ou dans une situation d'urgence;

(b) se conformer à la loi d'un autre Etat que le Burundi, dans lequel l'aéronef est exploité.

(3) Si une dérogation aux dispositions de l'alinéa (1) (c) ci-dessus est exécutée dans le but d'éviter un danger immédiat ou dans une situation d'urgence, tout pilote commandant de bord doit indiquer, par écrit, les détails sur les départs et sur des circonstances qui ont donné lieu à cette dérogation et qui doivent être transmis sans délai dans les dix (10) jours qui suivent, à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le départ a eu lieu avec une copie à l'Autorité.

Article 44. Pouvoir du pilote commandant de bord

Toute personne à bord d'un aéronef immatriculé au Burundi doit obtempérer à tous les ordres que peut donner le pilote commandant de bord de cet aéronef, dans le but d'assurer la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens transportés, ou la sécurité, l'efficacité ou la régularité de la navigation aérienne.

Article 45. Respect de réglementations locales

(1) Tout pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures de :

(a) l'Etat dans lequel l'aéronef est exploité ;

(b) l'aviation civile du Burundi, même si ces règlements et lois vont au-delà de ceux applicables dans l'Etat où l'aéronef est exploité, tout en n'étant pas en conflit avec ces règlements et lois.

(2) Lorsqu'une situation d'urgence menace la sécurité de l'aéronef ou des personnes, nécessite une prise de mesures impliquant une violation aux règlements ou procédures locales, tout pilote commandant de bord doit :

- (a) aviser l'autorité compétente locale de la violation au plus tard dans trois (3) jours ;
- (b) transmettre un rapport sur les circonstances, au cas où il est exigé par l'Etat dans lequel l'incident s'est produit ;
- (c) réserver une copie du rapport à l'Etat d'immatriculation.

Article 46. Mise en péril de la sécurité de personnes et de biens

Nul ne peut volontairement, témérement ou négligemment causer ou permettre à un aéronef de mettre en danger les personnes ou les biens à bord.

Article 47. Aptitude physique et mentale de membres d'équipage

(1) Nul ne peut agir en qualité de membre d'équipage lorsqu'il est conscient de sa dégradation de l'aptitude physique et mentale, à tout moment, qui pourrait lui rendre incapable à exécuter correctement et en toute sécurité les fonctions de membre d'équipage.

(2) Tout exploitant et tout pilote commandant de bord doivent veiller à ce qu'un vol ne puisse:

- (a) commencer lorsqu'un membre d'équipage requis est incapable d'exercer ses fonctions pour cause quelconque de blessure, de maladie, de fatigue, d'effets d'alcool ou de drogues ; ou
- (b) continuer au-delà de l'aérodrome le plus proche, si la capacité d'un membre d'équipage de conduite à exercer ses fonctions a été sensiblement réduite par suite de détérioration de ses facultés pour cause de fatigue, de maladie ou du manque d'oxygène.

Article 48. Usage de narcotiques, drogues ou boissons alcoolisées

(1) Nul ne peut exercer ou tenter d'exercer les fonctions de membre d'équipage d'un aéronef :

- (a) dans les huit (8) heures après la consommation de toute boisson alcoolisée;
- (b) lorsqu'il est encore sous l'influence d'alcool ; ou
- (c) lorsqu'il est encore sous l'influence de n'importe quelle drogue qui affecte ses facultés par n'importe quel moyen contraire à la sécurité; ou
- (d) lorsqu'il a encore 0,04 % ou plus en poids d'alcool dans le sang.

(2) Sur demande de l'Autorité, tout membre d'équipage doit se soumettre à un test pour contrôle de la présence d'alcool ou de stupéfiants dans le sang, jusqu'à huit (8) heures avant ou immédiatement après le vol.

(3) Lorsqu'une personne prouve concrètement qu'elle ne peut pas respecter le présent article, elle doit autoriser toute clinique, tout médecin ou toute autre personne sur demande de l'Autorité, pour délivrer à cette dernière les résultats de chaque analyse de sang pour la présence d'alcool ou de stupéfiants jusqu'à huit (8) heures avant le vol ou immédiatement après le vol.

(4) Toute information sur le test fourni à l'Autorité en vertu des dispositions du présent article peut être utilisée comme preuve dans toute procédure judiciaire.

Article 49. Utilisation de ceintures et d'harnais de sécurité de membre d'équipage

(1) Tout membre de l'équipage de conduite doit s'assurer que sa ceinture de sécurité est bouclée pendant les phases de décollage et d'atterrissage lorsqu'il se trouve à son poste.

(2) Tout membre d'équipage occupant un poste équipé de harnais de sécurité doit s'assurer qu'il est bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage, sauf si les bretelles le gênent dans l'exercice de ses fonctions.

(3) Tout occupant de siège équipé de ceinture de sécurité, combinée avec de bretelles doit avoir la ceinture de sécurité et les bretelles correctement bouclées pendant les phases de décollage et d'atterrissage, et doit être capable d'exercer correctement les fonctions lui assignées.

(4) Là où il y a un siège inoccupé, la ceinture de sécurité et les bretelles doivent être rangées, afin de ne pas gêner les membres d'équipage dans l'exercice de leurs fonctions ou dans le cas d'évacuation rapide des occupants en cas d'urgence.

Article 50. Membres d'équipage de conduite à leur poste

(1) Tout membre d'équipage de conduite doit rester à son poste d'affectation pendant les phases critiques du vol, au décollage et à l'atterrissage.

(2) Tout pilote commandant de bord doit obliger un pilote à rester sans délai aux commandes de l'aéronef, au cours d'un vol.

(3) Tout membre d'équipage doit rester à son poste pendant toutes les phases de vol, sauf si:

(a) son absence est nécessaire pour l'accomplissement des fonctions des membres d'équipage de conduite dans le pilotage;

(b) son absence est nécessaire pour des motifs d'ordre physiologique, à condition qu'un (1) pilote qualifié reste aux commandes en tout temps ; ou

(c) il est en période de repos et un (1) membre d'équipage de conduite de relève qualifié le remplace au poste.

(4) Un membre d'équipage de conduite requis peut quitter le poste d'affectation s'il est en période de repos et que la relève est assurée :

(a) dans le cas où le pilote commandant de bord est affecté au cours de la partie de la route du vol en croisière, par un pilote titulaire d'une licence de pilote de ligne et d'une qualification de type appropriée, qualifié actuellement comme pilote commandant de bord ou par un copilote qualifié comme pilote commandant de bord de cet aéronef au cours de la partie de la route du vol en croisière;

(b) dans le cas où le copilote est affecté, par un pilote qualifié pour exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou par un copilote de cet aéronef au cours des opérations en route.

Article 51. Equipement requis de membre de l'équipage

(1) Tout membre d'équipage engagé dans les opérations de nuit doit avoir une torche électrique à son poste.

(2) Tout pilote doit avoir, à son poste, toutes les listes des vérifications des procédures normales, anormales et d'urgence.

(3) Tout pilote doit avoir, à son poste, des cartes, des graphiques, des codes mis à jour et appropriés ainsi que d'autres documents et équipements de navigation nécessaires, correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement.

(4) Tout membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges de sa licence qu'à condition de porter des verres correcteurs aura à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

(5) Tout membre d'équipage de cabine doit avoir un manuel des procédures d'urgence pour le type d'aéronef.

Article 52. Conformité aux listes de vérification

Tout pilote commandant de bord doit veiller à ce que l'équipage de conduite suive les procédures approuvées de listes de vérification lors de l'exploitation de l'aéronef.

Article 53. Renseignements sur les recherches et sauvetage

Tout exploitant doit s'assurer que les renseignements essentiels pour un vol prévu, concernant les services de recherches et de sauvetage sont facilement accessibles dans la cabine de conduite.

Article 54. Renseignements sur l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord

Tout exploitant doit veiller à ce que soient disponibles, pour pouvoir communiquer sans délai aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de tous les exploitants d'aéronefs, qui doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux

pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

Article 55. Verrouillage de la porte du poste de pilotage

(1) Lorsqu'un aéronef est doté d'une porte du poste de pilotage:

- (a) elle doit être verrouillée;
- (b) un moyen sera prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

(2) Tout pilote commandant de bord doit s'assurer que la porte du poste de pilotage, si elle est installée, est verrouillée à tout moment au cours des activités du transport aérien commercial de passagers, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées.

Article 56. Accès au poste de pilotage

(1) Nul ne peut laisser entrer une personne dans le poste de pilotage d'un aéronef engagé dans des activités de transport aérien commercial, sauf s'elle est:

- (a) un membre d'équipage opérationnel;
- (b) chargée de la certification, de la délivrance de licences ou de l'inspection;
- (c) autorisée par l'Autorité en accord avec l'exploitant ; ou
- (d) admise et transportée à bord conformément aux instructions indiquées dans le manuel d'exploitation.

(2) Nul ne peut laisser entrer une personne qui ne fait partie de l'équipage de conduite dans le poste de pilotage d'un aéronef de masse maximale au décollage certifiée est supérieure ou égale à 5.700 kg sauf s'il y a un siège disponible, dans le compartiment de passagers, pour la personne admise dans le poste de pilotage.

(3) Tout pilote commandant de bord doit s'assurer que :

- (a) dans l'intérêt de la sécurité, l'accès au poste de pilotage ne cause pas de distraction à l'équipage de conduite ou ne gêne pas l'exploitation du vol ;
- (b) toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité appropriées.

Article 57. Pouvoir d'inspecter

(1) Tout pilote commandant de bord doit accorder à un inspecteur de l'Autorité un accès libre et illimité à l'aéronef, y compris le poste de pilotage, lorsqu'il présente au pilote commandant

de bord ses qualifications d'inspecteur de sécurité en état de validité afin de procéder à une inspection.

(2) Le pilote commandant de bord ne peut refuser l'accès de l'inspecteur au poste de pilotage si, la sécurité de l'aéronef en serait compromise.

Article 58. Fonctions de membre d'équipage au cours des phases critiques de vol

(1) Personne ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage au cours d'une phase critique de vol, sauf celles exigées pour la sécurité de l'aéronef.

(2) Aucun pilote commandant de bord ne peut permettre à un membre d'équipage de se livrer à une activité pendant une phase critique du vol qui pourrait gêner l'exercice des fonctions lui assignées.

Article 59. Microphones

Tout membre d'équipage de conduite doit utiliser de microphones de tête ou de laryngophones pour l'intercommunication et la communication avec d'autres membres d'équipage de conduite et avec les services de la circulation aérienne au-dessous du niveau de transition ou de l'altitude.

Article 60. Manipulation des commandes de contrôles dans les vols de transport commercial

(1) Aucun pilote commandant de bord ne peut permettre à une personne non qualifiée de manipuler les commandes de contrôle d'un aéronef au cours des vols du transport commercial.

(2) Nul ne peut manipuler les commandes d'un aéronef au cours des vols de transport commercial sauf si il est qualifié pour manœuvrer les commandes et est autorisé par le détenteur du certificat d'exploitant aérien.

Article 61. Simulation en cours de vol des situations anormales du transport aérien commercial

Nul ne peut permettre ou se livrer dans des simulations en cours de vol des situations anormales ou des situations d'urgence ou dans des conditions météorologiques aux instruments à l'aide de moyens artificiels au cours d'un vol du transport commercial.

Article 62. Inscriptions dans le journal technique de bord dans le transport aérien commercial

Tout pilote commandant de bord doit s'assurer que toutes les parties du journal technique de bord sont remplies dans des endroits appropriés avant, pendant et après un vol, tel que spécifié dans le *règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*.

Article 63. Compte rendu sur des irrégularités mécaniques

Tout pilote commandant de bord doit s'assurer que toutes les irrégularités mécaniques survenant au cours du temps de vol sont :

- (a) signalées à l'exploitant à la fin de chaque vol;
- (b) concernant les activités de l'aviation générale, inscrites dans le carnet de route de l'aéronef et traitées conformément à la liste minimale d'équipements ou à toute autre procédure approuvée ou prescrite ; ou
- (c) concernant des vols de transport commercial, sont inscrites dans le journal technique de bord de l'aéronef à la fin du temps de vol.

Article 64. Compte rendu sur insuffisances d'installations et aides à la navigation

Tout membre d'équipage doit signaler, sans délai, toute insuffisance ou irrégularité d'une installation ou aide à la navigation constatée au cours des vols à la personne en charge de cette installation ou aide à la navigation.

Article 65. Compte-rendu sur incidents et risques

(1) Tout pilote commandant de bord doit soumettre, sans délai, un rapport écrit et signé à l'Autorité, sur un accident de la circulation aérienne, chaque fois qu'un aéronef en vol a été mis en danger par :

- (a) une quasi-collision avec un autre aéronef ou un objet ou chaque fois qu'un aéronef en vol a manœuvré en réponse à un avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS/TCAS);
- (b) une défaillance des procédures de contrôle de la circulation aérienne ou un manque de non-conformité aux procédures applicables par une tour de contrôle de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite ; ou
- (c) une défaillance de la tour de contrôle de la circulation aérienne.

(2) Lorsqu'un oiseau constitue un danger pour un vol ou un péril aviaire réel, tout pilote commandant de bord doit, sans délai :

- (a) informer la tour de contrôle de la circulation aérienne appropriée chaque fois qu'un péril aviaire est constaté ;
- (b) transmettre à l'Autorité un compte rendu sur le péril aviaire après l'atterrissage.

(3) Tout pilote commandant de bord doit informer la tour de contrôle de la circulation aérienne appropriée si la situation le permet, en cas d'urgence en vol impliquant des marchandises dangereuses à bord.

(4) Tout pilote commandant de bord doit, sans délai, transmettre un rapport aux autorités locales et à l'Autorité, pour faire suite à un acte d'intervention illicite.

(5) Tout pilote commandant de bord doit, sans délai, transmettre un rapport aux autorités locales et à l'Autorité, pour faire suite aux conditions de vol dangereuses.

Article 66. Notification d'accident

(1) Tout pilote commandant de bord doit notifier à l'autorité appropriée la plus proche, par des moyens disponibles les plus rapides, tout accident impliquant l'avion ayant entraîné des blessures graves ou de mort de personne, ou des dommages substantiels de l'aéronef ou des biens.

(2) Tout pilote commandant de bord doit transmettre un rapport à l'Autorité sur tout accident qui s'est produit pendant qu'il assumait la responsabilité du vol.

Article 67. Utilisation d'enregistreurs de vol

(1) Tout pilote commandant de bord doit s'assurer que chaque fois que les enregistreurs de vol installés à bord d'un aéronef sont utilisés de manière continue à partir du moment où :

(a) concernant l'enregistreur de données de vol, l'appareil commence son vol jusqu'à la fin de l'atterrissage ;

(b) concernant l'enregistreur de conversations du poste de pilotage, débute la liste de vérifications au moment de la phase pré-vol jusqu'à la fin de la liste de vérifications de l'arrimage de l'aéronef.

(2) Aucun pilote commandant de bord ne peut permettre qu'un enregistreur de vol soit désactivé, éteint ou effacé pendant le vol, sauf si cela est pour préserver les données relatives à une enquête sur un incident ou accident.

(3) Dans le cas d'un accident ou incident, tout pilote commandant de bord doit agir pour préserver les données enregistrées pour une enquête ultérieure.

Article 68. Réserve d'oxygène de membre d'équipage

(1) En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans cet article, sont les suivantes :

<i>Pression absolue</i>	<i>Mètre</i>	<i>Pieds</i>
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

(2) Nul ne peut effectuer un vol à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa, sauf si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter:

(a) tous les membres d'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes;

(b) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hPa.

(3) Nul ne peut entreprendre un vol sauf si l'aéronef est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa

(4) En plus de l'alinéa (3) ci-dessus, lorsqu'un aéronef est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un aéronef est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre (4) minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins dix (10) minutes.

(5) Dans tous les cas, toute réserve minimale d'oxygène à bord d'aéronef doit être inférieure à celle prescrite par l'Autorité dans le règlement de l'aviation civile sur les instruments et équipements de bord d'aéronefs.

Article 69. Emploi d'oxygène

(1) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres d'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, tel que spécifiés dans l'article 68 du présent règlement.

(2) Tous les membres d'équipage d'aéronefs pressurisés volant au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doivent disposer à leur poste de travail d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

Article 70. Transport de marchandises dangereuses

(1) Nul ne peut transporter des marchandises dangereuses dans un aéronef, sauf:

(a) avec l'autorisation écrite de l'Autorité, non soumise à aucune condition ;

(b) en conformité avec les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien

des marchandises dangereuses établies par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et avec les divergences par rapport à ces instructions, que l'Autorité peut, de temps en temps, notifier au Conseil.

(2) Nul ne peut prendre, faire prendre à bord d'un aéronef ou livrer, faire livrer pour le chargement dans un aéronef, toute marchandise dangereuse dont il a des preuves tangibles sans se conformer au présent article.

(3) Tout exploitant d'aéronef doit, avant le début de vol, informer le pilote commandant de bord de l'aéronef de l'identité, du risque, du poids et de la quantité des marchandises.

(4) Aux fins du présent article, «marchandises dangereuses» désigne les marchandises classées et énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

(5) Le présent article constitue un supplément de l'article 152 du présent règlement et ne fait pas partie de sa dérogation.

Article 71. Dispositifs électroniques portatifs

Nul ne peut utiliser ou permettre à une personne d'utiliser un dispositif électronique portatif à bord d'un aéronef, pouvant nuire à la performance des instruments et équipements de bord d'aéronef sauf si:

(a) concernant l'exploitation en régime de vols aux instruments IFR autre que les vols de transport commercial, le pilote commandant de bord permet un tel dispositif avant son usage; ou

(b) concernant les vols de transport commercial, le détenteur de certificat d'exploitant aérien détermine le dispositif électronique acceptable et publie cette information dans le manuel d'exploitation pour usage par des membres d'équipage;

(c) le pilote commandant de bord informe les passagers de son utilisation autorisée.

CHAPITRE VI. PLANS DE VOL ET AUTORISATION DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Préparation et planification opérationnelle de vol

Article 72. Actions préliminaires au vol

Tout pilote commandant de bord d'un aéronef immatriculé au Burundi doit être assuré lui-même, avant de décoller:

- (a) que le vol peut être effectué en toute sécurité, en prenant en compte des derniers renseignements disponibles sur l'itinéraire et les aérodomes à utiliser, des bulletins et prévisions météorologiques disponibles ainsi que d'un plan de diversion, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu;
- (b) que les équipements y compris les équipements radio exigés par le présent règlement sont transportés à bord et sont en bon état de fonctionnement;
- (c) que l'aéronef est en bonne voie de préparation pour le vol projeté et qu'un certificat d'approbation pour remise en service exigé par *le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs* est à bord et reste en état de validité pendant le vol prévu, s'il y a lieu;
- (d) que la charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre pour être transportée en toute sécurité pour le vol projeté;
- (e) concernant un avion, un hélicoptère ou un dirigeable, que du lubrifiant, du carburant et du liquide de refroidissement en quantité suffisante sont emportés à bord pour le vol prévu s'il y a lieu, qu'une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus a été autorisée et, dans le cas d'un vol de transport commercial, que les instructions sur le manuel d'exploitation liées au carburant, aux lubrifiants et au liquide de refroidissement du moteur ont été respectées;
- (f) concernant un dirigeable ou un ballon, qu'un lest suffisant nécessaire est transporté pour le vol projeté;
- (g) concernant un avion, que la performance de l'avion dans un état pouvant être atteint pour le vol projeté et tout obstacle à des points prévus de départ et de destination et sur la route prévue, il est capable de décoller en toute sécurité, pour suivre et atteindre une hauteur sécuritaire et d'atterrir en toute sécurité sur le lieu de destination prévue;
- (h) que tout le système de vérifications préliminaires au vol établi par l'exploitant et publié dans le manuel d'exploitation ou ailleurs a été appliqué par chaque membre d'équipage de l'aéronef.

Article 73. Exploitation d'aéronef au sol

(1) Nul ne peut procéder au roulage d'un aéronef sur l'aire de mouvement d'un aéroport sauf s'il :

- (a) est autorisé par l'exploitant, le propriétaire ou un agent désigné;
- (b) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol;
- (c) possède les qualifications nécessaires pour utiliser la radio, si les communications par radio sont nécessaires;
- (d) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aéroport, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et les instructions, les expressions conventionnelles et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aéroport;
- (e) a reçu une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, s'il y a lieu.

(2) Nul ne peut mettre en rotation un hélicoptère pour effectuer un vol sauf s'il y a un pilote qualifié sur les commandes, convenablement sécurisé sur son siège.

Article 74. Vol dans des conditions givrantes signalées ou prévues

Nul ne peut commencer un vol :

- (a) dans un aéronef ou continuer à utiliser un aéronef en cours de route lorsque les conditions de givrage sont signalées ou prévues, sauf si l'appareil est certifié pour voler dans ces conditions et doté de dispositifs adéquats d'antigivrage et/ou de dégivrage;
- (b) dans un aéronef lorsque le givre, la glace ou la neige sont en contact avec les ailes, les surfaces de contrôle, les hélices, l'entrée d'air du moteur ou autres surfaces critiques de l'aéronef qui pourraient nuire à la performance ou la manœuvrabilité de l'appareil ; ou
- (c) dans un aéronef de transport commercial où les conditions sont telles que le givre, la glace ou la neige peut raisonnablement être envisagée pour entrer en contact avec l'aéronef, sauf si les procédures approuvées du détenteur du certificat d'exploitant aérien par l'Autorité, sont suivies pour s'assurer que le dégivrage et l'antigivrage au sol sont effectués.

Article 75. Minimums opérationnels d'aéroport

Nul ne peut exploiter un aéroport ou une héliport en utilisant des minimums opérationnels d'aéroport ou d'héliport inférieurs à ceux qui peuvent être établis par l'Etat

dans lequel l'aérodrome ou l'hélistation est située, sauf si cet Etat approuve spécifiquement cette utilisation.

Article 76. Conditions de décollage

Avant d'amorcer le décollage, tout pilote commandant de bord doit s'assurer que :

- (a) selon les renseignements disponibles, les conditions météorologiques à l'aérodrome et l'état de la piste destinée à être utilisée permettent un départ et un décollage en toute sécurité;
- (b) la portée visuelle de la piste ou la visibilité dans la direction du décollage de l'aéronef est égale ou supérieure au minimum applicable.

Article 77. Calage altimétrique

Tout exploitant d'aéronef immatriculé au Burundi doit procéder au calage des altimètres d'aéronef pour maintenir l'altitude de croisière faisant référence au niveau de vol conformément à la procédure notifiée par:

- (a) l'Etat où l'aéronef peut être situé ; ou
- (b) la publication d'information aéronautique.

Article 78. Utilisation de radio dans un aéronef

(1) Une station radio à bord d'aéronef en vol ou pas, ne peut être exploitée, sauf si elle est en conformité avec les conditions de délivrance de licence de station radio, en vertu de la loi de l'Etat d'immatriculation par une personne dûment autorisée.

(2) Sous réserve des alinéas (3) et (4) ci-dessous, chaque fois qu'un aéronef est en vol dans de telles circonstances qu'il est exigé d'être doté de moyens de radiocommunication, en vertu du présent règlement, une veille radio ininterrompue doit être maintenue par un membre d'équipage de conduite à l'écoute des signaux transmis sur la fréquence notifiée ou désignée par un message reçu depuis une station radio aéronautique appropriée.

(3) Une veille radio peut être interrompue ou ininterrompue sur une autre fréquence au cas où un message le permet.

(4) Une veille radio peut être maintenue par un dispositif installé à bord d'aéronef, si la station radio aéronautique appropriée a été informée, notifiée et n'a pas réagi à cet effet, ou dans le cas d'une station située dans un Etat étranger, autrement désignée comme transmetteur d'un signal approprié à cette fin.

(5) Chaque fois qu'un aéronef est en vol dans de telles circonstances qu'il est requis, en vertu du présent règlement, d'être doté d'équipements radio ou radionavigation, tout membre d'équipage de conduite doit utiliser cet équipement de telle façon qu'il peut être informé par la tour de contrôle de la circulation aérienne appropriée ou peut être notifié à tout espace aérien dans lequel se trouve l'aéronef.

(6) Une station de radio à bord d'aéronef ne peut être utilisée de manière à causer des interférences, portant atteinte à l'efficacité des télécommunications aéronautiques ou des services de navigation et en particulier à la production des émissions, sauf:

(a) de l'émission de la classe et fréquence en usage dans l'espace aérien dans lequel se trouve l'aéronef, conformément à la pratique aéronautique internationale générale, dans l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue;

(b) des messages de sécurité, d'urgence et de détresse, et de signaux en conformité avec la pratique aéronautique internationale générale;

(c) des messages et signaux relatifs au vol de l'aéronef, conformément à la pratique aéronautique internationale générale;

(d) de tels messages de correspondance publique tel que autorisés ou en vertu de la licence de la station radio de l'aéronef spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus.

(7) Dans un aéronef immatriculé au Burundi exploité dans des activités de transport aérien commercial, le pilote et le mécanicien navigant (s'il y a lieu) ne peuvent pas faire usage de microphone portatif, que ce soit dans le but de communication par radio ou d'intercommunication à l'intérieur de l'appareil pendant que l'aéronef traverse l'espace aérien contrôlé de niveau de vol inférieur à cent cinquante ou lorsqu'il est en phase de décollage ou d'atterrissage.

(8) Un aéronef équipé d'une station radio ayant un défaut susceptible de compromettre la sécurité, ne peut entreprendre un vol avant qu'il ne soit maintenu en état sécuritaire, ou si une telle défectuosité survient en cours de vol, l'appareil doit atterrir aussitôt que possible sauf si la station radio est rapidement remise en bon état pour la sécurité du vol.

Article 79. Observations et prévisions météorologiques

(1) Avant de commencer un vol, tout pilote commandant de bord doit se familiariser avec tous les renseignements météorologiques disponibles appropriés pour le vol prévu.

(2) Toute action préalable au vol prise par un pilote commandant de bord pour un vol à effectuer au-delà de la proximité du lieu de départ et pour tout vol à effectuer sous le régime de vol aux instruments, doit comprendre :

(a) une étude minutieuse sur des observations et prévisions météorologiques disponibles actuelles en tenant compte du carburant et du lubrifiant ;

(b) une action alternative pour dévier l'itinéraire prévu, en raison des conditions météorologiques.

(3) Tout pilote commandant de bord incapable de communiquer par radio avec une tour de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ne peut commencer un vol à destination de l'aérodrome dans une zone de contrôle lorsque les renseignements obtenus nécessaires lui indiquent qu'il arrivera à cet aérodrome au moment où la visibilité au sol sera

inférieure à huit (8) kilomètres ou le plafond nuageux inférieur à mille cinq cent (1500) pieds (450 m), sauf s'il a obtenu l'autorisation de la tour de contrôle de la circulation aérienne à pénétrer dans cette zone de contrôle.

Article 80. Limites météorologiques pour le vol à vue

Nul ne peut entreprendre un vol conformément aux règles de vol à vue sauf si des messages météorologiques récents ou une combinaison de messages récents et de prévisions indiquent que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de la route qui doit être parcourue conformément aux règles de vol à vue seront, le moment venu, de nature à rendre possible l'application de ces règles.

Article 81. Adéquation d'installations et de services d'exploitation

(1) Nul ne peut entreprendre un vol sauf s'il:

(a) s'est assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à ce type de vol et à la sécurité de l'aéronef sont satisfaisants, y compris les installations de communication et les aides à la navigation ;

(b) est convaincu que les aérodromes de décollage ou d'atterrissage et tout aérodrome de dégagement sont adaptés à cette fin et en particulier sont suffisamment équipés pour assurer la sécurité de l'aéronef et de ses passagers.

(2) Dans le présent article «moyens ordinaires» désigne l'emploi des renseignements dont dispose le pilote commandant de bord au point de départ et qui sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'information aéronautique, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement à d'autres sources.

Article 82. Décision de diversions avec un moteur hors de fonctionnement

(1) Sauf dans le cas prévu par l'alinéa (2) ci-dessous, tout pilote commandant de bord doit atterrir à l'aérodrome le plus proche en toute sécurité en cas d'arrêt d'un moteur ou en cas de panne de moteur d'un aéronef afin de prévenir d'éventuels dommages.

(2) Lorsqu'il y a plus d'un moteur qui tombent en panne pour un avion muni de trois moteurs ou plus, le pilote commandant de bord peut procéder à un aérodrome s'il décide que cette procédure est aussi sécurisante que l'atterrissage à un aérodrome le plus proche, après avoir examiné :

(a) la nature de la panne et les éventuelles difficultés mécaniques qui peuvent se produire si le vol continue;

(b) l'altitude, la masse et le carburant utilisable au moment de l'arrêt du moteur;

(c) les conditions météorologiques en cours de route et aux points d'atterrissage possibles;

- (d) la congestion du trafic aérien;
- (e) le type de relief ;
- (f) la familiarité avec l'aérodrome à utiliser.

Article 83. Règles de vol aux instruments aux aérodromes de destination

Nul ne peut entreprendre les règles de vol aux instruments sauf s'il dispose de renseignements indiquant que les conditions à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à l'aérodrome de dégagement à destination, s'il y a lieu, seront à l'heure d'arrivée prévue au moins égales ou supérieures :

- (a) aux valeurs minimales du plafond et de visibilité de la procédure standardisée d'approche aux instruments à utiliser; ou
- (b) à l'altitude minimale d'exploitation, si aucune procédure d'approche aux instruments ne peut être utilisée qui permettrait une descente vers l'aérodrome dans des conditions météorologiques visuelles.

Article 84. Critères de sélection d'aérodromes de dégagement en régime de vol aux instruments

(1) Lorsqu'il y a publication des minimums de dégagement, aucun pilote commandant de bord ne peut préciser dans un plan de vol aux instruments un aérodrome de dégagement, sauf si les prévisions actuelles disponibles indiquant les conditions météorologiques à l'aérodrome de dégagement de destination, à l'heure d'arrivée prévue, sont égales ou supérieures à ces minimums publiés d'aérodrome de dégagement.

(2) Lorsqu'il n'y a pas de publication de minimums de dégagement et s'il n'y a pas d'interdiction pour l'utilisation d'un aérodrome de dégagement sur un plan de vol selon les règles de vol aux instruments, tout pilote commandant de bord doit s'assurer que les conditions météorologiques à l'aérodrome de dégagement à l'heure d'arrivée prévue sont égales ou supérieures :

- (a) concernant une procédure d'approche de précision, au plafond d'au moins six cents (600) pieds (180 m) et de visibilité de trois (3) kilomètres au moins; ou
- (b) concernant une procédure d'approche de non-précision, un plafond d'au moins huit cents (800) pieds (240 m) et de visibilité de trois (3) kilomètres au moins.

Article 85. Hélistation de dégagement en mer des opérations d'hélicoptères

(1) Nul ne peut préciser un emplacement d'atterrissage de dégagement en mer quand il est possible de transporter suffisamment de carburant pour avoir un emplacement d'atterrissage de dégagement à terre.

(2) Tout choix de dégagement en mer doit être d'un cas exceptionnel, dont les détails doivent être approuvés par l'Autorité et ne peuvent pas comprendre l'intensification de la charge marchande dans des conditions de vol aux instruments.

(3) Toute personne faisant le choix d'un emplacement d'atterrissage de dégagement en mer doit prendre en considération de ce qui suit :

- (a) jusqu'au point de non-retour, l'utilisation d'une hélistation de dégagement sur terre;
- (b) l'hélistation de dégagement en mer est utilisée seulement après un point de non-retour;
- (c) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement est obtenue avant l'arrivée au dégagement ;
- (d) la disponibilité de la plateforme est garantie ;
- (e) les renseignements météorologiques de la plateforme sont fiables et précis à partir d'une source approuvée par l'Autorité ;
- (f) pour les vols en régime de vol aux instruments, une procédure d'approche aux instruments est prescrite et disponible.

(4) La technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'appliquer après une panne du système de commandes exclue la désignation de certaines héliplate-formes comme hélistations de dégagement.

(5) La fiabilité mécanique de systèmes de contrôle critiques doit être prise en compte lors de la détermination de la pertinence et de la nécessité du dégagement en mer.

Article 86. Aérodromes de dégagement au décollage des vols de transport commercial

(1) Nul ne peut permettre ou faire un décollage d'un aéronef sans aérodrome de dégagement spécifié dans un plan de vol exploitation s'il était impossible de retourner à l'aérodrome et/ou l'héliport de départ.

(2) Tout exploitant doit s'assurer que chaque dégagement au décollage spécifié ne dépasse pas:

- (a) pour les avions bimoteurs, une distance équivalant à une durée de vol d'une (1) heure à la vitesse de croisière sur un seul moteur sauf si l'aéronef et les équipages sont autorisés pour les vols ETOPS (vols à grande distance des avions à deux turbomachines) ; ou
- (b) pour les avions à trois moteurs ou plus, une distance équivalant à une durée de vol de deux (2) heures à la vitesse de croisière avec un moteur en panne.

(3) Tous les calculs spécifiés en vertu du présent article doivent être basés sur la vitesse de croisière avec un moteur en panne selon le manuel de vol d'avion, quand l'air est calme et selon la masse réelle au décollage.

Article 87. Distance maximale requise d'aérodrome adéquat pour avions bimoteurs non approuvés pour vols à grande distance des avions à deux turbomachines

(1) Sauf expressément une autorisation de vols à grande distance des avions à deux turbomachines accordée par l'Autorité, un détenteur de certificat d'exploitant aérien ne peut exploiter un avion bimoteur sur une route comportant un point se trouvant au-delà d'un aérodrome adéquat sauf dans le cas de:

(a) gros avions à turbine une distance parcourue en soixante (60) minutes à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée conformément à l'alinéa (2) ci-dessous soit avec:

(i) un nombre maximal de sièges-passager de vingt (20) ou plus, ou

(ii) une masse maximale au décollage de 45.360 kg ou plus;

(b) avions à pistons:

(i) la distance parcourue en cent vingt (120) minutes à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée conformément à l'alinéa (2) ci-dessous, ou

(ii) trois cents (300) miles nautiques (555.600 m); selon la plus courte des deux distances.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit déterminer une vitesse pour le calcul de la distance maximale d'un aérodrome adéquat de chaque type ou variante de type d'avions bimoteurs exploités, ne dépassant pas V_{mo} basée sur la vitesse corrigée que l'avion peut maintenir avec un moteur hors de fonctionnement sous les conditions suivantes :

(a) l'atmosphère type internationale;

(b) le niveau de vol:

(i) pour les avions à turbine:

(ia) au niveau de vol 170 (cent soixante dix), ou

(ib) au niveau de vol maximal auquel l'avion avec un moteur hors de fonctionnement peut monter et se maintenir, en utilisant le taux de

montée élevée indiqué dans le manuel de vol, selon la plus petite valeur des deux niveaux de vol,

(ii) pour les avions à hélices:

(iia) au niveau de vol 80 (quatre-vingt), ou

(iib) au niveau de vol maximal auquel l'avion avec un moteur hors de fonctionnement peut monter et se maintenir, en utilisant le taux de montée élevée indiqué dans le manuel de vol, selon la plus petite valeur des deux niveaux,

(iii) la poussée maximale continue ou la puissance du moteur restant en fonctionnement,

(iv) une masse d'avion au moins égale à celle résultant:

(iva) du décollage à une masse maximale au décollage au niveau de la mer jusqu'au temps écoulé depuis le décollage qui équivaut au seuil applicable spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus,

(ivb) à la montée de tous les moteurs à l'altitude optimale de croisière à longue portée jusqu'au temps écoulé depuis le décollage qui équivaut au seuil applicable fixé à l'alinéa (1) ci-dessus,

(ivc) à croisière de tous les moteurs à la vitesse de croisière à longue portée à cette altitude jusqu'au temps écoulé depuis le décollage qui équivaut au seuil applicable fixé à l'alinéa (1) ci-dessus.

(3) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les données ci-après, spécifiques à chaque type ou variante de type sont comprises dans le manuel d'exploitation :

(a) la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée conformément à l'alinéa (2) ci-dessus ;

(b) la distance maximale à partir d'un aérodrome adéquat calculée conformément aux alinéas (1) et (2) ci-dessus.

(4) Toutes les vitesses et altitudes spécifiées dans le présent article doivent être utilisées seulement pour établissement de la distance maximale à partir d'un aérodrome adéquat.

Article 88. Vols à grande distance des avions bimoteurs

(1) Aucun détenteur de certificat d'exploitant aérien ne peut entreprendre des vols au-delà des seuils spécifiés dans l'article 87 du présent règlement, sauf sur autorisation de l'Autorité.

(2) Avant d'entreprendre un vol à grande distance d'un avion à deux turbomachines, tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer qu'un vol de dégagement en route à grande distance des avions à deux turbomachines est disponible, soit dans le temps de

dégagement approuvé ou dans le temps de dégagement basé sur l'état de fonctionnement généré de la liste minimale d'équipements de l'avion, selon la plus courte des deux distances.

Article 89. Aérodrômes de dégagement en route pour de vols à grande distance des avions à deux turbomachines

(1) Tout pilote commandant de bord doit veiller à ce que les dégagements en route nécessaires pour les vols à grande distance des avions à deux turbomachines sont choisis et précisés dans les plans de vol de la circulation aérienne de contrôle en conformité avec le temps de dégagement des vols à grande distance des avions à deux turbomachines approuvé par l'Autorité.

(2) Nul ne peut choisir un aéroport comme aéroport de dégagement en route des vols à grande distance des avions à deux turbomachines sauf si les observations ou prévisions météorologiques ou une combinaison de celles-ci indiquent que pendant une période commençant par une heure avant et se terminant par une heure après l'heure d'arrivée prévue à l'aéroport, les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux minimums de planification prescrits dans le tableau 1 ci-dessous et être en conformité avec l'autorisation des vols à grande distance des avions à deux turbomachines de l'exploitant.

TABLEAU 1 : MINIMUMS DE PLANIFICATION DE CONDITIONS METEOROLOGIQUES

Type d'approche	Minima de planification	
(Portée visuelle de piste ou visibilité requise et plafond, s'il y a lieu)		
Aéroport avec		
	au moins deux (2) procédures d'approche distinctes basées sur deux (2) aides distinctes desservant deux (2) pistes (voir article 89 (4))	au moins deux (2) procédures d'approche distinctes basées sur deux (2) aides distinctes desservant une (1) piste, ou au moins une (1) procédure d'approche basée sur une (1) aide, desservant (1) piste
Approche de précision Cat II, III (ILS, MLS)	Minimums d'approche de précision Cat I	Minimums d'approche de non-précision
Approche de précision Cat I (ILS, MLS)	Minimums d'approche de non-précision	Minimums indirects, ou s'il n'est pas disponible, Minimums d'approche de précision plus 60 m (200 pieds) par 1000 m

Approche de non précision	La partie inférieure des minimums d'approche de non-précision, plus 60 m (200 pieds) par 1000 mètres ou les minima classiques	La partie supérieure des minimums d'approche de non-précision, plus 60 m (200 pieds) par 1000 m ou des minimums indirects
Approche indirecte	Minimums indirects	

(3) Tous les critères de prévisions météorologiques utilisés dans la sélection d'aérodromes de dégagement pour les vols effectués selon les règles de vol aux instruments doivent également être utilisés pour la sélection de dégagements des vols à grande distance des avions à deux turbomachines.

(4) Des pistes sur un même aérodrome sont considérées comme séparées lorsque :

(a) elles sont des surfaces d'atterrissage distinctes qui peuvent se superposer ou se croiser de telle sorte que si l'une des pistes est bloquée, cela n'empêchera pas de continuer les activités prévues sur l'autre piste ;

(b) chacune des surfaces d'atterrissage a une approche séparée basée sur une aide à la navigation aérienne distincte.

Article 90. Réserves de carburant et de lubrifiant

(1) Nul ne peut entreprendre un vol sauf si l'aéronef emporte une quantité suffisante de carburant et de lubrifiant, y compris une réserve pour lui permettre de faire face à des besoins imprévus afin d'effectuer ce vol avec sécurité en tenant compte à la fois des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol.

(2) Toute personne faisant le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées en alinéa (1) ci-dessus doit tenir compte au moins de ce qui suit:

(a) les conditions météorologiques prévues;

(b) l'acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et les retards prévus en raison de la circulation;

(c) dans le cas d'un vol aux instruments, une approche aux instruments à l'aérodrome de destination, avec une remise de gaz;

(d) les procédures prescrites dans le manuel d'exploitation pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un groupe motopropulseur en route;

(e) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'aéronef ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

(3) Toutes les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions

de l'alinéa (1) ci-dessus dans le cas d'avions à moteurs alternatifs doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'aéronef:

(a) s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, soit:

(i) d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu et de là, l'aérodrome de dégagement le plus critique, du point de vue de la consommation de carburant spécifié dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol de la circulation aérienne, puis de voler pendant quarante cinq (45) minutes; soit

(ii) d'atteindre l'aérodrome de dégagement, en passant par un point désigné à l'avance, puis de voler pendant quarante cinq (45) minutes, à condition que la quantité de carburant et de lubrifiant ainsi déterminée ne soit pas inférieure à celle qui est nécessaire pour atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant la plus courte des deux périodes suivantes:

(iia) quarante cinq (45) minutes, plus 15 % de la durée du vol aux niveaux de croisière prévus ; ou

(iib) deux (2) heures.

(b) s'il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination:

(i) dans le cas de vol selon les règles de vol à vue, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant quarante cinq (45) minutes, soit

(ii) dans le cas d'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et qu'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant la plus courte des deux périodes suivantes:

(iia) quarante cinq (45) minutes, plus quinze pour cent (15%) de la durée du vol au niveau de croisière prévu (ou aux niveaux de croisière prévus), ou

(iib) deux (2) heures.

(4) Toutes les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus, dans le cas d'avions à turbomachines doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'avion:

(a) s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, soit:

(i) d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, d'y effectuer une approche et une approche interrompue; puis:

(ia) d'atteindre l'aérodrome de dégagement spécifié dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol de la circulation aérienne,

(ib) de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 pieds) au-dessus de l'aérodrome de dégagement, dans les conditions de température standard, d'effectuer l'approche et l'atterrissage; puis

(ii) d'atteindre l'aérodrome de dégagement en passant par n'importe quel point désigné à l'avance, puis de voler pendant 30 minutes à 450 m (1.500 pieds) au-dessus de l'aérodrome de dégagement, dûment muni d'une réserve de carburant jugée suffisante par l'État de l'exploitant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter de l'une ou l'autre des éventualités spécifiées par l'exploitant, à condition que la quantité de carburant transportée ne soit pas inférieure à celle qui est nécessaire pour atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant deux (2) heures à la consommation normale de croisière.

(b) s'il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination:

(i) dans le cas de vol selon le régime de vol à vue, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis:

(ia) de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 pieds) au-dessus de l'aérodrome d'atterrissage prévu, dans les conditions de température standard,

(ib) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant jugée suffisante par l'Etat de l'exploitant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter de l'une ou l'autre des éventualités spécifiées par l'exploitant,

(ii) dans le cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et qu'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant deux heures à la consommation normale de croisière.

(5) (a) Toutes les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus, dans le cas des vols soumis au régime des règles de vol à vue, doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère:

(i) d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol,

(ii) puis de voler pendant vingt (20) minutes à la vitesse de croisière économique majorée de dix pour cent (10%) au temps de vol prévu,

(iii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus, spécifiées par l'opérateur, à la satisfaction de l'Autorité ;

(b) toutes les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions (1) ci-dessus, dans le cas des vols soumis au régime de vol aux instruments doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère:

(i) lorsqu'il n'y a pas à prévoir d'hélistation de dégagement, dans les vols soumis au régime de vol à vue, d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol, puis:

(ia) de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 pieds) au-dessus de l'hélistation de destination, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir,

(ib) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus spécifiés par l'opérateur, à la satisfaction de l'Autorité ;

(ii) lorsqu'il faut prévoir une hélistation de dégagement, d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite:

(iia) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol,

(iib) puis de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 pieds) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage,

(iic) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant, suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus spécifiées par l'exploitant, à la satisfaction de l'Autorité, ou

(iii) si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas d'un dégagement approprié, d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période de deux (2) heures, à la vitesse d'attente.

(6) Aucune disposition du présent article n'empêche de modifier le plan de vol d'un avion ou d'un hélicoptère en cours de vol pour le dérouter vers un autre aéroport ou une hélistation de décollage.

Article 91. Distribution et conservation de documents dans la planification des vols

(1) Tout pilote commandant de bord exploitant un vol de transport commercial doit compléter et signer avant le départ les documents de préparation de vol ci-après:

(a) un plan de vol exploitation, y compris des avis au personnel navigant et les conditions météorologiques pertinentes pour la prise de décisions de planification des vols concernant les réserves minimales de carburant, les performances en route et les aéroports de dégagement et de destination;

(b) un manifeste de chargement, indiquant la répartition de la charge, le centre de gravité, la masse au décollage et à l'atterrissage et le respect des limites maximales de masse d'exploitation et l'analyse de la performance;

(c) une page applicable du journal technique pour accepter que l'aéronef est apte pour le vol projeté après l'exécution d'inspection de planification avant le vol.

(2) Nul ne peut entamer un vol de transport commercial sauf si tous les documents d'approbation de vol spécifiés dans le manuel d'exploitation et signés par le pilote commandant de bord sont conservés et disponibles au point de départ.

(3) Tout pilote commandant de bord doit avoir à bord de l'aéronef une copie de documents spécifiés dans l'alinéa (1) ci-dessus.

Article 92. Chargement d'aéronef lors du transport aérien commercial

(1) Personne ne peut disposer ou admettre un aéronef pour chargement aux fins de transport aérien commercial, sauf sous la supervision d'une personne que le détenteur du certificat d'exploitant aérien a désigné et communiqué avec des instructions écrites pour la répartition et l'arrimage de la charge pour s'assurer que :

(a) la charge peut être transportée en toute sécurité ;

(b) toute condition dans laquelle le certificat de navigabilité en état de validité de l'aéronef avait été délivré ou renouvelé et les conditions liées au chargement de l'aéronef sont respectées.

(2) Toutes les instructions doivent indiquer la masse de l'aéronef prêt pour le service, qui est l'agrégat de la masse de base et la masse de ces éléments supplémentaires dans l'aéronef que l'exploitant juge convenable d'inclure, et doivent indiquer les éléments supplémentaires inclus dans la masse de l'aéronef prêt pour le service et montrer la position du centre de gravité de l'aéronef correspondant à cette masse.

(3) Les dispositions de l'alinéa (2) ci-dessus ne s'appliquent pas à un vol si :

(a) la masse maximale au décollage certifiée d'aéronef ne dépasse pas 1.150 kg; ou

(b) la masse maximale au décollage certifiée d'aéronef ne dépasse pas 2,730 kg et le vol prévu ne dépasse pas soixante (60) minutes de durée et est, soit un vol :

(i) destiné uniquement à la formation des personnes pour exercer des fonctions dans un aéronef, soit

(ii) destiné à commencer et se terminer sur le même aéroport.

(4) Nul ne peut permettre un chargement d'un aéronef ou le mettre à la disposition pour le chargement en violation des instructions énoncées dans l'alinéa (1) ci-dessus.

(5) Toute personne chargée de superviser le chargement d'un aéronef doit, avant le début d'un vol :

(a) préparer et signer une feuille de chargement, en double exemplaire conformément aux exigences spécifiées à l'alinéa (7) ci-dessous;

(b) sauf si l'exploitant de l'aéronef joue la fonction de pilote commandant de bord, présenter au pilote commandant de bord de l'aéronef la feuille de chargement pour examen qui doit, s'il est convaincu que l'aéronef est chargé dans la manière requise par l'alinéa (1) ci-dessus, y apposer sa signature.

(6) Les spécifications de l'alinéa (5) ci-dessus ne peuvent pas être appliquées là où :

(a) la charge, la répartition et l'arrimage de l'aéronef du prochain vol prévu doivent être inchangées à partir du vol précédent et le pilote commandant de bord fait et signe un visa à cet effet sur la feuille de chargement pour le vol précédent, indiquant la date de l'endossement, le lieu de départ du prochain vol prévu et la prochaine destination prévue; ou

(b) l'alinéa (2) ci-dessus ne s'applique pas au vol, tel que spécifié dans l'alinéa (3) ci-dessus.

(7) Tout pilote exploitant un aéronef doit s'assurer qu'une copie de feuille de chargement est transportée à bord d'aéronef lorsque cela est requis par le présent règlement jusqu'à destination finale des vols auxquels se rapporte la feuille de chargement, et une copie de cette feuille de chargement et d'instruction en référence avec le présent article doit être par la suite conservée par l'exploitant jusqu'à l'expiration d'un délai de six (6) mois, et ne peut pas être transportée à bord d'aéronef.

(8) Toute feuille de chargement requise par l'alinéa (5) ci-dessus doit comprendre les renseignements suivants:

(a) les marques de nationalité et d'immatriculation d'aéronef auquel se rapporte la feuille de chargement;

(b) les détails du vol auquel se rapporte la feuille de chargement;

(c) la masse totale de l'aéronef lorsqu'il est chargé pour entamer un vol;

(d) la masse de plusieurs articles sur base desquels la masse totale de l'aéronef a été calculée en tenant compte en particulier de la masse de l'aéronef prêt pour le service et la masse totale respectivement des passagers, de l'équipage, des bagages et du fret destiné à être transportés à bord ;

(e) la manière dont la charge est répartie et la position résultant du centre de gravité de l'aéronef qui peut être donnée d'une manière plus ou moins précise et dans la mesure où le certificat de navigabilité correspondant le permet;

(f) en bas ou à la tête de la feuille de chargement, un certificat signé par la personne indiquée dans l'alinéa (1) ci-dessus comme responsable du chargement de l'aéronef,

faisant état que l'aéronef a été chargé en conformité avec les instructions écrites lui fournies par l'exploitant de l'aéronef en vertu de cet alinéa.

(9) (a) Aux fins du calcul de la masse totale de l'aéronef, la masse totale respectivement attribuée aux passagers et à l'équipage inscrite dans la feuille de chargement doit être fait à partir de la masse réelle de chaque personne, et pour cette fin, chaque personne doit être pesée séparément sauf si les dispositions des alinéas (10), (11), (12), (13), (14) et (15) du présent article s'appliquent ;

(b) lors de la détermination de la masse réelle par pesage, tout exploitant doit s'assurer que les effets personnels et le bagage à main d'un passager sont compris et un tel pesage doit être effectué immédiatement avant l'embarquement et dans un lieu adjacent.

(10) Tout exploitant doit calculer la masse des passagers et des bagages enregistrés en utilisant les valeurs forfaitaires de masse figurant dans les tableaux 2 et 3 ci-dessus, sauf si le nombre de sièges passagers disponibles est inférieur à dix (10).

(11) Les valeurs standard de masses figurant dans les tableaux 2 et 3 ci-dessous comprennent la masse du bagage à main et d'un bébé de moins de deux (2) ans porté par un adulte sur un siège passager et tout enfant assis sur un siège passager distinct doit être considéré comme un enfant aux fins du présent article.

(12) Dans le cas où le nombre de sièges passagers disponibles est inférieur à dix (10), la masse de passagers peut être établie par usage d'une déclaration verbale pour le compte ou au nom de chaque passager, en y ajoutant une constante prédéterminée pour tenir compte des bagages à main et des vêtements.

(13) La procédure spécifiant dans quel cas choisir des masses standardisées ou actuelles et la procédure à suivre en cas de déclaration verbale doit figurer dans le manuel d'exploitation.

(14) Dans les cas des vols où aucun bagage à main n'est transporté dans la cabine ou lorsque un bagage à main est comptabilisé séparément, six (6) kg peuvent être déduits des masses des mâles et femelles dans le tableau 2 ci-dessous. Des articles tels qu'un manteau, un parapluie, un petit sac à main ou porte-monnaie, du matériel de lecture ou un petit appareil photo ne sont pas considérés comme des bagages à main aux fins du présent article.

TABLEAU 2: CALCUL DE MASSE DE PASSAGERS

Sièges passagers	1-5	6-9	10-19	20 et plus	30 et plus
Mâle	104	96	92	88	84
Femelle	86	78	74	70	84
Enfants	35	35	35	35	35

(15) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'aéronef est de vingt (20) ou plus, les valeurs de masse standardisées figurant dans le tableau 3 ci-dessous sont applicables à chaque pièce de bagage enregistré et lorsqu'elles concernent un aéronef de

moins de vingt (20) sièges passagers, la masse réelle de chaque bagage enregistré, déterminée par pesage, doit être utilisée.

TABLEAU 3 : CALCUL DE MASSE DE BAGAGES

Type de vols	Masse standardisée de bagage
Domestique	11 kgs
Régional	13 kgs
International	15 kgs
Autres	13 kgs

(16) S'il y a une mise en application des alinéas (10), (11), (12) (13), (14) et (15) ci-dessus, toute feuille de chargement doit porter une mention à cet effet.

(17) S'il y a application des alinéas (10), (11), (12) (13), (14) et (15) ci-dessus et si les masses standardisées préconisées par l'alinéa 10 ci-dessus semblent être inapplicables ou si c'est dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, tout pilote commandant de bord doit exiger de peser effectivement un passager ou tous les passagers, l'équipage et du fret en vue d'inscription sur la feuille de chargement.

Article 93. Centrage, masse et chargement d'aéronef

Nul ne peut exploiter un aéronef sauf si :

- (a) toutes les charges transportées à bord sont convenablement réparties et arrimées en toute sécurité conformément aux limites de l'appareil ;
- (b) les calculs de masse de l'appareil et de l'emplacement de son centre de gravité indiquent que le vol peut être effectué en toute sécurité, en tenant compte des conditions de vol prévues.

Article 94. Rangement de bagages et du fret

(1) Tout exploitant doit mettre en place des procédures pour s'assurer que seulement de tels bagages à main qui puissent être rangés de façon appropriée et sûre, sont autorisés dans la cabine passagers.

(2) Tout exploitant doit mettre en place des procédures pour s'assurer que tous les bagages et le fret à bord d'aéronef, qui pourraient causer des blessures ou des dommages, ou entraver des allées et des sorties (s'ils étaient déplacés), sont rangées dans des endroits prévus pour empêcher leur mouvement.

(3) Toute procédure spécifiée par l'alinéa (2) ci-dessus doit tenir compte de ce qui suit :

- (a) chaque article à bord dans la cabine doit être rangé dans un endroit qui peut le retenir;
- (b) les limites de masse préconisées ou à proximité de compartiments de bagage ne peuvent pas être dépassées;

(c) des rangements sous siège ne peuvent être utilisés sauf si le siège est doté d'une barre de retenue et le bagage a une telle dimension qu'il soit correctement retenu par ce dispositif;

(d) les articles ne peuvent pas être rangés dans les toilettes ni contre des cloisons qui sont incapables de les retenir contre un mouvement en avant, de côté ou vers le haut et sauf si les cloisons portent un placard spécifiant le poids maximal qui peut être placé là-dessus;

(e) les bagages et du fret placés dans des soutes ne peuvent pas être d'une grande taille pour empêcher la fermeture des portes contrôlées en toute sécurité;

(f) les bagages et du fret ne peuvent pas être placés de manière à entraver l'accès aux équipements d'urgence ;

(g) des contrôles doivent être effectués avant le décollage, avant l'atterrissage et chaque fois que les signaux « *attachez vos ceintures de sécurité* » sont illuminés ou autrement s'assurer que l'ordre du rangement des bagages est respecté pour ne pas entraver l'évacuation de l'aéronef ou causer des blessures en tombant ou autres mouvements, comme cela peut être adapté à la phase de vol.

Article 95. Poids maximaux autorisés à prendre en considération sur tous les manifestes de chargement

Tout pilote commandant de bord doit s'assurer que la masse maximale autorisée, pour un vol donné, ne dépasse pas la masse maximale autorisée au décollage:

(a) pour une piste spécifique et des conditions existant au moment du décollage ;

(b) tenant compte de la consommation prévue de carburant et de lubrifiant qui permet la conformité avec la performance de la route applicable, de la masse à l'atterrissage et des limites de distance d'atterrissage jusqu'à la destination et aux aérodromes de décollage.

Article 96. Autorisation requise de vol de transport commercial

Personne ne peut entamer :

(a) un vol dans le cadre d'une série de vols sans autorisation spécifique d'une personne autorisée par le détenteur du certificat d'exploitant aérien pour exercer son contrôle d'exploitation; ou

(b) un vol de transport commercial de passagers pour lequel il existe un calendrier publié, sauf si une personne qualifiée autorisée par le détenteur du certificat d'exploitant aérien à exercer des fonctions de contrôle d'exploitation a publié une fiche de vol de cette exploitation spécifique ou de série de vols.

Article 97. Plan de vol exploitation dans un transport aérien commercial

- (1) Personne ne peut entamer un vol sauf si le plan de vol exploitation a été signé par le pilote commandant de bord.
- (2) Tout pilote commandant de bord doit signer un plan de vol exploitation seulement si lui et la personne autorisée par l'exploitant à exercer le contrôle d'exploitation ont déterminé que le vol peut être effectué en toute sécurité.
- (3) Tout plan de vol exploitation doit comprendre l'itinéraire et le calcul de carburant eu égard aux facteurs météorologiques et autres prévus, pour effectuer un vol jusqu'à la destination et aux aérodromes nécessaires de décollage.
- (4) Tout pilote commandant de bord ou son représentant apposant une signature sur un plan de vol exploitation doit avoir accès aux renseignements applicables sur la planification de vol sur les réserves de carburant, les aérodromes de décollage, les observations et prévisions météorologiques ainsi que les avis aux navigants aériens sur l'itinéraire et l'aérodrome de destination.
- (5) Nul ne peut continuer un vol à partir d'un aérodrome intermédiaire sans avoir déposé un nouveau plan de vol exploitation si l'aéronef a été au sol pendant plus de six (6) heures.

CHAPITRE VII. LIMITES DE PERFORMANCE ET D'EXPLOITATION D'AERONEFS

Tous types d'aéronefs

Article 98. Navigabilité d'aéronefs et précautions de sécurité

(1) Un pilote commandant de bord ne peut exploiter un aéronef sauf s'il est convaincu que:

- (a) l'aéronef est en état de navigabilité, dûment immatriculé et que les certificats appropriés sont à son bord;
- (b) les instruments et équipements installés dans l'aéronef sont appropriés, en tenant compte des conditions de vol prévues ;
- (c) toute opération de maintenance nécessaire a été effectuée et une approbation pour remise en service, le cas échéant, a été délivrée à l'aéronef.

(2) Tout pilote commandant de bord effectuant des vols de transport commercial doit certifier en signant le journal technique d'aéronef, qu'il est satisfait que les spécifications de l'alinéa (1) ci-dessus ont été respectées pour un vol particulier.

Article 99. Limites d'exploitation et de performance

Personne ne peut exploiter un aéronef qui :

- (a) dépasse ses limites de performance conçues pour toute exploitation, telles qu'établies par l'Etat d'immatriculation ; ou
- (b) dépasse les limites d'utilisation figurant dans le manuel de vol de l'avion, le manuel de vol du giravion ou son équivalent.

Article 100. Simulation de situations anormales en cours de vol

Aucun exploitant d'aéronef ne peut simuler une situation anormale ou situation d'urgence lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

Article 101. Zones de vol d'essai

Personne ne peut exploiter un aéronef au cours d'un vol d'essai, sauf au-dessus de l'eau libre ou dans des régions peu peuplées ayant une circulation peu intense.

Article 102. Exploitations basées sur la qualité de navigation requise, spécifications de performances minimales de navigation ou minimum de séparation verticale réduit

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef dans des parties définies de l'espace aérien ou sur des routes où le type de qualité de navigation requise a été prescrite, sauf si :

(a) l'aéronef est doté d'équipement de navigation qui lui permet de fonctionner en conformité avec le(s) type(s) de qualité de navigation requise;

(b) elle est autorisée par l'Etat d'immatriculation à exploiter cet espace aérien.

(2) Personne ne peut exploiter un aéronef dans des parties définies de l'espace aérien où, par accord régional sur la navigation aérienne, des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) sont prescrites, sans autorisation écrite délivrée par l'Etat de l'exploitant.

(3) Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien où les MNPS sont prescrites, tout aéronef doit être doté d'équipement de navigation qui :

(a) indique en permanence à l'équipage de conduite s'il suit bien la route prévue ou s'il s'en écarte, avec le degré de précision voulu en tout point le long de cette route;

(b) aura été autorisé par l'Etat de l'exploitant pour l'exploitation des MNPS dont il s'agit.

(4) Nul ne peut exploiter un aéronef dans des parties définies de l'espace aérien où, par accord régional de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) de 300 m (1 000 pieds) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, sauf si:

(a) elle est autorisée par l'Etat de l'exploitant à évoluer dans l'espace aérien dont il s'agit ;

(b) l'appareil est doté d'un équipement capable :

(i) d'indiquer à l'équipage de conduite le niveau de vol que suit l'avion,

(ii) de tenir automatiquement un niveau de vol,

(iii) de donner l'alerte à l'équipage de conduite en cas d'écart par rapport au niveau de vol sélectionné. Le seuil d'alerte ne devant pas dépasser ± 90 m (300 pieds),

(iv) d'indiquer automatiquement l'altitude-pression;

(5) Avant de donner l'approbation du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) prescrit dans l'alinéa (4) ci-dessus, l'Etat de l'exploitant doit s'assurer que:

(a) les performances de navigation verticale dont l'aéronef est capable, satisfont aux critères spécifiés dans les performances requises du système altimétrique pour le vol en espace aérien où s'applique le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) tel que prescrit par l'Autorité;

(b) l'exploitant a établi des procédures appropriées en ce qui concerne les pratiques et les programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation);

(c) l'exploitant a établi des procédures appropriées à suivre par les équipages de conduite pour le vol en espace aérien où s'applique le RVSM.

Article 103. Gestion électronique des données de navigation

(1) Personne ne peut employer de données électroniques de navigation qui ont été traitées pour application en vol et au sol sauf si l'Etat de l'exploitant a approuvé les procédures de l'exploitant visant à garantir que le traitement appliqué aux données et les produits fournis répondent à des normes acceptables d'intégrité et que les produits sont compatibles avec la fonction prévue de l'équipement auquel ils sont destinés.

(2) Tout Etat de l'exploitant doit veiller à ce que l'exploitant continue de contrôler la méthode de traitement et les produits.

(3) Tout exploitant doit mettre en œuvre des procédures qui garantissent la diffusion en temps opportun de données électroniques de navigation à jour et l'entrée de données non modifiées pour tous les aéronefs qui en ont besoin.

Article 104. Conformité entre angle de descente visuel et électronique

(1) Tout pilote commandant de bord d'aéronef en approche pour atterrir sur une piste d'un indicateur de pente d'approche visuelle ou indicateur de trajectoire d'approche de précision doit maintenir une altitude égale ou supérieure à l'angle de descente jusqu'à une altitude plus basse, nécessaire pour permettre un atterrissage en toute sécurité.

(2) Tout pilote commandant de bord d'un turboréacteur, d'une turbomachine ou d'un gros porteur en approche pour atterrir sur une piste équipée d'un système d'atterrissage aux instruments doit exploiter cet aéronef à un angle de descente ou au-dessus à partir du point d'interception de la trajectoire de descente jusqu'à la hauteur de décision.

Article 105. Restriction ou suspension d'exploitation de transport commercial

Si un pilote commandant de bord ou un détenteur de certificat d'exploitant aérien est au courant des conditions, y compris les conditions de piste et d'aérodrome, faisant état de présence de danger pour la sécurité des vols, il doit limiter ou suspendre tous les vols de transport commercial à ces aérodromes et ces pistes jusqu'à ce que ces conditions soient améliorées.

Article 106. Poursuite de vol de transport commercial lorsque l'aérodrome de destination temporairement limité

Personne ne peut permettre de continuer un vol pour atterrir vers un aérodrome prévu, où des vols de transport commercial ont été limités ou suspendus, sauf si:

(a) de l'avis du pilote commandant de bord, les conditions constituant un danger pour la sécurité des vols pourront être raisonnablement rectifiées ou améliorées avant l'heure d'arrivée prévue;

- (b) il n'existe pas de procédure plus sécurisante.

Article 107. Continuation de vol sous le régime de vols aux instruments vers aérodrome de destination

Nul ne peut continuer un vol soumis aux règles de vol aux instruments vers un aérodrome ou une hélistation d'atterrissage prévu, sauf si les derniers renseignements météorologiques disponibles indiquent que les conditions à cet aérodrome ou au moins à un aérodrome de destination de dégagement seront à l'heure d'arrivée prévue, au niveau ou au-dessus des minimums exigés d'approche aux instruments.

Article 108. Exploitation d'avions monomoteurs

(1) Tout exploitant doit s'assurer qu'un aéronef monomoteur autre qu'un monomoteur à turbine est utilisé uniquement dans les conditions météorologiques, les conditions d'éclairage ainsi que les routes et les détournements permettant d'exécuter avec sécurité un atterrissage forcé en cas de panne de moteur.

(2) En se conformant à l'alinéa (1) ci-dessus :

(a) un aéronef ne peut pas être supposé en vol, avec le moteur fonctionnant à une puissance maximale continue spécifiée, à une altitude dépassant celle dont le taux de montée est égal à 300 pieds (90 m) par minute ;

(b) la pente en route supposée doit être la pente brute de descente augmentée d'une pente de 0,5%.

Article 109. Exploitations de nuit d'aéronefs monomoteurs à turbine ou en conditions météorologiques de vol aux instruments

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef monomoteur à turbine de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) sauf si :

(a) la fiabilité du moteur à turbine est à un niveau de sécurité prévu par le présent règlement et par *le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*;

(b) les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols et les programmes de formation des équipages de l'exploitant sont tels que ceux prévus par le présent règlement et *le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs* ;

(c) l'équipement et les autres spécifications pour les règles de vol aux instruments sont tels que ceux figurant dans *le règlement de l'aviation civile sur les instruments et équipements de bord d'aéronefs*.

(2) Tous les aéronefs monomoteurs à turbine exploités de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) doivent être équipés d'un système de contrôle

des tendances du moteur, et les aéronefs de ce type doivent être équipés d'un système automatique de contrôle des tendances.

Article 110. Minimums exigés au décollage soumis au régime de vol aux instruments dans le transport aérien commercial

Sauf spécifications autorisées par l'Autorité, un pilote exploitant un aéronef en vols de transport commercial ne peut accepter une autorisation pour décoller d'un aérodrome soumis au régime de vol aux instruments sauf si les conditions météorologiques sont égales ou supérieures à:

- (a) concernant les aéronefs autres que les hélicoptères ayant deux moteurs ou moins, mille cinq cents (1.500) mètres de visibilité;
- (b) concernant les aéronefs ayant plus de deux moteurs, huit cents (800) mètres de visibilité;
- (c) concernant les hélicoptères, huit cents (800) mètres de visibilité.

Article 111. Procédures d'approche aux instruments et minimums exigés à l'atterrissage soumis au régime de vol aux instruments

Personne ne peut exécuter une approche aux instruments à un aéroport, sauf conformément aux minimums météorologiques en régime de vol aux instruments et aux procédures d'approche aux instruments décrites dans les spécifications d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien.

Article 112. Commencement d'approche aux instruments

(1) Nul ne peut continuer une approche lorsqu'il a franchi le repère d'approche finale, ou lorsqu'un repère d'approche finale n'est pas utilisé, commencer le segment d'approche finale pour une procédure d'approche aux instruments, à n'importe quel aérodrome sauf si :

- (a) une source approuvée par l'Autorité émet des observations météorologiques pour cet aérodrome ;
- (b) la dernière observation météorologiques pour cet aérodrome indique que la visibilité est égale ou supérieure aux minima de visibilité prescrites pour cette procédure.

(2) Lorsqu'un pilote amorce le segment d'approche finale d'une procédure d'approche aux instruments et reçoit par la suite une observation météorologique indiquant des conditions minimales inférieures, il peut continuer l'approche jusqu'à la hauteur de décision ou jusqu'à l'altitude minimale de descente.

(3) Aux fins du présent article, le segment d'approche finale commence à un repère d'approche finale ou à une installation prescrite dans la procédure d'approche aux instruments.

(4) Lorsqu'un repère d'approche finale n'est pas prescrit pour une procédure qui comprend un

virage de procédure, le segment d'approche finale commence au point où le virage de procédure se termine et l'aéronef est établi en rapprochement vers l'aérodrome sur la route d'approche finale dans la distance prescrite dans la procédure.

Article 113. Approches aux instruments aux aérodromes

(1) Tout exploitant d'un aéronef doit utiliser une procédure standardisée d'approche aux instruments prévue à cet aérodrome, sauf autorisation contraire de l'Autorité.

(2) Aux fins du présent article, lorsqu'on effectue une procédure d'approche permettant et exigeant l'utilisation d'une hauteur de décision ou d'une altitude minimale de descente, la hauteur de décision autorisée ou l'altitude minimale de descente doit être supérieure aux hauteurs ci-après:

(a) la hauteur de décision ou l'altitude minimale de descente prescrite par la procédure d'approche;

(b) la hauteur de décision ou l'altitude minimale de descente prescrite pour le pilote commandant de bord ; ou

(c) la hauteur de décision ou l'altitude minimale de descente pour laquelle l'aéronef est équipé.

Article 114. Hauteur de franchissement du seuil pour les approches de précision

Tout exploitant doit établir des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un aéronef qui effectue des approches de précision franchit le seuil, alors qu'il se trouve en configuration et en assiette d'atterrissage, avec une marge suffisante pour la sécurité.

Article 115. Vol effectué au-dessous de la hauteur de décision ou de l'altitude minimale de descente

(1) En cas d'application de hauteur de décision ou d'altitude minimale de descente, nul ne peut exploiter un aéronef sur un aérodrome ou sur un hélicoptère au-dessous de l'altitude minimale de descente autorisée, ou poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision autorisée sauf si :

(a) l'aéronef est sans cesse dans une position à partir de laquelle une descente pour atterrir sur la piste prévue, peut être exécutée à un taux normal de descente en utilisant des manœuvres normales;

(b) concernant des vols de transport commercial, un taux de descente permet le toucher des roues dans la zone appropriée de la piste prévue d'atterrissage;

(c) la visibilité en vol n'est pas inférieure à celle prévue à l'approche standardisée aux instruments ;

(d) au moins une des références visuelles suivantes est distinctement visible et identifiable par le pilote:

- (i) le balisage lumineux d'approche, sauf qu'il ne peut pas descendre au-dessous de 100 pieds (30 mètres) au-dessus de la hauteur de la zone de toucher à l'aide des feux d'approche comme une référence, sauf si les barres rouges de terminaison ou les barres rouges secondaires rangées sont également bien visibles et identifiables,
- (ii) le seuil de piste ou les marques de seuil de piste,
- (iii) les feux du seuil de piste,
- (iv) les feux d'identification d'extrémité de piste,
- (v) le système d'indicateur visuel de pente d'approche ou l'indicateur de trajectoire d'approche de précision,
- (vi) la zone de toucher des roues ou les marques de zone de toucher des roues,
- (vii) les feux de zone de toucher des roues,
- (viii) la piste ou les marques de piste, ou
- (ix) les feux de bord de piste.

(2) Les références visuelles énoncés à l'alinéa (1) (d) ci-dessus ne peuvent pas s'appliquer à l'exploitation dans les conditions de catégories II et III.

(3) Toutes les références visuelles requises dans l'exploitation dans les conditions de catégories II et III doivent être fournies dans les spécifications d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien ou dans une autorisation spéciale prescrite par l'Autorité.

Article 116. Atterrissage dans des conditions météorologiques de vol aux instruments

Aucun exploitant d'aéronef ne peut procéder à l'atterrissage lorsque la visibilité en vol est inférieure à celle prescrite par l'Autorité dans la procédure standardisée d'approche aux instruments utilisée.

Article 117. Exécution de procédure d'approche interrompue

Tout exploitant d'aéronef doit immédiatement exécuter une procédure d'approche interrompue appropriée quand il y a l'une des conditions suivantes:

- (a) chaque fois que les critères de références visuelles requis ne sont pas respectés dans les situations suivantes :
 - (i) lorsque l'aéronef est exploité en-dessous de l'altitude minimale de descente, ou
 - (ii) dès l'arrivée au point d'approche interrompue, y compris une hauteur de

décision, lorsqu'elle est spécifiée et son utilisation est requise et à tout moment jusqu'au toucher des roues ou après le toucher;

(b) chaque fois qu'une partie identifiable de l'aérodrome n'est pas nettement visible par le pilote au cours d'une manœuvre d'approche indirecte à une altitude minimale de descente ou au-dessus, sauf si l'incapacité de voir la partie identifiable résulte seulement d'une inclinaison latérale de l'aéronef au cours d'une approche indirecte.

Article 118. Altitudes minimales pour l'utilisation d'un pilote automatique

(1) Sauf dispositions contraires spécifiées dans les alinéas (2), (3) et (4) ci-dessous, nul ne peut utiliser un pilote automatique en route, y compris au cours de la montée et de la descente, à une altitude placée au-dessus du sol, qui est inférieure au double de la perte maximale d'altitude, spécifiée dans le manuel de vol, en cas de défaillance du pilote automatique dans des conditions de croisière, ou à moins de cinq cents (500) pieds (150 mètres) d'altitude, selon la plus grande des deux altitudes.

(2) Lors d'une utilisation d'une installation d'approche aux instruments, nul ne peut utiliser un pilote automatique à une altitude placée au-dessus du sol, qui est inférieure à deux fois la perte d'altitude maximale spécifiée dans le manuel de vol d'aéronef pour un dysfonctionnement du pilote automatique soumis aux conditions d'approche, ou à moins d'une cinquantaine (50) de pieds (15 mètres) au-dessus de l'altitude minimale de descente approuvée ou de la hauteur de décision de l'installation, selon la plus grande des deux altitudes, sauf :

(a) quand des conditions météorologiques observées sont inférieures aux conditions météorologiques à vue, telles que spécifiées dans *le règlement de l'aviation civile sur les règles de l'air et contrôle de la circulation aérienne*, nul ne peut utiliser un pilote automatique avec un coupleur d'approche dans un système d'approches aux instruments et d'atterrissage à une altitude placée au-dessus du sol, qui est inférieure à cinquante (50) pieds (15 mètres) au-delà de la perte d'altitude maximale spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef pour le dysfonctionnement du pilote automatique avec coupleur d'approche soumis aux conditions d'approche ;

(b) quand des conditions météorologiques observées sont égales ou supérieures aux minimums soumis aux règles de vol à vue de base tel que spécifié dans *le règlement de l'aviation civile sur les règles de l'air et contrôle de la circulation aérienne*, nul ne peut utiliser un pilote automatique avec un coupleur d'approche pour des approches dans un système d'atterrissage aux instruments à une altitude placée au-dessus du sol qui est inférieure à la perte d'altitude maximale spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef pour le dysfonctionnement du pilote automatique avec coupleur d'approche soumises aux conditions d'approche, ou à une altitude de cinquante (50) pieds (15 mètres), selon la plus grande des deux altitudes.

(3) Nonobstant les alinéas (1) ou (2) ci-dessus, l'Autorité doit délivrer des spécifications d'exploitation pour permettre l'utilisation, lors du toucher des roues, d'un système de guidage de vol de contrôle approuvé avec une capacité automatique, dans tous les cas lesquels :

(a) le système ne contient pas de perte d'altitude (au dessus de zéro) spécifié dans le manuel de vol en cas de défaillance du pilote automatique avec coupleur d'approche ;

(b) l'Autorité constate que l'utilisation du système de toucher de roues n'aura pas d'autre incidence sur les normes de sécurité exigées par le présent article.

(4) Nonobstant l'alinéa (1) ci-dessus, l'Autorité doit délivrer des spécifications d'exploitation pour permettre l'utilisation d'un système approuvé de pilote automatique avec une capacité automatique au-dessous de l'altitude indiquée dans l'alinéa (1) ci-dessus pendant les phases de décollage et de montée initiale, à condition que:

(a) le manuel de vol spécifie une restriction de certification d'engagement d'altitude minimale ;

(b) le système ne soit pas engagé avant la restriction de certification d'engagement minimal spécifié dans le manuel de vol d'aéronef ou une altitude soit spécifiée par l'Autorité, selon la plus grande des deux valeurs;

(c) l'Autorité constate que l'utilisation du système n'aura pas d'autre incidence sur les normes de sécurité requises par le présent article.

Article 119. Panne de récepteur

(1) Si une station d'aéronef est incapable d'établir la communication à cause d'une panne de récepteur, cet aéronef doit transmettre:

(a) des comptes rendus aux heures ou aux positions prévues, sur le canal en service, en faisant précéder ses messages des mots «TRANSMISSION EN L'AIR PAR SUITE DE PANNE DE RECEPTEUR»;

(b) le message voulu, qu'il fera suivre d'une répétition complète, au cours de cette opération, il devra signaler également l'heure à laquelle il compte faire la prochaine transmission.

(2) Tout aéronef qui bénéficie du contrôle ou du service consultatif de la circulation aérienne doit respecter les dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus et transmettre en outre des indications sur les intentions du pilote commandant de bord en ce qui concerne la poursuite du vol.

(3) Si un pilote commandant de bord ne réussit pas à établir la communication en raison d'une panne de l'équipement de bord, il doit choisir, s'il possède l'équipement nécessaire, le code 7600 du radar secondaire de surveillance approprié pour indiquer une panne radio.

Article 120. Calculs de performance de tous les aéronefs

(1) Tout exploitant doit veiller à ce que les données de performance contenues dans le manuel de vol, le manuel de vol du giravion ou dans toute autre source autorisée soient utilisées pour déterminer le respect aux spécifications appropriées du présent règlement.

(2) Lors de l'application des données de performance, toute personne qui effectue des calculs doit tenir compte de la configuration de l'aéronef, des conditions environnementales et de l'exploitation de tout système ou des systèmes qui peuvent avoir un effet négatif sur les performances.

Article 121. Poids général et limites de franchissement d'obstacles

(1) Nul ne peut commencer un vol sans s'assurer que la masse maximale au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage ou la masse maximale à l'atterrissage ou toute performance en route applicable ou limites de distance d'atterrissage, en tenant compte :

- (a) de l'état des aires de décollage et d'atterrissage à utiliser;
- (b) de la pente de la piste en service pour les avions terrestres seulement;
- (c) de l'altitude-pression;
- (d) de la température ambiante;
- (e) des vents actuels et prévisibles ;
- (f) de toutes conditions connues, telle que la configuration atmosphérique et des avions, qui peuvent affecter négativement les performances.

(2) Nul ne peut commencer un vol à une masse qui, lorsque les moteurs fonctionnent normalement, ne peut pas franchir tous les obstacles en toute sécurité durant toutes les phases de vol, y compris tous les points le long de l'itinéraire en route ou de tout déroutement prévu.

Article 122. Catégories d'opérations II et III dans des règles d'exploitation générale

(1) Personne ne peut exploiter un aéronef dans une catégorie d'opération II ou III, sauf si :

- (a) le pilote commandant de bord et le copilote de l'aéronef détiennent des autorisations appropriées et qualifications prévues par *le règlement de l'aviation civile sur les licences du personnel*;
- (b) chaque membre d'équipage de conduite a des connaissances suffisantes de l'aéronef et des procédures à utiliser et en est familier;
- (c) le tableau de bord situé en face du pilote, qui est sur les commandes de l'aéronef, a un appareillage approprié au type de système de guidage de contrôle de vol qui est utilisé.

(2) Sauf autorisation de l'Autorité, personne ne peut exploiter un aéronef dans des opérations de catégorie II ou III, sauf si chaque élément au sol exigé pour cette opération de catégorie et l'équipement de bord associé sont installés et sont en fonctionnement.

(3) Si la procédure d'approche utilisée requiert l'usage de hauteur de décision ou d'altitude de décision, la hauteur de décision ou altitude de décision autorisée est la plus élevée des hauteurs suivantes :

- (a) la hauteur de décision ou l'altitude de décision prescrite par la procédure d'approche;
- (b) la hauteur de décision ou l'altitude de décision prescrite par le pilote commandant de bord ; ou
- (c) la hauteur de décision ou l'altitude de décision pour laquelle l'aéronef est équipé.

(4) Sauf autorisation de l'Autorité, tout pilote exploitant un aéronef dans une catégorie d'approche de catégorie II ou III exigeant l'utilisation d'une hauteur de décision ou d'altitude de décision, ne peut poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision autorisée sauf si :

- (a) l'aéronef est dans une position à partir de laquelle une descente pour atterrir sur la piste prévue peut être exécutée à un taux normal de descente en utilisant des manœuvres normales, et ce taux de descente doit permettre le toucher des roues dans la zone d'atterrissage de la piste prévue;
- (b) au moins une des références visuelles suivantes pour la piste prévue est nettement visible et identifiable par le pilote:
 - (i) le balisage lumineux d'approche, sauf que le pilote ne peut pas descendre au-dessous de cent (100) pieds (30 mètres) au-dessus de l'élévation de la zone de toucher utilisant des feux d'approche comme une référence, sauf si les barres rouges de terminaison ou les barres rouges secondaires rangées sont aussi nettement visibles et identifiables,
 - (ii) le seuil de piste ou les marques du seuil de piste,
 - (iii) les feux du seuil de piste,
 - (iv) la zone de toucher des roues ou les marques de toucher des roues,
 - (v) les feux de la zone de toucher des roues.

(5) Sauf autorisation de l'Autorité, tout pilote exploitant un aéronef doit immédiatement exécuter une procédure appropriée d'approche manquée avant le toucher des roues, chaque fois que les spécifications de l'alinéa (4) ci-dessus ne sont pas respectées.

(6) Tout exploitant d'aéronef utilisant une opération d'approche de catégorie III sans hauteur de décision doit procéder à l'atterrissage, sauf en conformité avec les dispositions de la lettre d'autorisation délivrée par l'Autorité.

(7) Les alinéas (1) à (6) ne s'appliquent pas aux opérations effectuées par les détenteurs de certificat d'exploitant aérien, sur base de certificat délivré en vertu du *règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*.

(8) Personne ne peut exploiter un aéronef dans une opération de catégorie II ou III menée par un détenteur du certificat d'exploitant aérien sauf si l'exploitation est exécutée en conformité avec les spécifications d'exploitation de ce détenteur du certificat d'exploitant aérien.

Article 123. Manuel d'exploitation dans les opérations de catégories II et III

(1) Sauf disposition contraire de l'alinéa (3) ci-dessous, personne ne peut exploiter un aéronef dans une opération de catégorie II ou III sauf si:

(a) un manuel mis à jour et approuvé de catégorie II ou III, selon le cas, est disponible dans l'aéronef;

(b) l'exploitation est menée en conformité avec les procédures, instructions et limites prescrites dans le manuel approprié ;

(c) les instruments et équipements mentionnés dans le manuel, qui sont nécessaires pour une opération particulière de catégorie II ou III ont été inspectés et entretenus en conformité avec le programme de maintenance figurant dans le manuel.

(2) Tout exploitant doit conserver un exemplaire de chaque manuel approuvé, mis à jour à ses bases principales d'exploitation et doit le rendre disponible pour contrôle de l'Autorité sur demande.

(3) Les alinéas (1) et (2) ci-dessus ne s'appliquent pas aux opérations effectuées par les détenteurs de certificat d'exploitant aérien, sur base de certificat délivré en vertu *du règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*.

(4) Tout requérant d'approbation d'un manuel d'exploitation de catégorie II ou III ou d'amendement d'un manuel d'exploitation de catégorie II doit soumettre le manuel ou l'amendement proposé à l'Autorité.

(5) Si la demande faite en vertu du présent règlement est une demande de programme d'évaluation, elle doit comprendre les éléments suivants :

(a) l'emplacement de l'aéronef et l'endroit où les démonstrations doivent être effectuées;

(b) les démonstrations doivent commencer au moins dix (10) jours après la date du dépôt de la demande.

(6) Le manuel d'exploitation de catégorie II ou III doit contenir:

(a) le numéro d'immatriculation, la marque et le modèle de l'aéronef auxquels ils s'appliquent;

- (b) un programme de maintenance ;
- (c) les procédures et instructions relatives à :
 - (i) la reconnaissance de la hauteur de décision ou de l'altitude de décision,
 - (ii) l'utilisation des renseignements sur la portée visuelle de piste,
 - (iii) la surveillance d'approche,
 - (iv) la région de décision, qui est la région entre la radioborne centrale et la hauteur de décision ou l'altitude de décision,
 - (v) les écarts maximaux admissibles de l'indicateur du système d'atterrissage aux instruments de base dans la zone de décision,
 - (vi) une procédure d'approche interrompue,
 - (vii) une utilisation d'équipements de bord d'approche lente,
 - (viii) une altitude minimale pour l'utilisation du pilote automatique,
 - (ix) des systèmes d'avertissement de défaillance d'instruments et équipements,
 - (x) une défaillance de l'instrument,
 - (xi) d'autres procédures, instructions et limitations qui peuvent être jugées nécessaires par l'Autorité.

Article 124. Autorisation aux écarts à certaines opérations de catégorie II

(1) L'Autorité peut autoriser des écarts par rapport aux exigences des articles 122 et 123 du présent règlement pour l'exploitation de petits porteurs dans l'opération de catégorie II, si l'Autorité constate que l'exploitation envisagée peut être exécutée en toute sécurité.

(2) L'autorisation spécifiée dans l'alinéa (1) ci-dessus ne permet pas l'exploitation d'aéronef transportant de personnes ou de biens contre rémunération ou en location.

Aéronef utilisé dans le transport aérien commercial

Article 125. Aspect général

(1) Si une conformité intégrale des spécifications du présent règlement ne peut pas être respectée en raison des caractéristiques de conception spécifiques, y compris par exemple, des hydravions, dirigeables ou avions supersoniques, l'exploitant doit appliquer des normes approuvées de performance qui assurent un niveau de sécurité qui n'est pas moins restrictif que celles des spécifications relevant du présent article.

(2) Nul ne peut exploiter un aéronef multimoteur dans le transport aérien commercial qui n'est pas en mesure de se conformer à l'une des limites de performance des articles 128 à 132 du présent règlement, sauf si l'aéronef est exploité continuellement:

(a) pendant la journée;

(b) dans les règles de vol à vue ;

(c) à un poids qui doit lui permettre de monter, avec le moteur critique hors de fonctionnement, au moins cinquante (50) pieds (15 m) par minute lors de l'exploitation à l'altitude minimale en route de la route prévue ou tout déroutement prévu, ou à cinq milles (5000) pieds (1500 m), au-dessus du niveau de la mer, laquelle des deux valeurs est la plus élevée .

(3) Tout aéronef multimoteur qui ne se conforme pas à l'alinéa (2) (c) ci-dessus doit, aux fins du présent article, être considéré comme un aéronef monomoteur.

Article 126. Règles de l'air et contrôle de la circulation aérienne

Toute personne exploitant un aéronef doit se conformer au règlement de l'aviation civile sur les règles de l'air et contrôle de la circulation aérienne.

Article 127. Calculs de performance d'aéronefs dans le transport aérien commercial

(1) Nul ne peut commencer un vol d'aéronef utilisé dans le transport aérien commercial sans s'assurer que les limites requises de performance et d'exploitation applicables par le présent article, peuvent être calculées avec précision, sur la base du manuel de vol d'avion, du manuel de vol du giravion ou de tout autre source de données approuvée par l'Autorité.

(2) Toute personne faisant le calcul des limitations de performances et d'exploitation d'un aéronef utilisé dans le transport aérien commercial, doit s'assurer que les données de performance utilisées pour déterminer la conformité avec le présent article peut, au cours de n'importe quelle phase de vol, rendre compte avec précision de:

(a) toute condition d'exploitation raisonnablement prévisible, défavorable qui pourrait affecter la performance de l'aéronef;

(b) la défaillance du moteur d'aéronef ayant deux (2) moteurs, s'il y a lieu;

(c) la défaillance de deux (2) moteurs pour les aéronefs ayant trois (3) moteurs ou plus, s'il y a lieu.

(3) Lors du calcul des spécifications de performance et de limitation des articles 128 à 132 inclus du présent règlement, une personne effectuant le calcul doit, pour tous les moteurs en fonctionnement ou pour des moteurs en panne, rendre compte avec précision :

(a) dans toutes les phases de vol :

(i) de l'effet de la consommation de carburant et d'huile sur le poids d'aéronef,

(ii) de l'effet de la consommation de carburant sur la quantité de carburant résultant du changement de trajectoires de vol, des vents et de la configuration de l'aéronef,

(iii) de l'effet de délestage de carburant sur la masse de l'avion et sur les réserves de carburant, s'il y a lieu et si c'est approuvé,

(iv) de l'effet de tout système de protection contre la glace, s'il y a lieu et les conditions météorologiques l'exigent,

(v) de la température ambiante et des vents le long de la route et de détournement prévu,

(vi) de l'itinéraires de vol et altitudes minimales requises pour rester dégagé de tout obstacle ;

(b) pendant le décollage et l'atterrissage :

(i) de l'état de la piste de décollage ou de la zone à être utilisé, y compris tous les contaminants, tels que l'eau, la neige fondante, neige, glace, etc.,

(ii) du gradient de la piste à être utilisé,

(iii) de la longueur de piste, y compris les prolongements dégagés et prolongements d'arrêt, le cas échéant,

(iv) des altitudes-pression au décollage et des sites de débarquement,

(v) des températures ambiantes actuelles et des vents au décollage,

(vi) des prévisions des températures ambiantes et des vents à chaque destination et autre site planifiée d'atterrissage,

(vii) des caractéristiques d'assistance au sol, par exemple l'action de freinage du type d'aéronef,

(viii) des aides à l'atterrissage et le relief qui peuvent affecter la trajectoire de décollage, la trajectoire de l'atterrissage et l'atterrissage en roulis.

(4) Lorsque les conditions diffèrent de celles sur lesquelles est basée la performance, la conformité peut être déterminée par interpolation ou par calcul des effets de modifications dans les variables spécifiques, au cas où les résultats de l'interpolation ou des calculs sont substantiellement plus précis que les résultats des tests directs.

(5) Afin de permettre l'effet du vent, les données de décollage basées sur l'air calme peuvent être corrigées en prenant en compte pas plus de cinquante pour cent (50%) de toute composante de vent de face signalé et pas moins de cent cinquante pour cent (150%) de toute composante de vent arrière signalé.

Article 128. Limites d'emploi au décollage

(1) Nul ne peut commencer un vol d'un avion exploité dans le transport commercial sauf si les conditions suivantes sont remplies, lors de la détermination de la masse maximale autorisée au décollage :

- (a) la course au décollage ne dépasse pas la longueur de la piste;
- (b) concernant les avions à turbine :
 - (i) la distance du décollage ne peut pas dépasser la longueur de la piste augmentée de la longueur du prolongement dégagé, sauf que la longueur du prolongement dégagé ne doit pas dépasser la moitié de la longueur de la piste,
 - (ii) la distance de l'accélération-arrêt ne doit pas dépasser la longueur de la piste augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, à tout moment pendant le décollage jusqu'à atteindre la vitesse $V1$;
- (c) concernant les avions à pistons, la distance d'accélération-arrêt ne doit pas dépasser la longueur de la piste à tout moment pendant le décollage jusqu'à atteindre la vitesse $V1$;
- (d) lorsque le moteur critique tombe en panne à tout moment après que l'avion a atteint la vitesse $V1$, poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles, soit :
 - (i) à une hauteur verticale d'au moins de 10,7 m (35 pieds) pour les avions à turbine ou 15,2 m (50 pieds) pour les avions à pistons,
 - (ii) au moins soixante (60) m (200 pieds) de hauteur horizontale dans les limites d'aérodrome et au moins 90 mètres (300 pieds) de hauteur horizontale après avoir passé les limites, sans inclinaison de plus de quinze degrés (15°) en tout point de la trajectoire de décollage.

(2) Nul ne peut commencer le décollage d'un hélicoptère utilisé dans le transport aérien commercial qui, dans le cas de défaillance du moteur le plus défavorable, ne peut pas :

- (a) pour l'exploitation en classe de performances 1 :
 - (i) au point de décision au décollage ou avant, interrompre le décollage et s'arrêter dans l'aire de décollage interrompu; ou
 - (ii) après le point de décision au décollage, poursuivre le décollage en franchissant avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol, jusqu'à ce que un site propice d'atterrissage soit trouvé ; ou
- (b) pour l'exploitation en classe de performances 2 :

(i) avant le point défini après le décollage, effectuer en toute sécurité un atterrissage forcé dans l'aire de décollage interrompu, ou

(ii) à un moment quelconque du point défini après le décollage, poursuivre le décollage en franchissant avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol, jusqu'à ce que l'on soit en mesure de trouver un site d'atterrissage approprié;

(c) pour l'exploitation en classe de performances 3 :

(i) franchir les obstacles le long de la trajectoire de décollage avec une marge suffisante,

(ii) maintenir l'altitude minimale de vol, ou

(iii) permettre un atterrissage forcé en toute sécurité.

Article 129. Limites d'emploi en croisière lors du fonctionnement de tous les moteurs

(1) Nul ne peut commencer un vol dans un avion à piston exploité dans le transport commercial, ayant un poids ne permettant pas un taux de montée d'au moins 6,9 V_{so} avec tous les moteurs en fonctionnement, à une altitude d'au moins à trois cent (300) mètres ou mille pieds (1000 pieds) au-dessus du sol et au-dessus des obstacles dans les dix (10) miles nautiques (160,9 km) de chaque côté du trajectoire prévu.

(2) Dans le présent article le terme « 6,9 V_{so} » désigne le nombre de pieds par minute obtenus en multipliant la vitesse minimale en vol stabilisé en configuration d'atterrissage d'aéronef par 6,9.

Article 130. Limites d'emploi en route en cas de groupe motopropulseur hors de fonctionnement

(1) Tout exploitant doit s'assurer que les données de la trajectoire nette de vol d'un groupe motopropulseur hors de fonctionnement indiquées dans le manuel de vol, tenant compte des conditions météorologiques prévues pour le vol, soient conformes à l'alinéa (2) ou (3) ci-dessus à tous les points le long de la route.

(2) Toute trajectoire nette de vol spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus doit avoir une pente positive à mille cinq cents (1500) pieds (450 mètres) au-dessus de l'aérodrome où l'aéronef est supposé atterrir après la défaillance de moteur, dans des conditions météorologiques exigeant l'utilisation des systèmes de protection de glace, l'effet de leur usage sur la trajectoire nette de vol doit être pris en compte.

(3) Toute pente de la trajectoire nette de vol doit être positive à une altitude d'au moins trois cent (300) mètres (1.000 pieds) au-dessus du sol et des obstacles situés sur la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

(4) Toute trajectoire nette de vol est telle qu'elle permet à l'avion de poursuivre son vol

depuis l'altitude de croisière jusqu'à un aéroport où un atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions de l'article 132 du présent règlement, en franchissant avec une marge verticale d'au moins six cent (600) m deux milles (2 000) pieds le sol et les obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue, en conformité avec ce qui suit:

- (a) il est supposé que la défaillance du moteur se produit au point le plus critique de la route;
- (b) il est tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol ;
- (c) le largage de carburant en vol est permis dans la mesure où il n'empêche pas d'atteindre l'aéroport avec une réserve de carburant suffisante et si une procédure exempte de danger est utilisée ;
- (d) l'aéroport sur lequel l'avion est supposé atterrir après défaillance du moteur est précisé dans le plan de vol opérationnel et doit satisfaire aux critères suivants :
 - (i) les spécifications de performance de la masse prévue à l'atterrissage,
 - (ii) les observations ou prévisions météorologiques ou une combinaison d'observations et de prévisions et indiquent que l'atterrissage en toute sécurité peut être effectué à l'heure d'atterrissage prévue.

(5) Tout exploitant doit augmenter les marges de largeur de l'alinéa (4) ci-dessus à 18,5 km (10 NM), si la précision de navigation ne respecte pas les quatre vingt quinze pour cent (95%) du niveau de confinement.

(6) Personne ne peut exploiter un hélicoptère bimoteur dans le transport commercial sauf s'il peut, en cas de défaillance du moteur critique et en tout point de son itinéraire, poursuivre le vol vers la destination ou vers le site d'atterrissage de détournement, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale en tout point et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire d'approche dans une marge de sécurité.

Article 131. Limites d'emploi en route en cas d'avions de trois moteurs ou plus dont deux moteurs hors de fonctionnement

(1) Personne ne peut commencer un décollage d'un avion équipé de trois moteurs au moins, exploité dans un transport commercial, à un tel poids là où il n'y a pas d'aéroport convenable à l'atterrissage à quatre-vingt dix (90) minutes en un point quelconque le long de la route prévue, à la vitesse de croisière, tous groupes motopropulseurs en fonctionnement, sauf si l'aéronef peut, en cas de perte de puissance simultanée de deux moteurs critiques à un point le plus critique de cette trajectoire, continuer vers un aéroport d'atterrissage convenable, tout en respectant les exigences des alinéas (2) à (6) ci-dessous.

(2) La trajectoire nette de vol d'un avion de deux moteurs hors de fonctionnement, dans les conditions météorologiques prévues, permet à l'avion de poursuivre son vol depuis le point où

l'on suppose que la défaillance simultanée de deux moteurs se produira jusqu'à un aéroport et où l'on considère qu'un atterrissage en sécurité peut être effectué lors de l'utilisation de la procédure prescrite pour un atterrissage avec deux moteurs en panne.

(3) Toute la trajectoire nette de vol doit franchir avec une marge verticale d'au moins 600 m (2 000 pieds) du sol et des obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue.

(4) Pour les altitudes auxquelles des dispositifs de protection contre le givrage et les conditions météorologiques dans lesquelles ils doivent être utilisés, il est tenu compte de l'incidence de l'emploi de tels dispositifs sur les données relatives à la trajectoire nette de vol, et si la précision de navigation ne répond pas aux quatre vingt quinze pour cent (95%) de niveau de confinement, tout exploitant doit augmenter la marge de largeur donnée ci-dessus à 18,5 km (10 NM).

(5) On suppose que la défaillance des deux moteurs se produira au point le plus critique de la portion de la route où l'avion est à plus de quatre vingt dix (90) minutes de vol, à la vitesse normale de croisière, sous la température standardisée et l'air est calme, d'un aéroport où la spécification de distance d'atterrissage applicable est respectée et où l'on considère qu'un atterrissage en sécurité peut être effectué.

(6) Toute trajectoire nette de vol doit avoir une pente positive à 450 m (1 500 pieds) au-dessus de l'aéroport où l'atterrissage est censé être effectué après la défaillance des deux moteurs.

(7) Le largage de carburant en vol spécifié par le présent article est permis dans la mesure où la quantité de carburant est suffisante pour atteindre l'aéroport et si une procédure exempte de danger est utilisée.

(8) Toute la masse de l'avion au point où l'on suppose que la défaillance des deux moteurs se produira ne peut pas être inférieure à la masse incluant une quantité de carburant suffisante pour atteindre l'aéroport à une hauteur d'au moins 450 m (1.500 pieds) à la verticale de la surface d'atterrissage et pour voler ensuite pendant quinze (15) minutes au régime de croisière.

(9) Nul ne peut commencer un vol d'un hélicoptère de classes de performances 1 et 2, ayant trois moteurs ou plus, exploité dans le transport commercial, sauf s'il peut, dans le cas de panne simultanée de deux groupes motopropulseurs les plus défavorables à quelque moment que ce soit de la phase de croisière, poursuivre le vol vers un emplacement d'atterrissage convenable.

Article 132. Limites d'emploi à l'atterrissage

(1) Nul ne peut commencer un vol dans un avion exploité dans le transport commercial sauf si la masse est supérieure à celle qui, à partir d'une hauteur de 15,2 m (50 pieds) au-dessus du seuil, permet à l'avion d'effectuer un atterrissage avec arrêt complet à l'aéroport de destination prévu:

(a) concernant des avions à turboréacteurs, à 60 % de la distance utilisable à l'atterrissage;

(b) concernant des avions à turbopropulseurs, à 70 % de la distance utilisable à l'atterrissage.

(2) Une personne qui décide de la limite d'emploi à l'atterrissage doit veiller à ce que dans le but de déterminer le poids autorisé à l'atterrissage sur l'aérodrome de destination:

(a) l'avion a atterri sur la piste la plus favorable et dans la direction la plus favorable, en air calme ; ou

(b) l'avion atterrit sur la piste qui convient le mieux dans les conditions de vent qu'on peut s'attendre à trouver sur l'aérodrome au moment de l'atterrissage compte tenu de la vitesse et de la direction probables du vent, des caractéristiques de manœuvre au sol de l'avion et d'autres facteurs (aides à l'atterrissage, topographie).

(3) Lorsque les messages ou les prévisions météorologiques appropriées indiquent que la piste pourrait être mouillée ou glissante à l'heure d'arrivée prévue, la distance utilisable à l'atterrissage doit être égale à au moins cent quinze pour cent (115%) de la distance nécessaire à l'atterrissage déterminée sauf si, basé sur une présentation de réelles techniques d'atterrissage d'exploitation sur des pistes mouillées ou glissantes:

(a) une distance d'atterrissage sur piste mouillée inférieure à celle qui est prescrite par l'alinéa (1) ci-dessus a été approuvé pour le type spécifique et le modèle de l'avion ;

(b) cette information est comprise dans le manuel de vol de l'aéronef.

(4) Tout avion à turbine de catégorie de transport qui serait interdit de décoller, car il ne peut pas satisfaire aux exigences de l'alinéa (1) (a) ci-dessus, peut décoller si un aérodrome de dégagement est indiqué, qui satisfait à toutes les exigences de l'alinéa (1) ci-dessus.

(5) Nul ne peut commencer un vol dans un hélicoptère exploité dans le transport commercial, sauf si, avec tous les moteurs en fonctionnement à l'arrivée sur l'emplacement d'atterrissage de destination ou sur toute autre atterrissage de dégagement prévu, il peut franchir tous les obstacles sur la trajectoire d'approche, atterrir et s'arrêter à l'intérieur de la distance d'atterrissage disponible.

(6) Nul ne peut commencer un vol d'un hélicoptère exploité dans le transport commercial, sauf si, en cas de panne de n'importe quel moteur dans les phases d'approche et d'atterrissage à l'arrivée sur l'emplacement d'atterrissage de destination ou tout autre atterrissage de dégagement prévue, il peut :

(a) pour les hélicoptères de classes de performances 1 et 2 :

(i) avant le point de décision à l'atterrissage, franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche, atterrir et immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable ou effectuer un atterrissage interrompu et de franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol avec une marge suffisante, ou

(ii) après le point de décision à l'atterrissage, atterrir et s'arrêter à l'intérieur de la distance d'atterrissage disponible;

(b) pour les hélicoptères de classes de performances 2 et 3, avant d'atteindre le point de décision à l'atterrissage, effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité à l'intérieur de la distance d'atterrissage disponible.

(7) Aux fins de l'alinéa (1) ci-dessus, un "plan de franchissement d'obstacles" est un plan :

(a) dans lequel une pente ascendante de la piste à une pente de 1:20 à l'horizontale et la tangente de franchissement de tous les obstacles à l'intérieur d'une zone spécifiée entourant la piste, comme indiqué dans une vue de profil de cette zone;

(b) dans lequel la ligne médiane de la zone spécifiée coïncide avec l'axe de la piste, en commençant par le point où le plan de franchissement d'obstacles croise l'axe de la piste et se dirige vers un point au moins mille cinq cents pieds à partir du point de départ;

(c) dans lequel l'axe coïncide avec la trajectoire de décollage au-dessus du sol pour la piste (dans le cas de décollages) ou avec la contrepartie d'approche aux instruments (pour les atterrissages), ou lorsque celui qui est applicable de ces chemins n'a pas été établi, elle procède dans la mesure où des virages d'au moins quatre mille (4.000) pieds (1200 m) de rayon jusqu'à ce que un point soit atteint au-delà duquel le plan de franchissement d'obstacles franchit tous les obstacles ;

(d) qui s'étend latéralement à deux cents (200) pieds (60 m) sur chaque côté de la ligne médiane au point où le plan de franchissement d'obstacles croise la piste et continue à cette largeur jusqu'à l'extrémité de la piste; puis elle augmente uniformément à cinq cents (500) pieds (150 m) de chaque côté de la ligne médiane à un point et à mille cinq cents (1500) pieds (450 m) de l'intersection du plan de franchissement d'obstacles avec la piste; par la suite, il s'étend latéralement à cinq cents (500) pieds (150 m) de chaque côté de la ligne médiane.

CHAPITRE VIII. PASSAGERS ET ASSISTANCE DES PASSAGERS

Opérations de transport de tous passagers

Article 133. Conduite inacceptable

Personne à bord d'aéronef ne peut:

- (a) gêner un membre d'équipage dans l'exercice de ses fonctions;
- (b) refuser de boucler sa ceinture de sécurité et de la garder attachée quand le placard montrant qu'il faut boucler la ceinture de sécurité est allumé;
- (c) agir ou omettre d'agir volontairement, imprudemment ou négligemment:
 - (i) de façon à mettre en danger un aéronef ou des personnes et des biens qui s'y trouvent,
 - (ii) de manière à permettre ou provoquer un avion à mettre en danger les personnes ou les biens;
- (d) se cacher soi-même ou cacher une cargaison à bord d'un aéronef;
- (e) fumer lorsque le signe d'interdiction de fumer est éclairé;
- (f) fumer dans n'importe quelle toilette d'aéronef;
- (g) altérer, endommager ou détruire n'importe quel détecteur de fumée installé dans n'importe quel cabinet de toilette aéronef;
- (h) volontairement, imprudemment ou négligemment mettre en péril la sécurité d'un aéronef ou de toute personne à bord, que ce soit par toute interférence avec n'importe quel membre d'équipage, ou par altération de l'aéronef ou de son équipement ou par une conduite désordonnée.

Article 134. Avitaillement en carburant ou vidage de carburant avec passagers à bord

(1) Nul ne peut permettre l'avitaillement en carburant ou le vidage de carburant d'un avion alors que des passagers embarquent, demeurent à bord ou débarquent sauf si:

- (a) un personnel approprié, possédant les qualifications voulues, est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion ;
- (b) des communications bilatérales sont assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

(2) Sauf autorisation expresse de l'Autorité, personne ne peut permettre un avitaillement en carburant ou un vidage de carburant d'un hélicoptère lorsque :

- (a) des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord; ou
- (b) les rotors tournent.

Article 135. Sièges des passagers, ceintures de sécurité et bretelles d'épaules

(1) Tout pilote commandant de bord doit veiller à ce que chaque personne à bord d'aéronef, âgée de deux (2) ans et plus occupe un siège ou une couchette avec respectivement une ceinture de sécurité propre et de sangles de sécurité, s'il y a lieu, convenablement bouclées pendant le décollage et l'atterrissage.

(2) Tout passager doit avoir sa ceinture de sécurité solidement bouclée à tout autre moment que le pilote commandant de bord juge nécessaire pour la sécurité.

(3) Lorsque les membres d'équipage de cabine sont exigés dans un vol de transport commercial, le pilote commandant de bord peut déléguer la responsabilité spécifiée dans l'alinéa (1) ci-dessus à un membre d'équipage de cabine mais doit s'assurer que la séance d'information adéquate a été effectuée avant le décollage.

Article 136. Séance d'information aux passagers en cas d'exploitant d'aéronef non détenteur de certificat d'exploitant aérien

(1) Tout pilote commandant de bord d'aéronef d'un exploitant non détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les membres d'équipage et les passagers sont mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi des éléments suivants, au moyen d'un exposé oral ou d'autres moyens, selon le cas :

- (a) des ceintures de sécurité;
- (b) des issues de secours;
- (c) des gilets de sauvetage;
- (d) de l'alimentation en oxygène;
- (e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

(2) Tout pilote commandant de bord d'aéronef d'un exploitant non détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les passagers sont informés de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

(3) Le pilote commandant de bord d'aéronef d'un exploitant non détenteur de certificat d'exploitant aérien peut déléguer la responsabilité d'information des passagers en vertu du présent article à tout autre membre d'équipage à bord d'aéronef et doit s'assurer que la séance d'information a été effectuée avant le décollage.

Article 137. Instruction d'urgence en vol

(1) Tout pilote commandant de bord doit veiller à ce qu'en cas d'urgence au cours d'un vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

(2) Le pilote commandant de bord d'aéronef d'un exploitant non détenteur de certificat d'exploitant aérien peut déléguer la responsabilité d'information des passagers en vertu du présent article à tout autre membre d'équipage à bord de l'aéronef et doit s'assurer que la séance d'information a été effectuée avant le décollage.

Article 138. Réserve et utilisation minimale d'oxygène des passagers

Tout pilote commandant de bord d'aéronef doit :

(a) s'assurer que des réserves d'oxygène et des masques sont disponibles pour les passagers en quantité suffisante pour tous les vols à des altitudes où un manque d'oxygène pourrait avoir des effets néfastes sur les passagers;

(b) s'assurer que le réserve minimal d'oxygène prescrit par l'Autorité est à bord de l'aéronef;

(c) exiger à tous les passagers à utiliser de l'oxygène en permanence à des altitudes-pressions de cabine au-dessus de quinze mille (15000) pieds (4500 m).

Article 139. Alcool ou drogues

(1) Nul ne peut autoriser une personne, qui semble être en état d'ébriété ou qui démontre par son comportement ou par certaines indications physiques, qu'elle est ivre :

(a) monter à bord d'un aéronef ; ou

(b) étant à bord d'aéronef, être servie d'alcool.

(2) Personne ne peut :

(a) monter à bord d'un aéronef en état d'ébriété ou sous l'influence de drogues ; ou

(b) rester à bord d'aéronef en état d'ébriété ou sous l'influence de drogues.

Article 140. Usage de substances psychoactives

(1) Un titulaire de licence, de qualification ou de certificat délivré en vertu du présent règlement, ne peut pas exercer les privilèges y relatives sous l'influence d'une substance psychotrope, qui cause la détérioration de la performance humaine.

(2) Une personne ayant une fonction cruciale en matière de sécurité de l'aviation (personnel-clé pour la sécurité) s'abstient d'assumer cette fonction au moment où elle est sous l'influence

d'une substance psychotrope, sous laquelle la performance humaine est altérée.

(3) La personne spécifiée aux alinéas (1) et (2) ci-dessus ne peut pas s'engager dans n'importe quel type de consommation problématique de substances.

Vols de Transport Commercial de Passagers

Article 141. Conformité des passagers aux instructions

Tout passager d'un vol de transport commercial doit se conformer aux instructions données par un membre d'équipage en conformité avec le présent règlement.

Article 142. Refus de transport

Un détenteur de certificat d'exploitant aérien peut refuser le transport d'un passager qui:

- (a) refuse de se conformer aux instructions concernant les restrictions relatives aux sièges d'issue de secours prescrites par l'Autorité; ou
- (b) a un handicap qui ne s'adapte physiquement qu'en causant une obstruction à l'évacuation de l'aéronef des autres passagers en toute sécurité comme prévu dans l'article 145 du présent règlement.

Article 143. Transport de personnes en cas de non respect des exigences de transport de passagers

Nul ne peut autoriser le transport à bord d'aéronef d'une personne sans conformité avec les exigences de transport de passagers sauf s'il y a un siège homologué avec une ceinture de sécurité pour cette personne, et :

- (a) le siège de l'occupant doit être placé de manière que sa position ne gêne pas les membres de l'équipage dans l'exécution de leurs fonctions;
- (b) il y a un accès libre entre le siège approuvé et le pilotage ou la sortie régulière ou d'urgence;
- (c) il y a un moyen d'avertissement à cette personne quand il est interdit de fumer et lorsque les ceintures de sécurité doivent être bouclées;
- (d) elle a été verbalement informée par un membre d'équipage sur l'utilisation de l'équipement de secours et de sorties.

Article 144. Membres d'équipage de cabine à leur poste

(1) Au moment du roulage d'aéronef, tout membre d'équipage de cabine doit rester à son poste avec ceinture de sécurité et son harnais de sécurité bouclés, sauf en cas d'exécution des fonctions liées à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

(2) Au moment du roulage d'aéronef, tous les membres d'équipage de cabine doivent être

placés aussi près que possible des sorties requises de plain-pied (sur base d'égalité) et doivent être équitablement répartis dans l'aéronef pour permettre la sortie la plus efficace des passagers en cas d'évacuation d'urgence.

(3) Lorsque des passagers sont à bord d'un aéronef situé au parking, des membres de l'équipage de cabine ou toute autre personne qualifiée dans des procédures d'évacuation d'urgence d'aéronef doit être placée de la manière suivante:

(a) lorsqu'un membre d'équipage de cabine est requis, il doit être placé en conformité avec les procédures du manuel d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien; ou

(b) lorsque plus d'un membre d'équipage de cabine est requis, ces membres d'équipage doivent être espacés à travers toute la cabine pour prêter l'assistance la plus efficace pour l'évacuation en cas d'urgence.

Article 145. Capacité d'évacuation

Tout pilote commandant de bord ou toute autre personne assignée par le détenteur du certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que, lorsque des passagers sont à bord d'aéronef avant de se déplacer au sol, au moins une issue de plain-pied est fournie pour la sortie des passagers par des moyens habituels ou d'urgence.

Article 146. Contrôle d'issues de secours automatiques

Nul ne peut permettre un aéronef transportant des passagers à se déplacer au sol, décoller ou atterrir sauf si chaque évacuation largable d'urgence automatique est prête pour cette opération, assistant les moyens d'évacuation installés à bord d'aéronef.

Article 147. Accessibilité aux issues de secours et équipements

Nul ne peut permettre les bagages à main ou autres éléments de bloquer l'accès aux issues de secours lorsque l'aéronef est en mouvement au sol, pendant le décollage ou l'atterrissage ou alors que les passagers restent à bord.

Article 148. Arrêt d'aéronef, passagers demeurant à bord

(1) Aux arrêts où les passagers restent à bord d'aéronef, tout pilote commandant de bord doit s'assurer que :

(a) tous les moteurs sont arrêtés;

(b) au moins une sortie de plain-pied (sur base d'égalité) reste ouverte pour servir d'évacuation des passagers si nécessaire ;

(c) il y a au moins une personne immédiatement disponible qui est qualifiée dans l'évacuation d'urgence de l'aéronef et qui a été présentée aux passagers à bord comme responsable de leur sécurité.

(2) Lors du ravitaillement avec passagers à bord, tout pilote commandant de bord ou représentant désigné d'un détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les procédures du manuel d'exploitation du détenteur de certificat d'exploitant aérien sont suivies.

Article 149. Transport de personnes à mobilité réduite

Nul ne peut permettre à une personne à mobilité réduite à occuper des sièges où sa présence pourrait :

- (a) gêner l'équipage dans leurs fonctions;
- (b) obstruer l'accès aux équipements d'urgence ; ou
- (c) entraver l'évacuation d'urgence de l'aéronef.

Article 150. Rangée de sièges de sortie

(1) Tout pilote commandant de bord doit s'assurer qu'aucun passager n'est assis dans une rangée de sortie d'urgence s'il juge probable que le passager serait incapable de comprendre et d'effectuer les fonctions nécessaires pour ouvrir une sortie et sortir rapidement.

(2) Tout pilote commandant de bord doit s'assurer qu'un siège de sortie de passager n'est pas occupé par une personne, qui probablement:

- (a) manque de mobilité suffisante, de force ou de dextérité des deux bras et mains et des deux jambes, et pourra être incapable de:
 - (i) parvenir à toucher vers le haut, le côté latéral et le bas de l'emplacement de sortie de secours et des mécanismes de fonctionnement de sortie de radeau,
 - (ii) saisir et pousser, tirer, tourner ou autrement manipuler ces mécanismes,
 - (iii) pousser, bousculer, tirer ou autrement ouvrir les sorties de secours,
 - (iv) sortir, détenir, déposer sur les sièges voisins ou manœuvrer au delà des dossiers des sièges aux prochaines objets à la taille et au poids de la rangée suivante des portes de sortie de fenêtres situées au-dessus de l'aile,
 - (v) enlever les obstacles de taille et de poids similaires aux portes de sortie situées au-dessus de l'aile,
 - (vi) atteindre rapidement la sortie de secours,
 - (vii) maintenir l'équilibre en enlevant les obstacles,
 - (viii) sortir rapidement,

(ix) stabiliser un toboggan d'évacuation après son déploiement, ou

(x) aider les autres à descendre par un toboggan d'évacuation;

(b) est âgé de moins de quinze (15) ans ou n'a pas de capacité d'exécuter une ou plusieurs des fonctions énumérées au présent article sans assistance;

(c) n'est pas capable de lire et de comprendre les instructions requises par le présent article et liées à l'évacuation d'urgence fournies par le détenteur du certificat d'exploitant aérien sous forme imprimée ou graphique ou n'est pas capable de comprendre les ordres donnés verbalement par l'équipage;

(d) n'a pas de capacité suffisante et visuelle pour effectuer une ou plusieurs des fonctions spécifiées aux alinéas (a) à (c) sans l'assistance des aides visuelles au-delà de lentilles de contact ou des lunettes;

(e) n'a pas de capacité suffisante et sonore pour entendre et comprendre les instructions données par les membres d'équipage de cabine, sans assistance au-delà de prothèses auditives;

(f) n'a pas de capacité de bien communiquer des informations par voie orale pour les autres passagers ; ou

(g) a une contrainte ou des responsabilités, comme la garde des enfants en bas âge, qui pourraient l'empêcher d'accomplir une ou plusieurs des fonctions susmentionnées ou une contrainte qui pourrait lui causer d'ennui si elle effectuait une ou plusieurs des fonctions ci-haut citées.

(3) La détermination de la disposition de chaque personne autorisée à occuper un siège de sortie doit être faite par un membre d'équipage de cabine.

(4) Si un membre d'équipage de cabine juge qu'un passager affecté à un siège de sortie serait incapable d'exécuter des fonctions de sortie d'urgence, ou si un passager demande un siège qui n'est pas à la sortie, le membre d'équipage de cabine devra rapidement déplacer le passager à ce siège.

(5) Dans le cas d'une parfaite réservation de sièges non situés à la sortie et, si nécessaire pour trouver une place à un passager en train de quitter un siège de sortie, le membre d'équipage de cabine ne peut pas déplacer un passager qui est disposé et capable d'assumer des fonctions d'évacuation à un siège de sortie.

(6) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit, dans la mesure du possible, s'assurer qu'un agent de la billetterie met à la disposition, avant l'embarquement, des sièges compatibles avec les critères de sélection des passagers et des fonctions de sortie d'urgence.

(7) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer qu'un agent de la billetterie met à la disposition pour consultation par le public à toutes les portes d'embarquement de passagers et de compteurs de billets à chaque aéroport où elle mène des opérations

d'assistance de passagers, des procédures écrites établies pour prendre des décisions en ce qui concerne les sièges sur la rangée de sortie.

(8) Tout membre d'équipage de cabine doit inclure dans ses informations faites aux passagers, une demande au passager d'identifier lui-même l'endroit de son siège, s'il :

- (a) ne répond pas aux critères de sélection;
- (b) est dans un état non-discernable qui peut l'empêcher d'exécuter les fonctions d'évacuation;
- (c) peut souffrir des lésions corporelles à la suite de l'exécution d'une ou de ces fonctions ; ou
- (d) ne souhaite pas exercer des fonctions de sortie d'urgence.

(9) Tout membre d'équipage de cabine doit inclure dans ses informations faites aux passagers une référence relative à la carte d'instructions aux passagers et aux fonctions à exécuter en cas d'urgence.

(10) Tout passager doit se conformer aux instructions données par un membre d'équipage ou par tout autre employé autorisé par le détenteur du certificat d'exploitant aérien dans la mise en œuvre des restrictions sur les sièges de sortie.

(11) Aucun pilote commandant de bord ne peut permettre de rouler ou repousser un aéronef, sauf si au moins un membre d'équipage requis a vérifié que toutes les rangées de sortie et les voies d'évacuation sont dégagées et aucun siège de sortie n'est occupé pas par une personne que le membre de l'équipage juge susceptible d'être incapable d'accomplir les fonctions applicables d'évacuation.

(12) Afin de se conformer au présent article, tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit :

- (a) mettre en place des procédures qui répondent aux exigences du présent article ;
- (b) soumettre ses procédures pour analyse préliminaire et approbation de l'Autorité.

(13) Toutes les procédures requises par le présent article entrent en vigueur après l'approbation finale de l'Autorité, basée uniquement sur les aspects de la sécurité des procédures du détenteur du certificat d'exploitant aérien.

Article 151. Transport de munitions de guerre

(1) Nul ne peut transporter des munitions de guerre à bord d'aéronef.

(2) Nul ne peut prendre ou faire prendre à bord d'un aéronef, ou livrer ou faire livrer pour transporter des marchandises à bord d'aéronef, lorsqu'il est au courant ou soupçonne que ce sont des munitions de guerre.

(3) Aux fins du présent règlement, le mot «munitions de guerre» désigne de telles armes, des munitions, des articles, des matériaux ou des dispositifs qui sont conçus ou adaptés pour être utilisés dans la guerre.

(4) Sans préjudice des alinéas (1) et (2) ci-dessus, personne ne peut transporter ou avoir en sa possession n'importe quelle arme à bord d'un aéronef immatriculé au Burundi, à condition que cette arme, n'étant pas munition de guerre, puisse être transportée comme bagage d'un passager s'elle est rangée dans la partie d'aéronef inaccessible aux passagers et, dans le cas d'une arme à feu, elle ne peut pas être embarquée.

(5) Aucune des dispositions du présent article qui ne peut s'appliquer à des armes ou des munitions prises ou transportées à bord d'un aéronef, s'elles peuvent, en vertu de la loi de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, être légalement prises ou transportées à bord dans le but d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord.

Article 152. Interdiction de transport d'armes

Nul ne peut, à bord d'un aéronef exploité en transport aérien commercial, porter sur soi une arme meurtrière ou dangereuse, de façon cachée ou non dissimulée.

Article 153. Oxygène à usage médical des passagers

(1) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit permettre à un passager de porter et utiliser seulement le matériel pour le stockage, la production ou l'alimentation en oxygène médical tel que prescrit par l'Autorité.

(2) Toute personne doit s'abstenir de fumer et aucun membre d'équipage ne peut permettre à quiconque de fumer à bord d'aéronef.

(3) Aucun membre d'équipage ne peut permettre à quiconque de se connecter ou déconnecter de l'alimentation de l'oxygène ou d'un cylindre d'oxygène pendant qu'un autre passager est à bord d'aéronef.

Article 154. Transport à bord de bagages

(1) Personne ne peut permettre :

(a) l'embarquement de bagages sauf s'ils peuvent être solidement et correctement arrimés en conformité avec les procédures du manuel d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien;

(b) les portes d'entrée de passagers à bord d'aéronef d'être fermées en cours de préparation pour le roulage ou le repoussement vers arrière, sauf si un membre d'équipage requis a vérifié que chaque article de bagage est bien rangé dans des racks aériens avec des dispositifs approuvés de retenue ou de portes, ou dans des endroits approuvés à l'arrière du cloison ;

(c) les bagages à bord d'être rangés dans un endroit qui ferait qu'il soit chargé au-delà de sa limitation de poids maximum du placard.

(2) Tous les emplacements de stockage spécifiés à l'alinéa (1) (c) doivent être capables de retenir les articles dans des impacts d'accident grave assez pour provoquer de forces d'inertie ultime spécifiées dans des conditions d'atterrissage d'urgence en vertu desquelles l'aéronef était certifié de type .

Article 155. Transport de fret dans de compartiments de passagers

(1) Nul ne peut permettre le transport de fret dans le compartiment de passagers d'un aéronef sauf celui qui est prescrit par l'Autorité.

(2) Tout fret peut être transporté partout dans le compartiment s'il est effectué dans un bac approuvé pour le fret, qui répond aux spécifications suivantes :

(a) le bac doit résister aux facteurs de charge et aux conditions d'atterrissage d'urgence applicables aux sièges passagers de l'avion dans lequel il est installé, multiplié par un facteur de 1,15, en utilisant le poids du bac et le poids maximal de fret qu'il peut transporter;

(b) le poids maximal de fret que le bac est homologué de transporter et toutes les instructions nécessaires pour assurer une répartition correcte du poids dans le bac doivent être visiblement marquées sur le bac;

(c) le bac ne peut pas imposer une charge sur le plancher de l'aéronef ou sur une autre structure d'aéronef qui dépasse les limites de charge de cette structure;

(d) le bac doit être attaché aux glissières de siège ou de structure du plancher de l'aéronef, et sa fixation doit résister aux facteurs de charge et aux conditions d'atterrissage d'urgence applicables aux sièges de passagers de l'aéronef dans lequel le bac est installé, multiplié par soit le facteur 1,15 ou le facteur de fixation du siège spécifié de l'aéronef, laquelle valeur est plus élevée des deux, en utilisant le poids combiné du bac et le poids maximal de chargement, que le bac peut transporter;

(e) le bac ne peut pas être installé dans une position qui limite l'accès ou l'utilisation de n'importe quelle sortie requise de secours, ou de l'allée de l'habitacle;

(f) le bac doit être entièrement fermé et fait d'un matériau qui résiste au moins à la flamme;

(g) des sauvegardes appropriées doivent être garanties dans le bac pour éviter le déplacement du fret dans des conditions d'atterrissage d'urgence ;

(h) le bac ne peut pas être installé dans une position qui empêche tout passager de voir les panneaux « ceinture de sécurité », « non fumeur », ou tout panneau de sortie requis, sauf si un panneau auxiliaire ou d'autres moyens approuvés pour la notification correcte au passager sont fournis.

(3) Du fret ainsi que les bagages à bord peuvent être transportés partout dans le compartiment de passager d'un petit porteur s'ils sont transportés dans un porte-bagage approuvé, un bac ou un compartiment installé dans l'aéronef, s'ils sont attachés par des moyens approuvés, ou s'ils sont transportés en conformité avec chacune des dispositions suivantes :

(a) pour le fret, il est correctement attaché par une ceinture de sécurité ou par tout autre dispositif de retenue ayant une résistance suffisante pour éliminer la possibilité de déplacement au cours de tous les vols normalement prévus et des conditions du sol, ou pour les bagages à bord, ils sont retenus de façon à empêcher leur déplacement au cours des turbulences de l'air;

(b) ils sont emballés ou recouverts afin d'éviter d'éventuelles blessures des occupants;

(c) ils n'imposent aucune charge sur les sièges ou sur la structure du plancher qui dépasse la limitation de charge pour ces composants;

(d) ils ne se trouvent pas dans une position qui obstrue l'accès ou l'utilisation de sortie régulière ou d'urgence requise, ou l'utilisation de l'allée entre l'équipage et l'habitacle, ou se trouvent dans une position qui obstrue toute vue du passager au panneaux «ceinture de sécurité» et « non fumeur » ou à une pancarte, ou à tout signal de sortie requise, sauf si un signal auxiliaire ou autres moyens approuvés pour la notification correcte des passagers sont fournis;

(e), ils ne sont pas transportés directement au-dessus des occupants assis;

(f) ils sont arrimés conformément aux restrictions pendant le décollage et l'atterrissage;

(g) concernant l'exploitation unique du fret, le fret est chargé de telle sorte qu'au moins une sortie régulière ou d'urgence est disponible pour fournir aux occupants d'aéronef un moyen de sortie non obstruée de l'aéronef, en cas d'une situation d'urgence.

Article 156. Panneaux de renseignements des passagers

Tout pilote commandant de bord d'aéronef doit mettre en marche des panneaux d'indicateurs requis des passagers lors de tout mouvement sur la surface, pour chaque décollage et chaque atterrissage et quand cela est nécessaire.

Article 157. Consignes nécessaires aux passagers relatives au détenteur de certificat d'exploitant aérien

(1) Nul ne peut commencer un décollage sauf si les passagers sont renseignés en conformité avec les procédures du manuel d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien sur :

(a) les restrictions et interdictions de fumer;

(b) l'emplacement des issues de secours et leur utilisation;

- (c) l'utilisation de ceintures de sécurité;
- (d) les moyens de flottaison d'urgence, l'emplacement et l'utilisation;
- (e) l'emplacement et la manière générale de l'utilisation de l'équipement principal d'urgence pour un usage collectif;
- (f) l'emplacement et le fonctionnement d'extincteur;
- (g) le dépôt de dossiers de sièges;
- (h) l'utilisation normale et d'urgence de l'oxygène, si le vol est au-dessus de douze mille (12.000) pieds (4.800 m) au-dessus du niveau moyen de la mer ;
- (i) la carte d'instructions des passagers.

(2) Immédiatement avant ou après avoir désactivé le panneau de ceinture de sécurité, tout pilote commandant de bord doit s'assurer que les passagers sont informés de garder leurs ceintures de sécurité bouclées en position assise, même lorsque le panneau de ceinture de sécurité est désactivée.

(3) Avant de procéder au décollage, tout pilote commandant de bord doit s'assurer que les personnes à mobilité réduite sont personnellement informés:

- (a) de la voie de sortie la plus appropriée ;
- (b) du moment de commencer à se déplacer vers la sortie en cas d'urgence.

(4) Tout pilote de commande de bord exploitant des vols de transport commercial doit s'assurer que les consignes spécifiées dans le présent article contiennent tous les objets approuvés pour les exploitations spécifiques conduites telles que spécifiées dans le manuel d'exploitation approprié.

(5) Tout exploitant doit s'assurer à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage et chaque fois, en raison de turbulences ou de toute situation d'urgence survenant au cours d'un vol, le principe de précaution est jugé nécessaire, tous les passagers à bord d'un aéronef doivent être sécurisés dans leurs sièges par des moyens de ceintures ou harnais de sécurité mis à la disposition.

Article 158. Consignes aux passagers en cas de longs survols des eaux

Nul ne peut commencer de longs survols des eaux sauf si tous les passagers ont été informés verbalement de l'emplacement et de l'exploitation de gilets de sauvetage, des radeaux de sauvetage et d'autres dispositifs de flottaison, y compris une démonstration de la méthode de pose et de gonflage de gilet de sauvetage.

Article 159. Ceintures de sécurité des passagers

(1) Tout passager occupant un siège ou une couchette doit mettre sa ceinture de sécurité et la garder bouclée au moment où le panneau est allumé ou à chaque fois qu'il y a une instruction du pilote commandant de bord, dans un aéronef non doté d'un tel panneau.

(2) Une ceinture de sécurité passager ne peut pas être utilisée par plus d'un occupant pendant le décollage et l'atterrissage.

(3) A chaque siège inoccupé, toute ceinture de sécurité et tout harnais de sécurité, s'ils sont installés, doivent être attachés afin de ne pas gêner les membres d'équipage dans l'exercice de leurs fonctions ou dans l'évacuation rapide des occupants en cas d'urgence.

(4) Une personne âgée de moins de deux (2) ans peut être assistée par un adulte occupant un siège ou une couchette.

(5) Une couchette comme un siège à divan ou un salon, peut être occupée par deux (2) personnes à condition qu'elle soit dotée d'une ceinture de sécurité approuvée pour chaque personne et utilisée uniquement pendant le vol en croisière.

Article 160. Arrière de siège de passager

(1) Personne ne peut permettre l'atterrissage ou le décollage d'un aéronef sauf si chaque arrière de siège de passager se trouve dans une position verticale.

(2) Des exceptions à cette exigence ne peuvent pas être faites qu'en conformité avec les procédures du manuel d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien pourvu que l'arrière du siège n'obstrue aucun accès de passager vers l'allée ou aucune sortie de secours.

Article 161. Stockage de nourriture, boissons et service de passagers

Nul ne peut permettre la circulation d'un aéronef au sol, le décollage ou l'atterrissage :

(a) lorsque de la nourriture, de la boisson ou de l'objet de table offert par un détenteur du certificat d'exploitant aérien est situé sur n'importe quel siège du passager ;

(b) sauf si chaque table de nourriture et de plateau de boissons se trouvant sur le siège arrière est en position repliée.

Article 162. Fixation d'éléments de masse dans le compartiment de passagers

Nul ne peut permettre :

(a) le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef sauf si chaque élément de masse situé dans la cabine de passagers est correctement fixé pour ne pas se substituer en danger pendant le roulage, le décollage et l'atterrissage et au moment des conditions météorologiques turbulentes; ou

(b) le roulage, le décollage et l'atterrissage d'un aéronef sauf si chaque charrette servant à chaque passager est fixée dans sa position repliée.

Qualifications de Membre d'équipage et d'Agent d'exploitation dans le transport aérien commercial

Article 163. Limitation d'âge

Nul ne peut prester ou utiliser une personne en qualité de pilote requis sur un aéronef engagé dans l'exploitation des vols de transport commercial international s'il a atteint l'âge de soixante cinq (65) ans.

Article 164. Spécifications de la licence du pilote commandant de bord sur les aéronefs à turboréacteur, turbosoufflante ou sur gros porteurs

Nul ne peut agir en qualité de pilote commandant de bord d'aéronefs à turboréacteur, turbosoufflante ou sur de gros porteurs sur des vols de transport commercial sauf s'il est titulaire d'une licence de pilote de ligne avec qualification de type approprié.

Article 165. Spécifications de la licence du pilote commandant de bord sur des aéronefs non-turboréacteurs ou sur de petits porteurs à turbosoufflante

Nul ne peut agir en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef non-turboréacteur à double flux ou d'un petit porteur à turbosoufflante dans des vols de transport commercial au cours:

(a) de l'exploitation en régime de vol aux instruments sauf s'il est titulaire d'une licence de pilote professionnel avec qualification de classe appropriée pour la catégorie des aéronefs exploités et une qualification aux instruments et répond aux conditions d'expérience pour l'exploitation ; ou

(b) de l'exploitation en régime de vol à vue sauf s'il est titulaire d'une licence de pilote professionnel avec des qualifications de catégorie et de classe appropriées pour l'aéronef exploité.

Article 166. Expérience aéronautique du pilote commandant de bord sur de petits porteurs

Tout exploitant doit s'assurer que:

(a) un titulaire de licence de pilote professionnel ne peut voler en qualité de pilote commandant de bord certifié dans le manuel de vol d'aéronef pour être exploité par un seul pilote, sauf si:

(i) lors de la conduite des vols de transport de passagers en vertu des règles de vol à vue en dehors d'un rayon de cinquante (50) miles nautiques (92.600 mètres) à partir d'un aéroport de départ, le pilote totalise au moins trois cent (300) heures de vol sur avions ou détient une qualification de vol aux instruments en état de validité, ou

(ii) lorsqu'il vole sur un type d'aéronef multimoteur en vertu des règles de vol aux instruments, tout pilote doit disposer d'un minimum de sept cents (700) heures de vol sur avions dont quatre cents (400) heures en qualité de pilote commandant de bord, dont cinquante (50) heures de vol ont été effectuées en vertu de règles de vol aux instruments, y compris quarante (40) heures de vol effectuées sur aéronefs multimoteurs,

(iii) les quatre cents (400) heures de vol indiquées à l'alinéa (a) (ii) ci-dessus peuvent être remplacées par des heures de vol en qualité de copilote sur la base de deux (2) heures de copilote équivalent à une (1) heure en tant que pilote commandant de bord à condition que ces heures soient acquises au sein d'un système de pilotage en équipage multiple figurant dans le manuel d'exploitation spécifié dans *le règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*;

(b) en plus de l'alinéa (a) (ii) ci-dessus, lors de l'exploitation en vertu des règles de vol aux instruments en tant que seul pilote, les spécifications prescrites dans l'article 28 du présent règlement sont remplies ;

(c) dans les opérations de pilotage en équipage multiple, en plus de l'alinéa (a) ci-dessus, avant d'entreprendre le vol en qualité de pilote commandant de bord, le cours de commandement prescrit dans le manuel d'exploitation spécifié dans *le règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aérien* est suivi.

Article 167. Spécifications de licence de copilote

Personne ne peut agir en qualité de copilote d'un aéronef dans des vols de transport commercial sauf s'il est titulaire d'une :

(a) licence de pilote professionnel avec qualifications de classe, de catégorie et de type appropriées d'aéronef exploité ;

(b) qualification de vol aux instruments.

Article 168. Spécifications de licence de mécanicien navigant

Personne ne peut agir en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef sauf s'il est titulaire d'une licence de mécanicien navigant avec une qualification de type appropriée.

Article 169. Pilote qualifié pour exécuter les fonctions de mécanicien navigant

Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que, sur tous les vols nécessitant un mécanicien navigant, il est affecté au moins un autre membre d'équipage de conduite qualifié pour exercer les fonctions de mécanicien navigant dans le cas où ce dernier est frappé d'incapacité.

Article 170. Personnes qualifiées pour approbation de mise en service

Nul ne peut agir en qualité d'agent d'exploitation technique dans l'approbation de vols de transport commercial de passagers sauf s'il est titulaire d'une licence d'agent d'exploitation technique ou d'une licence de pilote de ligne, et est actuellement qualifié par le détenteur du certificat d'exploitant aérien pour l'exploitation du type d'aéronef utilisé.

Article 171. Endoctrinement des procédures d'entreprise

(1) Nul ne peut servir utiliser dans des vols de transport commercial une personne en qualité de membre d'équipage ou d'agent d'exploitation technique sauf s'il a terminé le programme d'endoctrinement des procédures d'entreprise approuvé par l'Autorité, qui doit comprendre une étude complète sur des procédures pertinentes du manuel d'exploitation des fonctions du membre d'équipage ou d'agent d'exploitation aérienne.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation a acquis une formation d'endoctrinement d'entreprise qui couvre les domaines suivants:

- (a) l'organisation du détenteur du certificat d'exploitant aérien, la portée de l'exploitation et les pratiques administratives concernant les affectations et fonctions des membres d'équipage;
- (b) des dispositions appropriées des règlements de l'aviation civile, autres règlements applicables et indications techniques;
- (c) des procédures et politiques du détenteur du certificat d'exploitant aérien;
- (d) des manuels applicables du membre d'équipage;
- (e) des parties appropriées du manuel d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien.

(3) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit fournir un minimum de quarante (40) heures d'enseignement programmé pour la formation d'endoctrinement de base sauf si une réduction d'heures d'enseignement est approuvée par l'Autorité.

Article 172. Formation initiale sur des marchandises dangereuses

(1) Tout exploitant ou propriétaire d'un aéronef doit établir et maintenir des programmes de formation approuvés du personnel tel que requis par les Instructions techniques.

(2) Tout exploitant ou propriétaire ne détenant pas une autorisation permanente de transporter des marchandises dangereuses doit veiller à ce que :

- (a) du personnel engagé dans le traitement général du fret a reçu une formation en vue d'exécution de leur fonction en rapport avec de marchandises dangereuses, qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 1 du tableau 4 ci-dessous, avec approfondissement suffisant pour s'assurer de l'acquisition de la prise de conscience

sur des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences applicables au transport de ces marchandises par les passagers ;

(b) des membres d'équipage, du personnel chargé du traitement de passagers et du personnel de sûreté utilisés par un détenteur de certificat d'exploitant aérien, chargés du filtrage des passagers et de leurs bagages, ont reçu une formation qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 2 du tableau 4 ci-dessous avec approfondissement suffisant pour s'assurer de l'acquisition de la prise de conscience sur les dangers associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences applicables au transport de ces marchandises par les passagers.

TABLEAU 4. FORMATION DE MEMBRES D'EQUIPAGE ET AUTRES

Domaine de formation	Colonne 1	Colonne 2
Philosophie générale	X	X
Restrictions frappant le transport aérien de marchandises dangereuses		X
Étiquetage et marquage de colis	X	X
Marchandises dangereuses dans le bagage de passager	X	X
Procédures d'urgence	X	X

Remarque: « X » indique un domaine à couvrir.

(3) Tout exploitant ou propriétaire détenant une approbation permanente pour transporter des marchandises dangereuses doit s'assurer que :

(a) le personnel qui est engagé dans l'acceptation des marchandises dangereuses a reçu une formation et est qualifiée pour mener à bien leur fonctions qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 1 du tableau 5 ci-dessous avec approfondissement suffisant pour s'assurer que le personnel peut prendre des décisions sur l'acceptation ou le refus des marchandises dangereuses offertes pour le transport par voie aérienne;

(b) le personnel qui est engagé dans les services en escale, le stockage et le chargement de marchandises dangereuses a reçu une formation pour leur permettre de s'acquitter de leurs fonctions à l'égard de marchandises dangereuses qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 2 du tableau 5 ci-dessous avec une connaissance approfondie pour s'assurer de l'acquisition de la prise de conscience sur les dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les traiter et les charger;

(c) le personnel qui est engagé dans le traitement général du fret a reçu une formation pour lui permettre de s'acquitter de leurs fonctions à l'égard de marchandises dangereuses qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 3 du

tableau 5 ci-dessous avec une connaissance suffisante pour s'assurer de l'acquisition de la prise de conscience sur les dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les traiter et les charger;

(d) les membres d'équipage de conduite ont reçu une formation qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 4 du tableau 5 ci-dessous avec une connaissance suffisante pour s'assurer de l'acquisition de la prise de conscience sur les dangers associés aux marchandises dangereuses et comment elles doivent être transportées dans un aéronef;

(e) le personnel en charge du traitement de passagers et le personnel de sûreté utilisés par un exploitant, qui s'occupe du filtrage des passagers, de leurs bagages et des membres d'équipage autres que les membres d'équipage de conduite, ont reçu une formation qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 5 du tableau 5 ci-dessous avec une connaissance approfondie pour s'assurer de l'acquisition de la prise de conscience sur les dangers associés aux marchandises dangereuses et les exigences qui s'appliquent au transport de ces marchandises par des passagers ou, plus généralement, leur transport à bord d'aéronef.

TABLEAU 5. FORMATION DU PERSONNEL AUTRES QUE MEMBRES D'EQUIPAGE

Domaine de formation	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Philosophie générale	X	X	X	X	X
Restrictions frappant le transport aérien de marchandises dangereuses	X	X		X	X
Classification et liste de marchandises dangereuses	X	X		X	
Spécifications et instructions générales sur l'emballage	X				
Etiquetage et marquage de colis	X	X	X	X	X
Documentation d'expéditeur	X				
Acceptation de marchandises dangereuses et utilisation de liste de vérification	X				
Chargement, restrictions au chargement et isolement	X	X	X	X	
Inspections pour déterminer s'il y a eu des dommages ou des déperditions et procédures de décontamination	X	X			
Renseignements à fournir au pilote commandant de bord	X	X		X	
Marchandises dangereuses dans le bagage de passager	X			X	X
Procédures d'urgence	X	X	X	X	X

Remarque: « X » indique un domaine à couvrir

(4) Tout exploitant ou propriétaire doit s'assurer que :

- (a) tout le personnel à qui est exigé de la formation sur les marchandises dangereuses, reçoit une formation périodique ne dépassant pas deux (2) ans d'intervalles ;
- (b) les dossiers de formation sur les marchandises dangereuses sont conservés pour tout le personnel formé conformément aux dispositions du présent article ;
- (c) le personnel des agents de services d'assistance est formé conformément aux colonnes applicables du tableau 4 ou du tableau 5 ci-dessus.

Article 173. Programmes de formation de sûreté

(1) Tout exploitant doit instituer et appliquer un programme approuvé de formation sur la sûreté, qui garantit que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite, qui comprend, au minimum, les éléments suivants :

- (a) la détermination de la gravité de tout événement ;
- (b) la communication et la coordination entre les membres d'équipage ;
- (c) les réactions appropriées de légitime défense ;
- (d) l'utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'Etat de l'exploitant ;
- (e) la compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;
- (f) les exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
- (g) les procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion;
- (h) les opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

(2) Tout exploitant doit instituer et appliquer aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés voulus des mesures et des techniques d'inspection et filtrage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

Article 174. Formation initiale en gestion des ressources d'équipage

(1) Nul ne peut servir ni utiliser une personne dans les vols de transport commercial en qualité de membre d'équipage ou d'agent d'exploitation technique sauf s'elle a terminé le programme initial de formation sur la gestion des ressources d'équipage approuvé par l'Autorité.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que tous les membres d'équipage ont reçu une formation sur la gestion des ressources d'équipage comme une partie de leurs exigences sur la formation initiale et périodique.

(3) Tout programme de formation sur la gestion des ressources en équipage doit comprendre:

- (a) un endoctrinement initial ou une partie de prise de conscience;
- (b) une méthode préconisant la pratique récurrente et la rétroaction ;
- (c) une méthode préconisant le renforcement continu.

(4) Les sujets du programme de formation devant être contenus dans un cours de formation initiale sur les ressources de gestion en équipage sont :

- (a) les processus de communication et la conduite de décision;
- (b) les influences internes et externes sur les communications interpersonnelles;
- (c) les obstacles à la communication;
- (d) la capacité d'écoute;
- (e) les compétences de prise de décision;
- (f) des séances d'information efficaces;
- (g) le développement d'une communication ouverte;
- (h) l'enquête, le plaidoyer et la formation sur l'affirmation;
- (I) l'autocritique de l'équipage;
- (j) la résolution des conflits ;
- (k) la formation d'équipe et la maintenance;
- (l) la formation sur le commandement (leadership) et sur la camaraderie (fellowship);
- (m) les relations interpersonnelles;
- (n) la gestion de la fatigue ;
- (o) la prise de conscience de la situation;
- (p) la façon de préparer, planifier et contrôler les exécutions des tâches;
- (q) la répartition de la charge ;

- (r) l'évitement de distraction;
- (s) les facteurs individuels ;
- (t) la réduction du stress.

Article 175. Premiers exercices sur l'équipement d'urgence

(1) Nul ne peut servir ni utiliser dans des vols de transport commercial une personne en qualité de membre d'équipage sauf s'elle a terminé un programme de formation initiale appropriée sur l'équipement d'urgence et des exercices pour le poste de membre d'équipage approuvés par l'Autorité concernant l'équipement d'urgence disponible sur l'aéronef à exploiter.

(2) Tout membre d'équipage doit terminer une formation d'urgence pendant des périodes de formation spécifiques, en utilisant les éléments de l'équipement d'urgence installé à bord de chaque type d'avion.

(3) Au cours de la formation initiale, tout membre d'équipage doit effectuer une fois les exercices d'urgence suivants:

- (a) exercices relatifs à l'équipement de protection respiratoire ou à la lutte contre l'incendie:
 - (i) localiser la source d'incendie ou de fumée pour un feu réel ou simulé,
 - (ii) mettre en œuvre des procédures pour une coordination et de communication efficace d'équipage, y compris la notification des membres d'équipage de conduite au sujet de la situation des incendies,
 - (iii) donner et activer de l'équipement de protection respiratoire installé ou un dispositif approuvé de simulation d'équipement de protection respiratoire,
 - (iv) manœuvrer dans un espace limité avec une visibilité réduite,
 - (v) utiliser efficacement le système de communication d'aéronef,
 - (vi) identifier la classe d'incendie,
 - (vii) sélectionner l'extincteur approprié,
 - (viii) enlever correctement l'extincteur du dispositif de fixation,
 - (ix) préparer, exploiter et décharger l'extincteur correctement,
 - (x) utiliser des techniques convenables de lutte contre l'incendie pour le type d'incendie ;

(b) les exercices relatifs à l'évacuation d'urgence :

- (i) reconnaître et évaluer une situation d'urgence,
- (ii) présumer une position appropriée de protection,
- (iii) imposer aux passagers de présumer une position de protection,
- (iv) mettre en œuvre des procédures de coordination d'équipage,
- (v) veiller à l'activation de l'éclairage de secours,
- (vi) évaluer l'état de l'aéronef,
- (vii) initier l'évacuation en fonction du signal ou de la décision,
- (viii) imposer aux passagers d'enlever leurs ceintures de sécurité et évacuer les lieux,
- (ix) évaluer la sortie et rediriger les passagers, le cas échéant, pour ouvrir les issues, y compris le déploiement des toboggans et faire appel aux secouristes pour assistance,
- (x) imposer aux passagers d'évacuer vers la sortie et s'enfuir de l'aéronef,
- (xi) aider les passagers ayant de besoins spéciaux, tels que les handicapés, les personnes âgées et des personnes dans un état de panique,
- (xii) sortir réellement de l'aéronef ou du dispositif de formation en utilisant au moins un des radeaux d'évacuation d'urgence installés.

(4) Tout membre d'équipage doit accomplir des exercices d'urgence supplémentaires au cours de la formation initiale et périodique, y compris l'exécution des exercices d'urgence suivants:

(a) les exercices relatifs aux sorties de secours :

- (i) vérifier correctement avant le vol chaque type de sortie de secours et toboggan d'évacuation ou toboggan-radeau de sauvetage, si cela fait partie des fonctions assignées aux membres d'équipage de cabine,
- (ii) désarmer et ouvrir chaque type de porte de sortie en mode normal,
- (iii) fermer chaque type de porte de sortie en mode normal,
- (iv) armer chaque type de porte de sortie en mode d'urgence,
- (v) ouvrir chaque type de porte de sortie en mode d'urgence,

- (vi) utiliser le système de gonflage du toboggan manuel pour effectuer ou assurer le gonflage du toboggan ou du toboggan-radeau,
 - (vii) ouvrir chaque type de fenêtre de sortie,
 - (viii) enlever la corde d'échappement et la mettre à la disposition pour son usage ;
- (b) l'exercice relatif aux extincteurs portatifs de lutte contre l'incendie sur une véritable incendie ou simulée n'est pas nécessaire au cours de cet exercice :
- (i) vérifier avant le vol chaque type d'extincteur portatif,
 - (ii) localiser la source d'incendie ou de fumée et identifier la classe d'incendie,
 - (iii) sélectionner l'extincteur approprié et retirer le dispositif de fixation,
 - (iv) préparer l'extincteur pour emploi,
 - (v) exploiter et décharger chaque type d'extincteur d'incendie portable installé,
 - (vi) utiliser des techniques convenables pour la lutte contre l'incendie pour le type de feu,
 - (vii) mettre en œuvre des procédures de communication et de coordination efficace de l'équipage, y compris la notification des membres d'équipage sur le type d'incendie;
- (c) les exercices relatifs au système d'oxygène de secours :
- (i) exploiter réellement les bouteilles d'oxygène portatives, y compris les masques et les tubes,
 - (ii) démontrer verbalement le fonctionnement des générateurs chimiques d'oxygène,
 - (iii) préparer pour l'emploi et exploiter correctement un dispositif d'oxygène, y compris la pose et l'activation,
 - (iv) administrer de l'oxygène à soi-même, aux passagers et aux personnes ayant nécessité spéciale en oxygène,
 - (v) utiliser les procédures adéquates pour la communication et la coordination efficace de l'équipage,
 - (vi) activer l'équipement de protection respiratoire,

- (vii) ouvrir manuellement chaque type de compartiment de masque à oxygène et déployer les masques à oxygène,
 - (viii) identifier les compartiments avec des masques supplémentaires à oxygène,
 - (ix) mettre en œuvre des procédures de décompression d'action immédiate,
 - (x) réinitialiser le système d'oxygène, s'il y a lieu ;
- (d) les exercices sur le dispositif de flottaison :
- (i) revêtir et gonfler les gilets de sauvetage,
 - (ii) retirer et utiliser des coussins de flottaison,
 - (iii) démontrer des techniques de natation utilisant un coussin de siège;
- (e) les exercices relatifs à l'amerrissage forcé, s'il y a lieu, au cours desquels les stagiaires doivent exécuter des procédures relatives à un amerrissage forcé « avant et après l'impact », s'il y a lieu le type d'exploitant spécifique:
- (i) mettre en œuvre des procédures de coordination de l'équipage, y compris une information avec le commandant pour obtenir des informations pertinentes sur l'amerrissage forcé et sur les membres d'équipage de cabine,
 - (ii) coordonner le délai de préparation de passagers et de cabine,
 - (iii) informer convenablement les passagers sur les procédures d'amerrissage forcé,
 - (iv) s'assurer que la cabine est prête, y compris la sécurisation des bagages transportés, des toilettes et des offices,
 - (v) démontrer comment déployer et gonfler correctement des toboggans-radeaux,
 - (vi) retirer, positionner et fixer les toboggans-radeaux à l'aéronef,
 - (vii) gonfler les radeaux,
 - (viii) utiliser des cordes d'échappement aux sorties situées au-dessus des ailes,
 - (ix) faire appel à tous les assistants pour secours,
 - (x) utiliser des toboggans et des coussins de siège comme dispositifs de flottaison,

(xi) enlever l'équipement d'urgence approprié de l'aéronef,

(xii) mettre correctement à bord des radeaux,

(xiii) engager des procédures de gestion de radeaux, comme la déconnexion de radeaux de l'aéronef, en appliquant immédiatement les premiers soins, le sauvetage de personnes de l'eau, la récupération des rations flottantes et d'équipement, le déploiement de l'ancre flottante, l'attachement des radeaux ensemble ainsi que l'activation ou l'assurance du fonctionnement de l'émetteur de localisation d'urgence,

(xiv) engager des procédures de survie de base, telles que la suppression et l'utilisation des articles de la trousse de survie, la réparation et l'entretien des radeaux, l'assurance de la protection contre l'exposition, la communication de l'emplacement, la fourniture continue des premiers secours et de subsistance,

(xv) utiliser les lignes de sauvetage de soulèvement de personnes dans l'eau,

(xvi) lier ensemble les toboggans-radeaux ou les radeaux,

(xvii) utiliser la ligne de vie sur le bord d'un toboggan-radeau ou d'un radeau comme une poignée,

(xviii) sécuriser les articles de trousse de survie.

(5) Tout membre d'équipage doit accomplir les exigences sur les exercices supplémentaires d'urgence pendant la formation initiale et périodique, y compris exercices d'urgence suivants:

(a) l'enlèvement de radeau de sauvetage et l'exercice sur le gonflage, en cas de besoin:

(i) enlever un radeau de sauvetage de l'aéronef ou du dispositif de formation,

(ii) gonfler un radeau de sauvetage,

(b) les exercices sur le transfert de toboggan-radeau:

(i) transférer chaque type d'emballage toboggan-radeau d'une porte inutilisable à une porte utilisable,

(ii) débrancher le toboggan-radeau d'une porte inutilisable,

(iii) rediriger les passagers vers le radeau diapositive utilisable,

(iv) installer et déployer le toboggan-radeau à une porte utilisable ;

(c) les exercices sur le détachement, le gonflage et le déploiement du toboggan et du toboggan-radeau :

- (i) engager la barre de retenue du toboggan dans les parenthèses au sol,
 - (ii) gonfler le toboggan avec et sans usage rapide de poignée, manuellement ou automatiquement,
 - (iii) déconnecter le toboggan de l'aéronef pour une utilisation comme dispositif de flottaison,
 - (iv) armer le toboggan-radeau pour un gonflage automatique,
 - (v) débrancher le toboggan-radeau de l'aéronef ;
- (d) les exercices sur le toboggan d'évacuation d'urgence :
- (i) ouvrir la sortie armée avec le gonflage et le déploiement du toboggan et le toboggan-radeau,
 - (ii) sortir de l'aéronef via le toboggan d'évacuation et s'enfuir vers une distance sécurisée.

Article 176. Formation initiale d'équipage de conduite au sol sur aéronef

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne comme membre d'équipage dans des vols de transport commercial sauf s'elle a terminé la formation initiale au sol approuvée par l'Autorité pour le type d'aéronef.

(2) Toute formation initiale de membres d'équipage de conduite au sol sur des aéronefs doit comprendre les parties pertinentes des manuels d'exploitation relatives à la performance spécifique, à la masse et au centrage de l'aéronef, aux politiques d'exploitation, aux systèmes, aux limites, aux procédures normales, anormales et d'urgence sur le type d'aéronef à utiliser.

(3) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit avoir un programme de formation initiale d'équipage de conduite au sol sur un aéronef, applicable au type d'exploitation et d'aéronefs.

(4) Toutes les instructions doivent comprendre au moins les matières générales suivantes:

(a) la régulation du détenteur du certificat d'exploitant aérien, l'autorisation de vol, le contrôle d'exploitation ou le vol à la suite des procédures;

(b) les principes et les méthodes de détermination de la masse et du centrage et les limites de la piste pour le décollage;

(c) la reconnaissance et l'évitement des conditions météorologiques défavorables ainsi que les procédures de vol qui doivent être suivies lors de l'exploitation dans les conditions suivantes :

- (i) le givrage,

- (ii) le brouillard,
- (iii) la turbulence,
- (iv) les fortes précipitations,
- (v) les orages,
- (vi) le cisaillement du vent à basse altitude et la microrafale,
- (vii) la faible visibilité ;

(d) les procédures de communication normale et d'urgence et l'équipement de navigation, y compris les procédures de communications du détenteur du certificat d'exploitant aérien et les exigences d'autorisation du contrôle de la circulation aérienne;

(e) les procédures de navigation utilisés dans la région de départ, en route, dans la zone d'arrivée, les phases d'approche et d'atterrissage;

(f) la formation homologuée de la gestion des ressources d'équipage ;

(g) les systèmes de contrôle du trafic aérien, les procédures et la phraséologie;

(h) les caractéristiques de performance d'aéronef au cours de tous les régimes de vol, y compris :

- (i) l'utilisation de graphiques, de tableaux, de données disposées en tableaux et autres renseignements manuels y relatifs,

- (ii) les problèmes de performances normales, anormales et d'urgence,

- (iii) la météorologie et les facteurs de performance limitant le poids, telles que la température, la pression, les pistes contaminées, les précipitations, la montée et les limites de la piste,

- (iv) les facteurs limitant la performance d'équipements en panne, telle que une liste minimale d'équipements ou une liste d'écarts de configuration, hors de fonctionnement,

- (v) les conditions particulières d'exploitation, telles que les pistes non revêtues, les aérodromes de haute altitude et les exigences de dérive.

(5) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit avoir un programme de formation initiale au sol de l'équipage de conduite sur un aéronef applicable au type d'exploitation effectuée et aux aéronefs utilisés, y compris au moins des systèmes d'aéronefs suivants:

- (a) concernant les aéronefs:

(i) les dimensions des aéronefs, le rayon de braquage, l'aménagement de panneaux, la cabine de conduite et la configuration de cabine,

(ii) d'autres grands systèmes et les composants ou appareils de l'aéronef;

(b) concernant les groupes motopropulseurs:

(i) la description de base du moteur,

(ii) les caractéristiques des moteurs,

(iii) les composants du moteur tels que les conduites d'accessoires, de l'allumage, de l'huile, du contrôle de carburant, les hydrauliques et les caractéristiques de prélèvement de l'air ;

(c) concernant le système électrique :

(i) les sources d'alimentation électrique de l'aéronef, tels que les moteur à générateurs, le générateur du groupe de secours de démarrage et l'alimentation externe,

(ii) les conduits électriques,

(iii) les disjoncteurs,

(iv) les batteries d'aéronef,

(v) les systèmes de secours d'alimentation;

(d) concernant le système hydraulique :

(i) les réservoirs hydrauliques, les pompes, les accumulateurs, les filtres, les clapets anti-retour, des interconnexions et des actionneurs,

(ii) autres composants à commande hydraulique ;

(e) concernant le système d'alimentation en carburant :

(i) les réservoirs de carburant y compris l'emplacement et les quantités,

(ii) les moteurs à pompes,

(iii) les pompes d'alimentation,

(iv) les vannes du système,

(v) les indicateurs de quantité,

- (vi) les dispositions pour largage de carburant ;
- (f) concernant le système pneumatique :
- (i) les sources de prélèvement d'air, groupe de secours de démarrage ou groupe de démarrage au sol,
 - (ii) les moyens de routage, la ventilation et la purge d'air de commande via des vannes, les conduits, les chambres et les dispositifs de limitation de température et de pression ;
- (g) concernant le système de conditionnement de l'air et de pressurisation :
- (i) les appareils de chauffage, les sacs de conditionnement d'air, les ventilateurs, et autres dispositifs de contrôle de l'environnement,
 - (ii) les éléments du système de pressurisation, telles que des soupapes de sorties et les valves de sécurité de la pression négative,
 - (iii) les contrôles de pressurisation manuelle, automatique, de veille et les annonces;
- (h) concernant le système de commandes de vol :
- (i) les commandes primaires, y compris les dispositifs de tangage et de roulis de lacet,
 - (ii) les commandes secondaires, y compris les dispositifs de volets de bord, des volets, les compensateurs et des mécanismes d'amortissement,
 - (iii) les moyens d'actionnement, que ça soit directe ou indirecte ou par fil électrique,
 - (iv) les dispositifs de redondance ;
- (i) concernant le train d'atterrissage :
- (ia) mécanisme de rétraction et d'extension du train d'atterrissage y compris la séquence de fonctionnement des entretoises, des portes et des dispositifs de verrouillage et les systèmes de freinage et antipatinage, s'il y a lieu,
 - (ib) manœuvre de direction, y compris le train de nez ou de direction de l'appareil,
 - (ic) les modalités de boggie,
 - (id) de l'air ou des relais de capteurs au sol,
 - (ie) les indicateurs visuels de verrouillage en bas;

(j) concernant la protection de la glace et de la pluie :

(i) les systèmes d'enlèvement de pluie,

(ii) les systèmes antigivrage ou de dégivrage qui affectent les commandes de vol, les moteurs, les sondes anémométriques, les écoulements de fluide, les fenêtres du poste de pilotage et des structures d'aéronefs ;

(k) concernant les équipements et installations diverses :

(i) les sorties,

(ii) les allées,

(iii) les systèmes d'approvisionnement en eau et d'évacuation des déchets,

(iv) les toilettes,

(v) les zones de fret,

(vi) les sièges des membres de l'équipage et des passagers,

(vii) les cloisons,

(viii) les configurations de sièges et de fret,

(ix) les équipements de non-urgence et le mobilier ;

(l) concernant l'équipement de navigation :

(i) les directeurs de vol,

(ii) l'indicateur de situation horizontale,

(iii) l'indicateur magnétique radio,

(iv) des récepteurs de navigation tels que le système global de positionnement, le radiogoniomètre automatique, le radiophare omnidirectionnel de très haute fréquence, l'Omega, la navigation à très grande distance, la zone de navigation, la radioborne, le dispositif de mesure de distance,

(v) les systèmes d'inertie tels que le système d'inertie de navigation et la référence d'inertie,

(vi) les affichages fonctionnels,

(vii) des indications de défauts et les systèmes de comparaison,

(viii) les transpondeurs d'aéronefs,

(ix) les radios altimètres,

(x) le radar météorologique,

(xi) le tube à rayons cathodiques ou les affiches générées par l'ordinateur pour montrer la position de l'aéronef et des informations de navigation ;

(m) concernant le système de pilotage automatique :

(i) le pilote automatique,

(ii) les automanettes,

(iii) le directeur de vol et les systèmes de navigation,

(iv) le suivi automatique d'approche,

(v) l'atterrissage automatique,

(vi) les systèmes d'alimentation automatique en carburant et de gestion de la performance ;

(n) concernant les instruments de vol :

(i) l'arrangement de panneau,

(ii) les instruments de vol, y compris l'indicateur d'assiette, gyrodirectionnel, le compas magnétique, l'indicateur de vitesse, l'indicateur de vitesse verticale, les altimètres, les instruments de secours,

(iii) les sources d'énergie d'instruments de bord et les sources d'instruments sensoriels, tels que le Pitot de la pression statique;

(o) concernant les systèmes d'affichage :

(i) le radar météorologique,

(ii) les autres écrans cathodiques, tel que la liste de vérification, les écrans de la navigation verticale ou longitudinale ;

(p) concernant les équipements de communication

(i) les radios à haute fréquence ou à très haute fréquence,

(ii) les panneaux audio,

(iii) l'interphone à bord et les systèmes de sonorisation de passagers,

(iv) l'enregistreur de conversations,

(v) le système de communication d'aéronef et le système de notification;

(q) concernant les systèmes d'alerte :

(i) les systèmes d'alerte sonore, visuelle et tactile, y compris le critère et le degré d'urgence liée à chaque signal,

(ii) les systèmes annonceurs d'alerte de précaution et d'alerte, y compris les systèmes de proximité du sol et d'alerte de décollage ;

(r) concernant la protection contre l'incendie :

(i) les détecteurs de feu et de surchauffe, les boucles, les modules ou autres moyens de fournir des indications visuelles ou sonores, d'incendie ou la détection de surchauffe,

(ii) les procédures pour l'utilisation des systèmes d'extinction manuelle et automatique d'incendie et les agents d'extinction,

(iii) les sources d'énergie nécessaires pour fournir une protection contre les incendies et les conditions de surchauffe dans les moteurs, le groupe de secours de démarrage, la soute ou la roue, le poste de pilotage, la cabine et les toilettes;

(s) concernant l'oxygène :

(i) les systèmes portatifs de réserves d'oxygène des passagers, de l'équipage,

(ii) les sources d'oxygène telles que les sources gazeuses ou solides,

(iii) les réseaux d'écoulement et de distribution,

(iv) les systèmes de déploiement automatiques,

(v) les régulateurs, les niveaux de pression et les jauges,

(vi) les exigences d'entretien ;

(t) concernant l'éclairage :

(i) le poste de pilotage, la cabine et les systèmes d'éclairage extérieur,

(ii) les sources d'énergie,

(iii) les positions d'interrupteurs,

(iv) les lieux d'emplacements d'ampoules de rechange ;

(u) concernant les équipements d'urgence :

- (i) du feu et les bouteilles d'oxygène,
- (ii) les trousse de premiers soins,
- (iii) les radeaux de sauvetage et préservateurs de sauvetage,
- (iv) les haches,
- (v) les issues de secours et les feux,
- (vi) les toboggans et les radeaux de sauvetage,
- (vii) les sangles d'échappement ou les brancards,
- (viii) les écoutilles, les échelles et les escaliers mobiles ;

(v) concernant le groupe de démarrage de secours :

- (i) les capacités électriques et de purge d'air,
- (ii) les interfaces avec les systèmes électriques et pneumatiques,
- (iii) les portes d'entrée et les conduits d'échappement,
- (iv) l'alimentation en carburant.

(6) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit avoir un programme de formation initiale d'équipage de conduite au sol de l'aéronef applicable au type d'exploitation menée et aux aéronefs utilisés, y compris au moins les éléments suivants d'intégration de systèmes d'aéronefs:

(a) l'utilisation de listes de contrôle :

- (i) les cales de sécurité,
- (ii) la préparation du poste de pilotage (la position des commutateurs et les flux de liste de contrôle),
- (iii) la liste de contrôle des appels et les réponses,
- (iv) la séquence de liste de vérifications ;

(b) la planification de vol :

- (i) les limites de performance, y compris la météorologie, le poids, les éléments de la liste minimale d'équipements et de la liste d'écarts de configuration,

- (ii) les poids requis de carburant,
 - (iii) prévisions météorologiques inférieures à la norme minimale exigée au décollage ou les spécifications d'alternance;
- (c) les systèmes de navigation :
- (i) l'avant vol et l'exploitation des récepteurs applicables,
 - (ii) les systèmes de navigation à bord,
 - (iii) l'entrée d'informations de plan de vol et la récupération;
- (d) les systèmes de vol automatique, de pilote automatique, de la poussée automatique et de directeur de vol, y compris les procédures appropriées, les indications normales et anormales ainsi que les annonceurs ;
- (e) la familiarisation du poste de pilotage :
- (i) l'activation des commandes de systèmes à bord d'aéronef et des interrupteurs pour inclure les commutateurs habituels, inhabituels et d'urgence,
 - (ii) les positions de contrôle et les annonceurs pertinents, les feux, ou autre mise en garde et les systèmes d'avertissement.

(7) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit avoir les programmes distincts de formation initiale au sol des aéronefs de dimensions variables et l'importance du sujet qui reconnaît les niveaux d'expérience des membres d'équipage de conduite approuvés par l'Autorité.

Article 177. Formation initiale au sol d'équipage de cabine d'aéronef

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial en qualité de membre d'équipage de cabine sauf s'elle a terminé une formation initiale au sol approuvée par l'Autorité pour le type d'aéronef.

(2) Toute formation initiale des aéronefs au sol des membres d'équipage de cabine doit comprendre les parties pertinentes des manuels d'exploitation relatives à la configuration spécifique d'aéronef, aux équipements, aux procédures normales et d'urgence pour les types d'aéronefs au sein de la flotte.

(3) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit avoir un programme de formation initiale au sol pour des membres d'équipage de cabine, applicable au type d'exploitation concernée et aux aéronefs utilisés, y compris au moins les sujets suivants :

- (a) la familiarisation sur aéronef :
 - (i) les caractéristiques de l'appareil et la description,

- (ii) la configuration du poste de pilotage,
 - (iii) la configuration de la cabine,
 - (iv) les offices,
 - (v) les toilettes,
 - (vi) les zones de stockage;
- (b) l'équipement d'aéronef et les installations diverses :
- (i) les postes de membre d'équipage de cabine,
 - (ii) les groupes de membre d'équipage de cabine,
 - (iii) les sièges des passagers,
 - (iv) les unités de service aux passagers et les panneaux pour facilité,
 - (v) les panneaux d'information des passagers,
 - (vi) le marquage d'aéronef,
 - (vii) les affiches d'aéronefs ;
- (c) les systèmes d'aéronefs :
- (i) le système de conditionnement de l'air et de pressurisation,
 - (ii) les systèmes de communication d'aéronefs (les appels, l'interphone et la sonorisation des passagers),
 - (iii) les systèmes électrique et l'éclairage,
 - (iv) les systèmes d'oxygène (l'équipage de conduite, l'observateur et le passager),
 - (v) le système d'alimentation en eau ;
- (d) les sorties d'aéronefs:
- (i) l'information générale,
 - (ii) les issues avec des toboggans ou des radeaux pour les opérations avant-vol et normale,
 - (iii) les issues sans toboggans pour les opérations avant-vol et normale,

- (iv) les sorties par les fenêtres ;
- (e) la communication et la coordination de membres d'équipage :
 - (i) l'autorité du pilote commandant de bord,
 - (ii) les signaux de communication de routine et les procédures,
 - (iii) les exposés verbaux de membre de l'équipage;
- (f) les fonctions et les procédures de routine de membre d'équipage :
 - (i) les responsabilités générales de membres d'équipage,
 - (ii) les obligations et les procédures de compte-rendu pour les aéronefs spécifiques,
 - (iii) les fonctions et les procédures avant l'embarquement des passagers,
 - (iv) les fonctions et les procédures d'embarquement des passagers,
 - (v) les tâches et les procédures avant le roulage à la surface,
 - (vi) les fonctions et les procédures avant le décollage applicables aux aéronefs spécifiques,
 - (vii) les fonctions et les procédures en vol,
 - (viii) les fonctions et les procédures avant l'atterrissage,
 - (ix) le mouvement à la surface, les fonctions et les procédures d'arrivée,
 - (x) les fonctions et les procédures après l'arrivée,
 - (xi) les escales;
- (g) les fonctions de traitement des passagers :
 - (i) les responsabilités générales des membres d'équipage,
 - (ii) les nourrissons, les enfants et les mineurs non accompagnés,
 - (iii) les passagers nécessitant une assistance particulière,
 - (iv) les passagers nécessitant un logement spécial,
 - (v) les spécifications de rangement à bord,

- (vi) les exigences sur les sièges de passagers,
- (vii) les exigences sur les fumeurs et les non-fumeurs,
- (viii) la formation approuvée sur la gestion des ressources d'équipage.

(4) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit avoir un programme de formation initiale au sol pour les membres d'équipage de cabine, applicables au type d'exploitation menée et aux aéronefs utilisés, y compris au moins les éléments spécifiques d'urgence d'aéronefs suivants:

(a) l'équipement d'urgence :

- (i) les systèmes de notification et de communication d'urgence,
- (ii) les issues d'aéronef,
- (iii) les issues avec des toboggans ou des radeaux, l'opération d'urgence,
- (iv) les toboggans et les radeaux dans un amerrissage forcé,
- (v) les sorties sans utilisation de toboggans d'évacuation,
- (vi) l'opération d'urgence fenêtre issues de secours,
- (vii) les sorties avec cônes de queue (opération d'urgence),
- (viii) l'opération d'évacuation du poste de pilotage par des issues de secours,
- (ix) l'équipement d'évacuation au sol et d'amerrissage forcé,
- (x) l'équipement des premiers secours,
- (xi) les systèmes d'oxygène portables, les bouteilles d'oxygène, les générateurs d'oxygène chimiques et les équipements de protection respiratoire,
- (xii) la lutte contre l'incendie,
- (xiii) les systèmes d'éclairage d'urgence,
- (xiv) l'équipement supplémentaire d'urgence;

(b) les attributions et les procédures d'urgence:

- (i) les types d'urgence spécifiques aux aéronefs,
- (ii) les signaux de communication d'urgence et les procédures,

- (iii) la décompression rapide,
 - (iv) la décompression insidieuse et la brisure de vitres et les fuites d'étanchéité sous pression,
 - (v) les incendies,
 - (vi) l'amerrissage forcé,
 - (vii) l'évacuation au sol,
 - (viii) l'évacuation non autorisée par exemple, passager initié,
 - (ix) la maladie ou la blessure,
 - (x) les situations anormales impliquant des passagers ou les membres d'équipage,
 - (xi) l'intervention illicite,
 - (xii) l'alerte à la bombe,
 - (xiii) la turbulence,
 - (xiv) les autres situations inhabituelles,
 - (xv) les accidents et les incidents précédents d'aéronefs ;
- (c) les exercices d'urgence spécifiques d'aéronef :
- (i) les exercices de sortie d'urgence,
 - (ii) les exercices d'extincteur de feu portatif,
 - (iii) les exercices de système de secours en oxygène,
 - (iv) les exercices du dispositif de flottaison,
 - (v) les exercices d'amerrissage forcé, s'il y a lieu,
 - (vi) les exercices sur le gonflage et l'enlèvement du radeau de sauvetage, en cas de besoin,
 - (vii) les exercices sur le transfert de chariot du radeau de sauvetage, s'il y a lieu,
 - (viii) les exercices sur le détachement, le gonflage et déploiement du radeau toboggan ou du toboggan, s'il y a lieu,

(ix) les exercices sur le toboggan d'évacuation d'urgence, s'il y a lieu.

(5) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation initiale au sol des membres d'équipage de cabine comprend un contrôle de compétence pour déterminer la capacité du membre d'équipage à exercer les fonctions et les responsabilités assignées.

(6) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation initiale au sol des membres d'équipage de cabine comprend au moins les heures programmées d'instruction ci-après:

(a) trente-deux (32) heures sur les multi-moteurs à turbine;

(b) seize (16) heures sur les multi-moteurs à piston.

Article 178. Contrôle de compétence de membres d'équipage de cabine

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial comme membre d'équipage de cabine sauf si, dans les douze (12) mois précédents, elle a passé le contrôle de compétence approuvé par l'Autorité exerçant les fonctions d'urgence appropriées à l'affectation de cette personne.

(2) Tous les évaluateurs doivent procéder à des contrôles de compétences des membres d'équipage de cabine pour démontrer que le niveau de compétence des candidats est suffisant pour exécuter avec succès les fonctions et les responsabilités assignées.

(3) Tout superviseur ou un inspecteur qualifié agréé par l'Autorité doit observer et évaluer les contrôles de compétence des membres d'équipage de cabine.

(4) Tous les évaluateurs doivent inclure, lors de chaque vérification de compétence de chaque membre d'équipage de cabine, de connaissances approfondies sur :

(a) l'équipement d'urgence des systèmes de communication et de notification d'urgence:

(i) les sorties d'aéronef,

(ii) les sorties avec des toboggans ou des radeaux (opération d'urgence),

(iii) les toboggans et des radeaux dans un amerrissage forcé,

(iv) les sorties sans toboggans (opération d'urgence),

(v) les sorties par les fenêtres (opération d'urgence),

(vi) les sorties avec des cônes de queue (opération d'urgence),

(vii) les sorties du poste de pilotage (opération d'urgence),

- (viii) l'équipement d'évacuation au sol et d'amerrissage forcé,
- (ix) l'équipement de premiers secours,
- (x) les systèmes d'oxygène portatifs (les bouteilles d'oxygène, les générateurs d'oxygène chimiques, les équipements de protection respiratoire),
- (xi) la lutte contre l'incendie,
- (xii) les systèmes d'éclairage d'urgence,
- (xiii) l'équipement supplémentaire d'urgence ;

(b) les procédures d'urgence :

- (i) les types de situations d'urgence spécifiques des aéronefs,
- (ii) les signaux et les procédures de communication d'urgence,
- (iii) la dépressurisation rapide,
- (iv) la décompression insidieuse, la brisure de vitre et les fuites d'étanchéité sous pression,
- (v) les incendies,
- (vi) l'amerrissage forcé,
- (vii) l'évacuation au sol,
- (viii) l'évacuation injustifiée, par exemple un passager qui est initié,
- (ix) la maladie ou la blessure,
- (x) les situations anormales impliquant des passagers ou des membres d'équipage,
- (xi) la turbulence,
- (xii) autres situations inhabituelles ;

(c) les exercices d'urgence :

- (i) l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de sécurité transportés à bord de l'avion,
- (ii) l'emplacement et l'utilisation de tous les types de sorties,

- (iii) la mise effective d'un gilet de sauvetage,
 - (iv) la mise effective d'un équipement respiratoire de protection,
 - (v) le manipulation effective des extincteurs ;
- (d) la gestion de ressources d'équipage :
- (i) les compétences de prise de décision,
 - (ii) les séances d'information et une communication ouverte en développement,
 - (iii) la formation sur l'enquête, le plaidoyer et l'affirmation de,
 - (iv) la gestion de la charge du travail;
- (e) les marchandises dangereuses :
- (i) la reconnaissance et le transport des marchandises dangereuses,
 - (ii) l'emballage approprié, le marquage et la documentation,
 - (iii) les instructions concernant les caractéristiques de compatibilité, de chargement, de stockage et de manutention;
- (f) la sûreté :
- (i) l'intervention illicite,
 - (ii) les passagers perturbateurs.

Article 179. Formation initiale d'agent technique d'exploitation

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial en qualité d'agent technique d'exploitation sauf s'elle a accompli la formation initiale approuvée par l'Autorité.

(2) Toute formation initiale d'agent technique d'exploitation doit inclure les parties pertinentes du manuel d'exploitation relatives aux procédures spécifiques de préparation de vol d'aéronefs, aux performances ,à la masse et au centrage, aux systèmes, aux limitations de types d'aéronefs dans la flotte.

(3) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit assurer une formation initiale d'aéronef aux agents techniques d'exploitation qui comprend au moins des sujets de régulation générale suivants:

- (a) les procédures de communication normale et d'urgence;

- (b) les sources disponibles de renseignements météorologiques;
 - (c) les cartes météorologiques réelles et pronostiques;
 - (d) l'interprétation des renseignements météorologiques;
 - (e) les phénomènes météorologiques défavorables, tels que la turbulence en air clair, le cisaillement du vent et les orages;
 - (f) le système d'avis aux aviateurs;
 - (g) les cartes de navigation et les publications;
 - (h) le contrôle de la circulation aérienne et les procédures relatives aux règles de vol aux instruments;
 - (i) la familiarisation avec la zone opérationnelle;
 - (j) les caractéristiques des aérodromes spéciaux et autres aérodromes opérationnellement significatifs qu'utilise l'exploitant, tel que le terrain, les aides d'approche ou les phénomènes météorologiques dominants;
 - (k) les responsabilités conjointes du groupe et de l'agent technique d'exploitation ;
 - (l) la formation approuvée sur la gestion des ressources en équipage des agents techniques d'exploitation.
- (4) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit assurer une formation initiale sur aéronef aux agents techniques d'exploitation qui comprend au moins les caractéristiques de l'appareil ci-après :
- (a) les caractéristiques générales d'exploitation d'aéronefs du titulaire du détenteur de certificat d'exploitant aérien;
 - (b) une formation spécifique sur l'aéronef mettant l'accent sur les thèmes suivants:
 - (i) les caractéristiques de performance et de l'exploitation de l'aéronef,
 - (ii) l'équipement de navigation,
 - (iii) les instruments d'approche et l'équipement de communication,
 - (iv) l'équipement d'urgence ;
 - (c) la formation sur le manuel de vol ;
 - (d) la formation sur l'équipement.

(5) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit assurer une formation initiale sur aéronef aux agents techniques d'exploitation qui comprend au moins une instruction sur les procédures d'urgence ci-après:

- (a) l'assistance à l'équipage de conduite en cas d'urgence ;
- (b) l'alerte aux agences privées, aux compagnies aériennes et au gouvernement.

(6) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit veiller à ce que la formation initiale au sol des agents techniques d'exploitation comprend un contrôle de compétence assuré par un superviseur ou un instructeur au sol approprié qui démontre des connaissances et des capacités requises.

Article 180. Formation initiale en vol de membres d'équipage

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial comme membre d'équipage sauf s'elle a terminé la formation initiale en vol approuvée par l'Autorité pour le type d'aéronef.

(2) Toute formation initiale en vol d'un membre d'équipage de conduite doit se focaliser sur la manœuvrabilité et l'exploitation sécuritaire de l'aéronef conformément aux procédures normales, anormales et d'urgence du détenteur de certificat d'exploitant aérien.

(3) Un détenteur de certificat d'exploitant aérien peut avoir séparé un programme de formation initiale au pilotage qui met en avant les niveaux d'expérience des membres d'équipage de conduite approuvés par l'Autorité.

(4) Une formation en vol peut être effectuée dans un aéronef approprié ou un simulateur d'entraînement au vol adéquat :

- (a) ayant une capacité d'atterrissage ;
- (b) qualifié pour la formation ou le contrôle des manœuvres classiques.

(5) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation initiale des pilotes de conduite comprend au moins les éléments suivants:

- (a) la préparation :
 - (i) le contrôle visuel et l'utilisation autorisée d'affichage visuel d'aéronefs avec un mécanicien navigant,
 - (ii) les procédures avant le roulage,
 - (iii) les limitations de performance;
- (b) les opérations de surface :

- (i) le repoussement de l'aéronef,
 - (ii) la mise en marche,
 - (iii) le roulage,
 - (iv) les contrôles avant le décollage;
- (c) le décollage :
- (i) normal,
 - (ii) avec vent de travers,
 - (iii) interrompu,
 - (iv) panne moteur après v_1 ,
 - (v) inférieur à la norme minimale, si c'est applicable au type d'exploitation à effectuer;
- (d) la montée :
- (i) normale,
 - (ii) un moteur en panne au cours de la montée à l'altitude de croisière;
- (e) l'altitude en route :
- (i) des virages serrés,
 - (ii) les approches en stalles (décollage, en route et les configurations d'atterrissage),
 - (iii) l'arrêt en vol d'un groupe motopropulseur,
 - (iv) le redémarrage en vol d'un motopropulseur,
 - (v) les caractéristiques de manœuvrabilité à haute vitesse;
- (f) la descente :
- (ii) la descente normale,
 - (ii) le taux maximum;
- (g) les approches :

- (i) les procédures d'approche aux règles de vol à vue,
 - (ii) l'approche visuelle avec cinquante pour cent (50%) de perte de puissance sur un moteur (deux (2) moteurs en panne sur un aéronef à trois (3) moteurs pour seulement un pilote commandant de bord),
 - (iii) une approche visuelle avec becs ou un dysfonctionnement des volets,
 - (iv) des approches de précision aux règles de vol aux instruments tel que le système normal d'atterrissage aux instruments et le système d'atterrissage aux instruments avec un moteur en panne,
 - (v) des approches de non-précision aux règles de vol aux instruments à l'aide d'un radiophare non directionnel normal et d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence normal,
 - (vi) une approche de non précision avec un moteur en panne (procédures sur radiophare d'alignement arrière de la piste, repère de palier de descente (SDF) ou sur radiophare d'alignement de type directionnel, un système de positionnement global, un système de navigation aérienne tactique à ultra haute fréquence (TACAN) et les procédures d'approche classique,
 - (vii) une approche interrompue à partir d'approche de précision,
 - (viii) une approche interrompue à partir de l'approche de non-précision,
 - (ix) une approche interrompue avec panne de moteur;
- (h) l'atterrissage:
- (i) normal sans compensateur de tangage (petits porteurs seulement),
 - (ii) normal à partir d'approche de précision aux instruments,
 - (iii) normal à partir d'approche de précision aux instruments avec le groupe motopropulseur le plus défavorable hors de fonctionnement,
 - (iv) normal avec cinquante pour cent (50%) de perte de puissance d'un côté (deux (2) moteurs en panne sur un aéronef à trois (3) moteurs),
 - (v) normal avec dysfonctionnement de volet ou becs,
 - (vi) l'atterrissage interrompu,
 - (vii) en cas de vent de travers,

- (viii) la réversion manuelle ou l'augmentation de contrôle dégradé,
 - (ix) l'atterrissage de petit aéronef sur terrain court ou mou, l'atterrissage d'aéronef amphibie seulement,
 - (x) l'atterrissage sur flaque d'eau vitreuse ou rugueuse pour hydravions seulement;
- (i) l'après atterrissage :
- (ia) le stationnement,
 - (ib) l'évacuation d'urgence,
 - (ic) l'accueil, l'amarrage et rampe pour hydravions seulement;
- (j) autres procédures de vol dans toute phase en vol:
- (i) l'attente,
 - (ii) l'accumulation de glace sur le fuselage,
 - (iii) l'évitement des dangers de l'air,
 - (iv) le cisaillement du vent ou microrafale;
- (k) les systèmes de procédures normales, anormales et alternatives au cours de toute phase de vol:
- (i) le système pneumatique ou de pressurisation,
 - (ii) le système de conditionnement d'air,
 - (iii) le système d'alimentation en carburant et huile,
 - (iv) le système électrique,
 - (v) le système hydraulique,
 - (vi) le système de commandes de vol,
 - (vii) les systèmes antigivrage et de dégivrage,
 - (viii) le système de pilote automatique,
 - (ix) les systèmes d'orientation de gestion de vol ou autres aides à l'approche automatique et à l'atterrissage,

(x) les dispositifs avertisseurs de décrochage, les dispositifs d'évitement de décrochage et les systèmes d'augmentation de stabilité,

(xi) le système de radar météorologique de bord,

(xii) le dysfonctionnement du système de vol aux instruments,

(xiii) l'équipement de communication,

(xiv) les systèmes de navigation;

(l) les systèmes de procédures d'urgence pendant toute phase de vol:

(i) les incendies d'aéronefs,

(ii) le contrôle de la fumée,

(iii) les dysfonctionnements de groupe motopropulseur,

(iv) le largage de carburant,

(v) les systèmes électriques, hydrauliques et pneumatiques,

(vi) un dysfonctionnement du système de commande de vol,

(vii) un dysfonctionnement du circuit des volets et de train d'atterrissage.

6) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation d'un mécanicien navigant comprend au moins les éléments suivants :

(a) la formation et la pratique dans les procédures liées à l'exercice des fonctions et responsabilités de mécaniciens navigants où elles peuvent se faire soit en vol ou dans un simulateur d'entraînement en vol,

(b) un contrôle de compétence tel que spécifié dans l'article 188 du présent règlement

Article 181. Formation initiale sur des opérations spécialisées

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial en qualité de membre d'équipage de conduite sauf s'elle a terminé le programme de formation initiale dans des opérations spécialisées appropriées approuvées par l'Autorité.

(2) Toutes les opérations spécialisées pour lesquelles un programme de formation initiale doit être mis en place comprennent:

(a) les opérations à faibles minimums, y compris les décollages à faible visibilité et les catégories II et III d'opérations;

- (b) les opérations sur de grandes distances;
- (c) la navigation spécialisée ;
- (d) la qualification siège de droite du pilote commandant de bord.

(3) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit assurer la formation initiale sur les opérations spécialisées pour s'assurer que chaque pilote et agent technique d'exploitation sont qualifiés sur le type d'exploitation dans laquelle il travaille et dans n'importe quel équipement spécialisé ou nouveau, les procédures et les techniques, tels que :

(a) la navigation de classe II:

- (i) la connaissance des procédures de navigation spécialisée, tels que la qualité de navigation requise, les spécifications de performances minimales de navigation et le minimum de séparation verticale réduit,
- (ii) la connaissance de l'équipement spécialisé, telles que INS (Système de navigation par inertie), Loran, Omega;

(b) les opérations d'approche de CAT II et CAT III :

- (i) les équipements spéciaux, les procédures et les pratiques,
- (ii) une démonstration de compétence;

(c) les décollages inférieurs à la norme minimale:

- (i) les exigences sur l'éclairage et la piste,
- (ii) les décollages interrompus à ou près de V1 avec un moteur le plus critique hors de fonctionnement,
- (iii) l'opération de roulage,
- (iv) les procédures de prévention des incursions sur la piste dans des conditions de faible visibilité;

(d) les vols à grandes distances avec des avions de moteurs à turbine;

(e) les approches à radars embarqués ;

(f) le pilote automatique au lieu de copilote.

Article 182. Formation sur les différences d'aéronefs

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial en qualité de membre d'équipage sur un type d'aéronef dans lequel une formation

sur les différences est incluse dans le programme de formation approuvé du détenteur du certificat d'exploitant aérien, sauf s'elle a terminé avec satisfaction cette formation, en ce qui concerne à la fois la position des membres d'équipage et la variante particulière de cet aéronef.

(2) Tout exploitant doit veiller à ce qu'un membre d'équipage termine :

(a) une formation sur les différences qui nécessite une formation et des connaissances supplémentaires sur un dispositif approprié de formation ou sur l'aéronef :

(i) lors de l'exploitation d'une autre variante d'un aéronef du même type ou un autre type de la même classe actuellement exploité, ou

(ii) lors du changement des procédures d'équipement sur des types ou des variantes actuellement exploitées;

(b) une formation sur la familiarisation qui exige l'acquisition de connaissances supplémentaires :

(i) lors de l'exploitation d'un autre aéronef du même type, ou

(ii) en cas du changement des procédures d'équipement sur les types de variantes actuellement exploités.

(3) Tout exploitant spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus doit préciser dans le manuel d'exploitation quand une formation sur les différences ou une formation sur la familiarisation est exigée.

(4) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit assurer une formation sur les différences d'aéronef aux agents techniques d'exploitation lorsqu'il a des variantes dans les aéronefs de même type, qui comprennent au moins les éléments ci-après :

(a) les procédures d'exploitation:

(i) les opérations dans des conditions météorologiques défavorables, y compris les turbulences en air clair, le cisaillement du vent et les orages,

(ii) les calculs de masse et de centrage et les procédures de contrôle de charge,

(iii) les calculs de performance des aéronefs, y compris les limites de masse au décollage basés sur les limitations de la piste de départ, la piste d'arrivée et l'itinéraire et aussi les limitations dues au moteur en panne,

(iv) les procédures de planification des vols, y compris le choix de l'itinéraire, le temps de vol et l'analyse des exigences du carburant,

(v) la préparation de remise en répartition,

(vi) les séances d'informations d'équipage,

- (vii) les procédures de suivi de vol,
 - (viii) la réaction de l'équipage de conduite à diverses situations d'urgence, notamment l'assistance à l'agent technique d'exploitation d'aéronef,
 - (ix) les procédures relatives à la liste minimale d'équipements et à la liste d'écarts de configuration,
 - (x) l'exécution manuelle des procédures requises en cas de perte de capacités automatisées,
 - (xi) la formation dans les zones géographiques appropriées,
 - (xiii) les procédures de contrôle de la circulation aérienne et des règles de vol aux instruments, y compris les procédures d'attente au sol et du contrôle du flux central,
 - (xiv) les procédures de radiotéléphonie;
- (b) les procédures d'urgence :
- (i) les mesures prises pour assister l'équipage de conduite,
 - (ii) l'avis du détenteur de certificat d'exploitant aérien et de l'Autorité.

Article 183. Utilisation de simulateur d'entraînement en vol

Tout simulateur d'entraînement en vol qui est utilisé pour la qualification de membre d'équipage doit :

- (a) être expressément approuvé par l'Autorité pour :
 - (i) le détenteur de certificat d'exploitant aérien,
 - (ii) le type d'aéronef, y compris les variations de type, pour lesquelles la formation ou le contrôle est effectué,
 - (iii) une manœuvre particulière, une procédure ou une fonction de membre d'équipage de conduite est en cause;
- (b) maintenir la performance fonctionnelle et d'autres caractéristiques qui sont requises pour l'approbation;
- (c) être modifié pour se conformer à toute modification de l'avion simulé que les résultats des changements à la performance et fonctionnelles, ou d'autres caractéristiques requises pour l'approbation;
- (d) subir un contrôle avant vol quotidien et fonctionnel avant son utilisation;

(e) avoir à bord un journal quotidien des écarts, conservé par un instructeur ou un pilote inspecteur approprié à la fin de chaque formation ou chaque vol de contrôle;

(f) concernant la formation initiale sur le type d'aéronef, être qualifié pour la formation et le contrôle sur la manœuvre d'approche classique.

Article 184. Contrôle de compétence sur instrument et sur aéronef

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial en qualité de membre un pilote membre d'équipage de conduite sauf si, au cours du sixième (6^{ème}) mois calendaire précédent ce service, elle a passé le contrôle de compétence prescrite par l'Autorité sur la marque et le modèle d'aéronef.

(2) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial en qualité de pilote dans les règles de vol aux instruments sauf si, dans le sixième (6^{ème}) mois civil précédent ce service, il a terminé le contrôle de compétence prescrite par l'Autorité.

(3) Un pilote peut remplir les dispositions des alinéas (1) et (2) du présent article simultanément dans une marque et un modèle d'aéronef.

(4) La réalisation d'un programme de formation d'un exploitant agréé d'un type d'aéronef particulier et l'exécution d'un contrôle de compétence d'un pilote commandant de bord doivent répondre à l'exigence d'une épreuve pratique de qualification de type d'aéronef à condition que le contrôle de compétence :

(a) comprenne toutes les manœuvres et les procédures requises pour un test pratique de qualification de type ;

(b) soit conduit par un examinateur.

(5) Tous les contrôles de compétence sur aéronefs et sur instruments d'un pilote commandant de bord et d'un copilote doivent comprendre les opérations et procédures figurant dans le tableau 6 ci-après.

TABLEAU 6 : CONTROLE DE COMPETENCE SUR INSTRUMENT

TYPES D'OPERATION OU DE PROCEDURE	Pilote commandant de bord (PCB) ou Copilote	Notes
<i>Opérations au sol</i>		
Contrôle avant vol	PCB / Copilote	
Roulage	PCB / Copilote	Les deux pilotes peuvent prendre en même temps l'engagement
Contrôle du groupe motopropulseur	PCB / Copilote	Les deux pilotes peuvent prendre en même temps l'engagement

<i>Décollage</i>		
Normal	PCB / Copilote	
Instrument	PCB / Copilote	
Vent traversier	PCB / Copilote	
Avec un groupe motopropulseur hors fonctionnement	PCB / Copilote	
Décollage interrompu	PCB / Copilote	Les deux pilotes peuvent prendre en même temps l'engagement. Peut être abandonné
<i>Procédures aux instruments</i>		
Aire de départ	PCB / Copilote	Peut être abandonné
Aire d'arrivée	PCB / Copilote	Peut être abandonné
Attente	PCB / Copilote	
Approche normale au système d'atterrissage aux instruments (ILS)	PCB / Copilote	
Moteur en panne en ILS	PCB / Copilote	
Approche couplée en ILS	PCB / Copilote	Les deux pilotes peuvent prendre en même temps l'engagement.
Approche de non-précision	PCB / Copilote	
Deuxième approche de non-précision	PCB / Copilote	
Approche interrompue à l'aide du système ILS	PCB / Copilote	
Deuxième approche interrompue	PCB / Copilote	
Approche classique	PCB / Copilote	Uniquement lorsqu'autorisé dans le manuel d'exploitation du détenteur du certificat d'exploitant aérien
<i>Manœuvres en vol</i>		
Virages raides	PCB uniquement	Peut être abandonné
Caractéristiques de vol spécial	PCB / Copilote	
Approche avec décrochage	PCB / Copilote	Peut être abandonné
Approche avec défaillance d'un groupe motopropulseur	PCB / Copilote	
Approche avec deux (2) groupes motopropulseurs hors fonctionnement, pour un aéronef muni de 3 et 4 moteurs	PCB / Copilote	
Atterrissage normal	PCB / Copilote	

Atterrissage à partir d'un ILS	PCB / Copilote	
Atterrissage avec vent traversier	PCB / Copilote	
Atterrissage avec moteur en panne	PCB / Copilote	
Atterrissage à partir d'une approche classique	PCB / Copilote	Uniquement autorisé dans le manuel d'exploitation Peut être abandonné
Procédures normales et anormales	PCB / Copilote	
Atterrissage interrompu	PCB / Copilote	
Atterrissage avec deux (2) groupes motopropulseurs hors fonctionnement, pour un aéronef muni de 3 et 4 moteurs	PCB / Copilote	
Autres événements	PCB / Copilote	Discretion d'examineur
Evaluation de gestion de risques et de menaces	PCB / Copilote	

(6) Les pilotes examinateurs ou inspecteurs peuvent renoncer à certains événements du contrôle de compétence basé sur une évaluation du niveau démontré de performance du pilote.

(7) Toutes les phases orales et de vol d'un contrôle de compétence ne peuvent pas être réalisées simultanément.

(8) Lorsque le pilote examinateur ou inspecteur détermine que la performance d'un pilote n'est pas satisfaisante, le pilote examinateur ou inspecteur peut mettre fin au contrôle de compétence immédiatement.

(9) Si le contrôle de compétence doit être terminé pour des raisons mécaniques ou autres, et il y a des événements qui ont encore besoin d'être répétés, tout pilote examinateur ou inspecteur doit délivrer une lettre de désistement valable pour soixante (60) jours listant les domaines spécifiques d'exploitation qui ont été terminés avec succès.

(10) Au moins un sur deux contrôles annuels de compétence doit être réalisé par un examinateur pendant que l'autre contrôle de compétence peut être effectué par un pilote inspecteur ou de l'Autorité.

Article 185. Introduction de nouveaux équipements ou procédures

Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans l'exploitation des vols de transport commercial en qualité de membre d'équipage de conduite lorsque ce service exigerait une expertise dans l'utilisation de nouveaux équipements ou procédures pour lesquelles un programme est inclus dans le programme homologué de formation du détenteur du certificat d'exploitant aérien, sauf s'elle a terminé avec succès ce programme, en ce qui concerne à la fois la position du membre d'équipage et la variante particulière de cet aéronef.

Article 186. Qualification et expérience récente de pilotes

(1) Nul ne peut utiliser ou prester en qualité pilote requis, sauf si dans les quatre-vingt dix (90) jours précédents, elle a fait au moins trois (3) décollages et atterrissages sur le type d'aéronef à exploiter.

(2) Les décollages et atterrissages prévus par l'alinéa (1) ci-dessus peuvent être effectués dans un simulateur visuel d'entraînement en vol approuvé par l'Autorité afin d'inclure les manœuvres de décollage et d'atterrissage et toute personne qui ne parvient pas à faire les trois (3) décollages et atterrissages exigés dans un délai consécutif de quatre vingt dix (90) jours de doit rétablir une expérience récente prévue à l'alinéa (3) ci-dessous.

(3) En plus de répondre aux spécifications applicables de contrôle et de formation du présent règlement, tout membre d'équipage de conduite requis qui n'a pas satisfait aux exigences de l'alinéa (1) ci-dessus doit rétablir une expérience récente comme suit :

(a) sous la supervision d'un pilote inspecteur, faire au moins trois (3) décollages et atterrissages sur le type d'aéronef ou si un simulateur d'entraînement en vol de conception avancée est utilisé, les spécifications de l'alinéa (4) ci-dessous doivent être respectées;

(b) les décollages et atterrissages requis dans le présent alinéa doivent comprendre:

(i) au moins un (1) décollage avec une panne simulée du moteur le plus critique,

(ii) au moins un (1) atterrissage à partir d'approche sur le système d'atterrissage aux instruments au minimum le plus bas autorisé du système d'atterrissage aux instruments pour le détenteur du permis,

(iii) au moins un (1) atterrissage jusqu'à un arrêt complet.

(4) Tout pilote requis qui effectue des manœuvres prescrites à l'alinéa (3) ci-dessus dans un simulateur visuel d'entraînement en vol doit:

(a) avoir déjà enregistré cent (100) heures de temps de vol sur le même type d'appareil à exploiter;

(b) être constaté sur les deux premiers atterrissages effectués dans les opérations en vertu de la présente partie par un pilote inspecteur homologué, qui agit en qualité de pilote commandant de bord et qui occupe un siège de pilote, les atterrissages doivent être accomplis dans les minima météorologiques qui ne sont pas inférieures à celles contenues dans les spécifications d'exploitation du détenteur de certificat d'exploitant aérien des opérations de catégorie I, et doivent être faits dans les quarante-cinq (45) jours, qui suivent la fin de la formation dans un simulateur d'entraînement en vol.

(5) Lors de l'utilisation d'un simulateur d'entraînement en vol pour satisfaire à l'une des dispositions de l'alinéa (1) ou (3) ci-dessus, toute position requise de membre d'équipage de

conduite doit être exploitée comme si dans un environnement normal en vol sans utilisation du repositionnement des caractéristiques du simulateur d'entraînement en vol.

(6) Tout pilote inspecteur qui observe les décollages et atterrissages prévus dans les alinéas (3) (a) et (4) ci-dessus doit attester que la personne examinée est compétente et qualifiée pour effectuer l'exploitation de vol dans les opérations en vertu de la présente partie et peut exiger des manœuvres supplémentaires qui sont jugées nécessaires pour la déclaration de certification.

Article 187. Dispositions sur l'appariement et les limites d'exploitation de pilotes

(1) Lorsqu'un copilote enregistre moins de cent (100) heures de vol sur un type d'aéronef en exploitation et le pilote commandant de bord n'est pas qualifié pilote examinateur, ce dernier doit faire tous les décollages et atterrissages :

(a) sur les aéroports spéciaux désignés par l'Autorité ou par le détenteur de certificat d'exploitant aérien ;

(b) dans l'une quelconque des conditions suivantes :

(i) la valeur de visibilité qui prévaut dans les dernières observations météo de l'aéroport est inférieure ou égale à 1200 m,

(ii) la portée visuelle de piste à utiliser est inférieure ou égale à 4000 pieds (1200 m),

(iii) la piste en service est couverte d'eau, de neige, de neige fondante ou de conditions similaires pouvant affecter négativement la performance de l'aéronef,

(iv) l'action de freinage sur la piste en service est signalée à l'avance qu'elle ne sera pas «bonne»,

(v) le composant du vent traversier de la piste en service est supérieur à 15 nœuds (27.780 m/h),

(vi) le cisaillement du vent est signalé dans le voisinage de l'aéroport, ou

(vii) toute autre condition qui exige l'intervention du pilote commandant de bord.

(2) Personne ne peut conduire des opérations en vertu *du règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens* sauf si, sur ce type d'aéronef, que ce soit le pilote commandant de bord ou le copilote enregistre au moins soixante-quinze (75) heures de temps de vol en exploitation en ligne, en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

(3) L'Autorité peut, sur demande du détenteur de certificat d'exploitant aérien, autoriser des dérogations faites aux exigences du présent article par un amendement approprié aux spécifications d'exploitation dans l'une des circonstances suivantes:

(a) un détenteur de certificat d'exploitant aérien nouvellement certifié n'emploie pas de pilotes qui répondent aux exigences minimales du présent article;

(b) un détenteur de certificat d'exploitant aérien existant ajoute un type d'aéronef non certifié à sa flotte pour utilisation dans ses opérations ;ou

(c) un détenteur de certificat d'exploitant aérien existant établit un nouveau domicile auquel il attribue les pilotes qui seront exigés pour se qualifier sur l'aéronef exploité à partir de ce domicile.

Article 188. Contrôles de compétence de mécanicien navigant

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité de mécanicien navigant sur un aéronef sauf si dans les douze (12) mois calendaires précédents elle a :

(a) subi un contrôle de compétence en conformité avec les dispositions prescrites par l'Autorité; ou

(b) enregistré un temps de vol de cinquante (50) heures pour le détenteur de certificat d'exploitant aérien en qualité de mécanicien navigant sur le type d'aéronef.

(2) Tous les examinateurs doivent au moment des contrôles de compétence des mécaniciens navigants comprennent un examen oral ou écrit sur des procédures normales, anormales et d'urgence énumérées ci-dessous :

(a) les procédures normales :

(i) l'intérieur dans la phase avant vol,

(ii) le panneau de configuration,

(iii) le chargement de carburant,

(iv) les procédures de démarrage de moteur,

(v) les procédures de roulage et d'avant le décollage,

(vi) la pressurisation lors du décollage et de montée,

(vii) la gestion du carburant et de croisière,

(viii) la descente et l'approche,

(ix) l'après atterrissage et l'amarrage,

- (x) la coordination d'équipage,
 - (xi) la conscience situationnelle,
 - (xii) les calculs de performance,
 - (xiii) les mesures d'antigivrage et de dégivrage;
- (b) les procédures anormales et d'urgence :
- (i) le dépannage
 - (ii) la connaissance de liste de vérification,
 - (iii) la capacité d'exécution des procédures,
 - (iv) la coordination d'équipage,
 - (v) la liste minimale d'équipements,
 - (vi) la liste d'écarts de configuration,
 - (vii) l'exploitation alternative ou d'urgence des systèmes de vol d'aéronefs.

Article 189. Contrôles de compétence d'agents techniques d'exploitation

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité d'agent technique d'exploitation sauf si, dans les douze (12) mois précédents, elle a passé le contrôle de compétence, approuvé par l'Autorité, exécutant la préparation de vols et des fonctions ultérieures appropriées dans l'attribution de cette personne.

(2) Tous les évaluateurs d'agents techniques d'exploitation spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus doivent procéder à des vérifications de compétences pour les d'agents techniques d'exploitation pour démontrer que le niveau de connaissances du candidat est suffisant pour assurer avec succès toutes les opérations d'expédition.

(3) Toute personne autorisée doit examiner et évaluer les contrôles de compétence des agents techniques d'exploitation.

(4) Chaque contrôle de compétence des agents techniques d'exploitation doit comprendre :

- (a) une évaluation de tous les aspects de la fonction d'expédition;
- (b) une démonstration de connaissances et de capacités dans des situations normales et anormales ;
- (c) une observation sur de réels vols en expédition.

(5) Tout évaluateur d'agent technique d'exploitation nouvellement engagé doit comprendre, au moment des vérifications initiales de compétence, une évaluation de l'ensemble des zones géographiques et des types d'aéronefs sur lesquels cet agent technique d'exploitation doit être qualifié pour l'expédition.

(6) La personne autorisée peut approuver une vérification de compétence de types d'aéronefs représentatifs quand, dans son jugement, une vérification incluant tous les types est peu pratique ou inutile.

(7) Les évaluateurs peuvent se limiter sur l'équipement initial et sur les contrôles de compétence de transition uniquement pour l'expédition de types d'aéronefs sur lesquels l'agent technique d'exploitation est qualifié, sauf si la vérification est à la fois considérée comme un contrôle récurrent.

(8) Tout évaluateur d'agent technique d'exploitation doit inclure, lors des vérifications de compétences récurrentes et de requalification, un échantillon représentatif d'aéronefs et de routes que l'agent technique d'exploitation maintient dans sa qualification actuelle.

(9) Un agent technique d'exploitation ne peut pas être qualifié aux vols à grande distance des avions à deux turbomachines ou à d'autres opérations spéciales autorisées par l'Autorité sauf si il soumet des contrôles de compétences des opérations spéciales à l'Autorité.

Article 190. Lignes supervisées en vol par de pilotes

(1) Tout pilote initialement qualifié en qualité de pilote commandant de bord doit accomplir un minimum de dix (10) vols remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision d'un pilote inspecteur.

(2) Tout pilote commandant de bord passant sur un nouveau type d'appareil doit accomplir un minimum de cinq (5) vols assurant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision d'un pilote inspecteur.

(3) Tout pilote en qualification sur des fonctions autres que celles de pilote commandant de bord doit accomplir un minimum de cinq (5) vols en exécutant ces fonctions sous la supervision d'un pilote inspecteur.

(4) Au moment où un pilote commandant de bord en qualification est en train d'acquérir une expérience d'exploitation, tout instructeur agréé s'acquittant également des fonctions de pilote commandant de bord doit occuper un poste de copilote.

(5) Dans le cas d'un pilote commandant de bord en transition, le pilote inspecteur s'acquittant des fonctions de pilote commandant de bord peut occuper le siège d'observateur, si le pilote en transition a effectué au moins deux (2) décollages et atterrissages sur le type d'aéronef en exploitation et a démontré avec satisfaction à l'instructeur agréé qu'il est qualifié pour exercer les fonctions d'un pilote commandant de bord sur ce type d'aéronef.

Article 191. Lignes supervisées en vol par de mécaniciens navigants

Tout mécanicien navigant qui est qualifié sur un nouveau type d'aéronef doit accomplir les fonctions de mécanicien navigant et avoir effectué un minimum de cinq (5) vols sous la supervision d'un instructeur en vol ou de mécanicien navigant qualifié agréé par le détenteur de certificat d'exploitant aérien et accepté par l'Autorité.

Article 192. Expérience en ligne supervisée par l'équipage de cabine

Toute formation de personne en qualité de membre d'équipage de cabine doit:

- (a) remplir les fonctions de membre d'équipage de cabine pour un minimum de deux (2) vols sous la supervision d'un instructeur d'équipage de cabine ;
- (b) ne pas travailler en qualité de membre d'équipage requis.

Article 193. Observations en ligne d'agent technique d'exploitation

Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans les vols de transport commercial en qualité d'agent technique d'exploitations sauf si au cours des douze (12) mois précédents de ce service, elle a observé dans le poste de pilotage, la conduite de deux (2) vols complets sur les routes représentant celles pour lesquelles elle est affectée.

Article 194. Contrôles de routes et zones pour qualification de pilote

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans les vols de transport commercial en qualité de pilote sauf si, dans les douze (12) mois précédents, elle a passé un contrôle sur la route au cours duquel elle a exécuté avec satisfaction ses fonctions lui assignées sur l'un des types d'aéronefs à utiliser.

(2) Nul ne peut exécuter les fonctions de pilote commandant de bord sur une zone d'exploitation particulière désignée qui nécessite un système ou des procédures de navigation spécial ou des vols à grande distance des avions à deux turbomachines sauf si sa compétence sur le système et sur les procédures a été démontré au détenteur de certificat d'exploitant aérien au cours des douze (12) mois précédents.

(3) Tout pilote commandant de bord d'un aéronef doit démontrer sa compétence opérationnelle spéciale par la navigation sur la route ou la zone en qualité de pilote commandant de bord sous la supervision d'un pilote inspecteur sur une base annuelle, en démontrant ses connaissances sur :

- (a) le relief et les altitudes minimales de sécurité;
- (b) les conditions météorologiques saisonnières;
- (c) les procédures de recherche et de sauvetage;
- (d) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles

de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol doit être effectué ;

(e) les procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minimums d'utilisation applicables ;

(f) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation.

Article 195. Autorisation de pilote commandant de bord à faibles minimums

Si un pilote commandant de bord n'a pas accompli:

(a) quinze (15) vols remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sur un type d'aéronef, y compris cinq (5) approches à l'atterrissage utilisant les procédures d'opérations de catégorie I ou II, il ne peut pas planifier ou initier une approche aux instruments quand le plafond est inférieur de trois (3) pieds (1 m) et la visibilité est inférieure à deux mille (2000) m ;

(b) vingt (20) vols exécutant les fonctions de pilote commandant de bord dans un aéronef, y compris cinq (5) approches et atterrissages en utilisant les procédures d'opérations de catégorie III, il ne peut pas planifier ou initier une approche lorsque le plafond est inférieur à cent (100) pieds (30 m) ou la visibilité est inférieure à quatre cents (400) mètres de portée visuelle de piste.

Article 196. Qualification du pilote commandant de bord sur des aérodromes et héliports spéciaux désignés

(1) L'Autorité peut déterminer que certains aérodromes, en raison d'éléments comme des obstacles à proximité du terrain ou des procédures complexes d'approche ou de départ, sont des qualifications d'aéroports spéciaux et que certaines zones ou routes, ou les deux exigent un type de qualification spéciale de navigation.

(2) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans les vols de transport commercial en qualité de pilote commandant de bord pour les opérations aux aérodromes de qualifications d'aéroport spécial sauf si, dans les douze (12) mois précédents :

(a) le pilote commandant de bord a été qualifié par le détenteur de certificat d'exploitant aérien à travers des moyens visuels acceptables par l'autorité de l'aérodrome ou cet héliport ; ou

(b) le copilote assigné a fait un décollage et atterrissage à cet aérodrome ou héliport, en qualité de membre d'équipage de conduite du détenteur de certificat d'exploitant aérien.

(3) Les limites d'aérodromes désignés de qualifications d'aéroport spécial ne sont pas applicables si l'opération se produit :

- (a) pendant la journée;
- (b) lorsque la visibilité est au moins de cinq (5) km ;
- (c) lorsque le plafond à cet aérodrome est d'au moins de mille (1000) pieds (300 m) au-dessus de l'altitude d'approche initiale la plus basse prévue dans une procédure d'approche aux instruments.

Article 197. Formation et contrôle périodiques de membres d'équipage de conduite

(1) Tout exploitant doit s'assurer que :

- (a) un membre d'équipage de conduite subit périodiquement une formation et un contrôle spécifiés respectivement aux alinéas (2) et (3) ci-dessous et cette formation et ce contrôle sont adaptés au type ou à la variante d'aéronef sur lequel vole le membre d'équipage ;
- (b) le programme de contrôle et de formation périodiques est établi dans le manuel d'exploitation et approuvé par l'Autorité.

(2) Toute formation périodique spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus doit être effectuée par le personnel suivant:

- (a) concernant la formation de recyclage et au sol, par du personnel convenablement qualifié;
- (b) concernant la formation sur simulateur d'entraînement en vol d'avion, par un instructeur autorisé ou dans le cas du programme du simulateur d'entraînement en vol par un instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol à condition que l'instructeur autorisé ou l'instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol réponde aux spécifications suffisantes d'expérience et de connaissances de l'exploitant pour dispenser la formation sur les éléments figurant dans le manuel d'exploitation;
- (c) concernant la formation sur l'équipement de secours et de sécurité, par du personnel convenablement qualifié;
- (d) concernant la formation sur la gestion des ressources d'équipage, par du personnel convenablement qualifié pour intégrer des éléments de gestion de ressources en équipage dans toutes les phases de formation périodique ;
- (e) concernant la formation modulaire sur la gestion des ressources d'équipage, par au moins un formateur de gestion des ressources d'équipage acceptable par l'Autorité, qui peut être assisté par des experts afin d'aborder des domaines spécifiques.

(3) Tout contrôle périodique spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus doit être effectué par le personnel suivant :

- (a) concernant le contrôle de compétence d'exploitant, par un pilote inspecteur ou un

mécanicien navigant autorisé par le détenteur de certificat d'exploitant aérien et accepté par l'Autorité, s'il y a lieu, ou, si le contrôle est effectué dans un dispositif de simulateur d'entraînement en vol, par un pilote inspecteur ou un mécanicien navigant autorisée, s'il y a lieu;

(b) concernant les contrôles en ligne, par le pilote inspecteur et par l'exploitant acceptables par l'Autorité ;

(c) concernant le contrôle des équipements d'urgence et de sécurité, par du personnel convenablement qualifié.

(4) Toute durée de validité de contrôle de compétence d'exploitant doit être :

(a) de six (6) mois, en plus de la fin du mois de délivrance; ou

(b) prolongée de six (6) mois à compter de la date d'expiration de la date de délivrance de contrôle de compétence d'exploitant précédent, s'il a été délivré au cours des trois (3) derniers mois de validité de contrôle de compétence d'exploitant précédent.

(5) Tout exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite subit un contrôle en ligne sur l'aéronef pour démontrer sa capacité à effectuer des opérations normales en ligne décrites dans le manuel d'exploitation.

(6) Toute durée de validité de contrôle en ligne indiquée à l'alinéa (5) ci-dessus doit être :

(a) de douze (12) mois, en plus du mois de délivrance; ou

(b) prolongée de douze (12) mois à compter de la date d'expiration de la date de délivrance du contrôle précédent en ligne, s'il a été délivré au cours des trois (3) derniers mois de validité de ce contrôle.

(7) Tout exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage subit une formation et un contrôle sur l'emplacement et l'utilisation de l'équipement de sécurité et de secours embarqué à bord.

(8) Toute période de validité de l'équipement de sécurité et de secours spécifié à l'alinéa (7) ci-dessus doit être :

(a) de douze (12) mois, en plus du mois de délivrance; ou

(b) prolongée de douze (12) mois à compter de la date d'expiration du contrôle précédent de l'équipement de sécurité et d'urgence embarqué à bord, s'il a été délivré au cours des trois (3) derniers mois de validité du contrôle précédent de l'équipement de sécurité et d'urgence.

(9) Tout exploitant doit s'assurer que :

(a) des éléments sur la gestion des ressources d'équipage sont intégrés dans toutes les phases appropriées de formation périodique ;

(b) un membre d'équipage de conduite reçoit une formation spécifique modulaire sur la gestion des ressources d'équipage et tous les grands thèmes de formation sur la gestion des ressources d'équipage sont couverts sur une période n'excédant pas trois (3) ans.

(10) Tout exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite subit une formation au sol et de recyclage au moins une fois tous les douze (12) mois, si la formation est dispensée dans les trois (3) mois avant l'expiration de la période de douze (12) mois, la formation suivante au sol et de recyclage doit être accomplie dans les douze (12) mois suivant la date initiale d'expiration de la formation précédente au sol et de recyclage.

(11) Tout exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite subit une formation sur aéronef ou sur simulateur d'entraînement en vol au moins une fois tous les six (6) mois, si la formation est dispensée dans les trois (3) mois avant l'expiration de la période de douze (12) mois, la prochaine formation sur aéronef ou sur simulateur d'entraînement en vol doit être accomplie dans les six (6) mois suivant la date d'expiration initiale formation sur aéronef ou sur simulateur d'entraînement en vol.

Article 198. Formation récurrente des membres d'équipage de cabine

(1) Tout exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de cabine subit une formation périodique, couvrant les actions assignées à chaque membre d'équipage de cabine dans les procédures normales et d'urgence et dans des exercices pertinents quant au type ou à la variante d'aéronef.

(2) Tout exploitant doit s'assurer que le programme de formation et de contrôle périodiques, approuvé par l'Autorité inclut une formation théorique et pratique ainsi que de la pratique individuelle telle que prévu par le présent article.

(3) Toute période de validité de formation récurrente et des contrôles associés exigés par le présent article doit être de douze (12) mois à compter de la fin des trois (3) mois de délivrance.

(4) Si elle est délivrée à la fin des trois (3) derniers mois calendaires de validité du contrôle précédent, la période de validité doit être prolongée de la date de délivrance jusqu'à douze (12) mois à compter de la date d'expiration du contrôle précédent.

(5) Tout exploitant doit s'assurer que la formation périodique exigée en vertu du présent règlement est dispensée par du personnel dûment qualifié.

(6) Tout exploitant doit s'assurer que tous les douze (12) mois, le programme de formation pratique comprend les éléments suivants :

(a) les procédures d'urgence, y compris l'incapacité du pilote;

(b) les procédures d'évacuation, y compris les techniques de contrôle de foules;

- (c) les exercices de gestuelle de chaque membre d'équipage de cabine sur l'ouverture de sorties normales et d'urgence pour l'évacuation des passagers;
- (d) l'emplacement et la manipulation d'équipements d'urgence, y compris les systèmes d'oxygène, la pose de gilets de sauvetage, de l'équipement portatif d'oxygène et de protection respiratoire par chaque membre d'équipage de cabine;
- (e) les premiers secours et le contenu de la trousse de premiers soins;
- (f) le rangement d'articles dans la cabine;
- (g) les procédures de sécurité;
- (h) les marchandises dangereuses qui ne peuvent pas être transportées dans la cabine en conformité avec les dispositions de l'Annexe 18 à la Convention relative à l'aviation civile internationale;
- (i) l'analyse d'accidents et d'incident ;
- (j) la gestion des ressources d'équipage.

(7) Tout exploitant doit s'assurer que, à des intervalles ne dépassant pas trois (3) ans, la formation périodique de membres d'équipage de cabine comprend aussi :

- (a) l'exploitation et l'ouverture réelle de toutes les issues normales et d'urgence pour l'évacuation des passagers dans un avion ou dans un dispositif échantillon de formation;
- (b) une démonstration du fonctionnement de toutes les autres issues, y compris les fenêtres du poste de pilotage ;
- (c) la formation de membre d'équipage de cabine en cours de formation pratique et réaliste sur l'utilisation de tous les équipements anti-incendie, y compris des vêtements de protection ou leur échantillon transporté à bord d'avion doit comprendre:
 - (i) l'extinction d'un feu caractéristique de l'intérieur d'avion, sauf que, dans le cas d'extincteurs au Halon, un autre agent extincteur peut être utilisé,
 - (ii) la pose et l'utilisation de l'équipement de protection respiratoire par chaque membre d'équipage de cabine dans un espace clos, dans un environnement simulé empli de fumée ;
- (d) l'utilisation de la pyrotechnie, des dispositifs réels ou échantillons;
- (e) une démonstration de l'utilisation du radeau de sauvetage, ou du toboggan- radeau, selon l'installation;
- (f) un programme sur les marchandises dangereuses selon l'Annexe 18 de l'OACI;

(g) la performance humaine relative aux tâches de sécurité de la cabine des passagers, y compris la coordination entre l'équipage de cabine et l'équipage de conduite.

(8) Tout exploitant doit s'assurer que toutes les spécifications appropriées dans le présent règlement sont incluses dans la formation de membres d'équipage de cabine.

Article 199. Formation périodique d'agents techniques d'exploitation

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans les vols de transport commercial en qualité d'agent technique d'exploitation sauf s'elle a accompli un programme de formation périodique au sol approuvé par l'Autorité, au moins au cours des douze (12) mois précédents.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit établir et maintenir un programme de formation périodique, approuvé par l'Autorité dans le manuel d'exploitation du détenteur de certificat d'exploitant aérien, qui doit être accompli chaque année par chaque agent technique d'exploitation.

(3) Tout agent technique d'exploitation doit suivre une formation continue relative au type ou à la variante d'aéronef et aux exploitations du détenteur de certificat d'exploitant aérien.

(4) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit dispenser toutes les formations récurrentes aux agents techniques d'exploitation par un personnel dûment qualifié.

(5) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que, tous les douze (12) mois, chaque agent technique d'exploitation reçoit une formation périodique au moins dans les domaines suivants :

(a) la préparation de vol d'aéronef spécifique;

(b) l'assistance d'urgence aux équipages de conduite;

(c) la gestion des ressources d'équipage ;

(d) la reconnaissance et le transport des marchandises dangereuses.

(6) Un détenteur de certificat d'exploitant aérien peut dispenser chacun des programmes de formation au sol et récurrente de pilotage de façon concomitante ou désordonnée, mais doit enregistrer l'exécution de chacun de ces programmes séparément.

Article 200. Formation de pilotes inspecteurs

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité de pilote inspecteur dans un aéronef ou pilote inspecteur dans un simulateur d'entraînement en vol dans un programme de formation sauf si, pour le type d'aéronef en cause, elle a accompli avec satisfaction les phases appropriées de formation, y compris la formation récurrente qui sont nécessaires pour un pilote commandant de bord.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation initiale au sol des pilotes inspecteurs comprend :

- (a) les tâches, fonctions et responsabilités de pilotes inspecteurs;
- (b) des règlements applicables et des procédures et politiques du détenteur de certificat d'exploitant aérien;
- (c) des techniques, des procédures et des méthodes appropriées pour effectuer les contrôles nécessaires;
- (d) une évaluation adéquate de performance d'élèves, y compris la détection :
 - (i) de la formation inadéquate et insuffisante,
 - (ii) des caractéristiques personnelles d'un candidat qui pourraient affecter négativement la sécurité;
- (e) les mesures correctives appropriées dans le cas de contrôles insatisfaisants ;
- (f) des méthodes, procédures et limites approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises dans l'aéronef.

(3) Toute formation de transition au sol pour tous les pilotes inspecteurs doit comprendre des méthodes, procédures et limites approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence applicables à l'aéronef sur lequel le pilote inspecteur transite.

(4) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation initiale en vol et transitionnelle des pilotes inspecteurs dans un aéronef comprend:

- (a) la formation et la pratique dans la conduite d'évaluations en vol, à partir des sièges de pilote gauche et de pilote droit pour le pilote inspecteur de pilotes dans les procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence de procéder aux contrôles de vol;
- (b) les résultats potentiels de mauvaise et inopportune non-exécution de mesures de sécurité lors d'une évaluation;
- (c) les mesures de sécurité à prendre à partir du siège du pilote pour des pilotes inspecteurs de pilotes pour les situations d'urgence qui sont susceptibles d'apparaître lors d'une évaluation.

(5) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation en vol de transition et initiale des pilotes inspecteurs dans un simulateur d'entraînement en vol comprend :

- (a) la formation et la pratique dans la conduite des contrôles en vol exigés dans les

procédures normales, anormales et d'urgence pour assurer la compétence de procéder à des contrôles d'évaluations requis par le présent article;

(b) la formation sur le fonctionnement du simulateur d'entraînement en vol pour assurer la compétence de procéder aux évaluations requises par le présent article.

(6) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit accomplir la formation en vol de pilote inspecteur en totalité ou en partie dans un aéronef, en vol dans un simulateur d'entraînement en vol, s'il y a lieu.

Article 201. Formation d'instructeur agréé et instructeur agréé sur simulateur d'entraînement en vol

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité d'instructeur agréé ou instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol dans un programme de formation sauf si:

(a) elle a accompli avec satisfaction une formation initiale ou transitionnelle d'instructeur agréé ou d'instructeur agréé sur simulateur d'entraînement en vol, selon le cas;

(b) dans les vingt quatre (24) mois précédents, elle a dispensé de façon satisfaisante une instruction sous la surveillance d'une personne autorisée, d'un pilote inspecteur du détenteur de certificat d'exploitant aérien, d'un mécanicien navigant autorisé, selon le cas, ou d'un examinateur employé par le détenteur de certificat d'exploitant aérien.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit effectuer un contrôle par observation d'instructeur autorisé ou d'instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol, en partie ou en totalité, dans un aéronef, ou dans un simulateur d'entraînement en vol; selon le cas.

(3) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation initiale au sol d'instructeur agréé et d'instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol comprend les thèmes suivants:

(a) les devoirs, fonctions, et responsabilités;

(b) les règlements, politiques et procédures applicables du détenteur de certificat d'exploitant aérien;

(c) des méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les contrôles nécessaires;

(d) une évaluation adéquate de la performance de stagiaires, y compris la détection de:

(i) la formation inadéquate et insuffisante,

(ii) les caractéristiques personnelles d'un candidat qui pourraient affecter négativement la sécurité;

- (e) des mesures correctives appropriées dans le cas de contrôles non satisfaisants;
- (f) des méthodes, procédures et limites approuvées pour exécution des procédures normales, anormales et d'urgence dans l'aéronef;
- (g), de l'exception faite aux titulaires de licence d'instructeur de vol :
 - (i) les principes fondamentaux du processus d'enseignement-apprentissage,
 - (ii) les méthodes d'enseignement et des procédures,
 - (iii) la relation entre l'instructeur et stagiaire.

(4) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation transitionnelle au sol d'un instructeur agréé et d'instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol comprend les méthodes, procédures et limites approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence applicables à l'aéronef.

(5) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation en vol initiale et de transition pour un instructeur agréé et d'instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol comprend les éléments suivants :

- (a) les mesures de sécurité pour les situations d'urgence qui sont susceptibles de se développer pendant l'instruction;
- (b) les résultats potentiels de mauvaise et inopportune non-exécution de mesures de sécurité lors de l'instruction;
- (c) pour un instructeur pilote autorisé:
 - (i) la formation en vol et la pratique dans la conduite d'instruction en vol à partir des sièges des pilotes gauche et droite dans les procédures normales, anormales et d'urgence exigées pour assurer la compétence en tant qu'instructeur,
 - (ii) les mesures de sécurité à prendre à partir du siège du pilote, soit pour les situations d'urgence qui sont susceptibles de se développer pendant l'instruction ;
- (d) pour l'instructeur de mécanicien navigant, la formation en vol pour assurer la compétence pour exécuter les fonctions assignées.

(6) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit assurer les spécifications de formation en vol d'un instructeur autorisé, en totalité ou en partie dans un aéronef, en vol ou dans un simulateur d'entraînement en vol.

(7) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la formation initiale en

vol et de transition d'instructeur autorisé sur simulateur d'entraînement en vol comprend les éléments suivants :

- (a) la formation et la pratique dans les procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence de procéder à l'instruction en vol requise par le présent article, lorsque la formation et la pratique sont exécutées en totalité ou en partie dans un simulateur d'entraînement en vol;
- (b) la formation sur le fonctionnement des simulateurs d'entraînement en vol, pour assurer la compétence de procéder à l'instruction en vol requise par le présent article.

Article 202. Qualifications d'instructeur agréé

Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité d'instructeur dans un programme de formation sur un type d'aéronef établi sauf s'elle:

- (a) est détentrice de licences et qualifications exigées pour travailler en qualité de pilote commandant de bord ou de mécanicien navigant, selon le cas;
- (b) a accompli avec satisfaction les phases de formation appropriées sur l'aéronef, y compris la formation périodique, qui sont exigées de prêter en qualité de pilote commandant de bord ou de mécanicien navigant, selon le cas;
- (c) a acquis avec satisfaction la connaissance, la compétence et l'expérience récente de contrôles requises qui sont exigées pour prêter en qualité de pilote commandant de bord ou de mécanicien navigant, selon le cas;
- (d) a répondu à toutes les exigences de formation initiale ou en transition applicables et au contrôle de compétence observé en vol de l'Autorité;
- (e) est titulaire d'attestation médicale de classe I.

Article 203. Qualifications de pilote inspecteur et de mécanicien navigant agréé

Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité de pilote inspecteur ou de mécanicien navigant agréé par le détenteur de certificat d'exploitant aérien et accepté par l'Autorité dans un programme de formation établi sur un type d'aéronef sauf s'elle :

- (a) détient de licences de pilote et qualifications requises pour prêter en qualité de pilote commandant de bord ou de mécanicien navigant, selon le cas;
- (b) a accompli avec satisfaction les phases de formation appropriées sur l'aéronef, y compris la formation périodique, qui sont exigées de prêter en qualité de pilote commandant de bord ou de mécanicien navigant, selon le cas;
- (c) a acquis avec succès la connaissance, la compétence et l'expérience récente de contrôles requises qui sont exigées pour prêter en qualité de pilote commandant de bord ou de mécanicien navigant, selon le cas;

(d) a répondu à toutes les exigences de formation initiale ou en transition applicables et au contrôle de compétence observé en vol de l'Autorité;

(e) est titulaire d'attestation médicale de classe 1 ou 2, selon le cas;

(f) a été agréée par l'Autorité pour les fonctions de pilote inspecteur ou de mécanicien navigant autorisé impliqués selon le cas.

Article 204. Désignation de pilote inspecteur

Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité de pilote inspecteur pour tout contrôle en vol sauf s'elle a été nommée pour cette fonction spécifiée par l'Autorité au cours des douze (12) mois précédents.

Article 205. Limites et autorisations de pilote inspecteur

(1) Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité de pilote inspecteur pour tout contrôle:

(a) dans un aéronef en tant que pilote membre d'équipage de conduite exigé sauf s'elle détient une licence de pilote et de qualifications requises et a accompli pour le détenteur de certificat d'exploitant aérien toutes les spécifications applicables de formation, de qualification et des règlements actuels en vertu du présent règlement applicable à la position de l'équipage et aux opérations de vol en cours de contrôle;

(b) dans un aéronef en tant que pilote inspecteur observateur sauf s'elle détient une licence de pilote et de qualifications requises et a rempli toutes les spécifications applicables d'observation en ligne, de qualification et de formation en vertu du présent règlement applicable à la position de l'équipage et aux opérations de vol en cours de contrôle; ou

(c) dans un simulateur d'entraînement en vol sauf s'elle a accompli et respecté toutes les spécifications d'observation en ligne, de formation et de qualification du détenteur de certificat d'exploitant aérien en vertu du présent règlement applicable à la position de l'équipage et aux opérations de vol en cours de contrôle.

(2) Aux fins de l'alinéa (1) ci-dessus, un pilote inspecteur est autorisé à :

(a) procéder à des contrôles d'aptitude ou de compétence, des vérifications en ligne et des vérifications spéciales de qualification;

(b) superviser le rétablissement d'atterrissage en cours;

(c) superviser toutes les spécifications initiales d'expérience d'exploitation prescrites par le présent règlement ou par l'Autorité.

Article 206. Approbation de simulateur d'entraînement en vol

Un détenteur de certificat d'exploitant aérien ne peut pas utiliser un simulateur d'entraînement en vol pour:

- (a) une formation ou un contrôle sauf s'il a été spécifiquement approuvé pour le détenteur de certificat d'exploitant aérien, par écrit, par l'Autorité;
- (b) toute autre fin que celle spécifiée dans l'approbation de l'Autorité.

Article 207. Qualification en ligne de pilote inspecteur et d'instructeur

Nul ne peut servir ou utiliser une personne dans des vols de transport commercial en qualité de pilote inspecteur ou d'instructeur sur simulateur d'entraînement en vol sauf si, dans les douze (12) mois précédents avant ce service, elle a :

- (a) effectué au moins cinq (5) vols en tant que membre d'équipage requis pour le type d'aéronef concerné ; ou
- (b) observé, dans le poste de pilotage, la conduite de deux (2) vols complets dans un type d'aéronef sur lequel elle est affectée.

Article 208. Mise à terme de compétence, de connaissance ou de contrôle en ligne

Aucun détenteur de certificat d'exploitant aérien ne peut utiliser un membre d'équipage ou un agent technique d'exploitation dont le contrôle a pris fin dans les vols de transport commercial jusqu'à ce que soit exécuté de façon satisfaisante un nouveau contrôle de ce membre d'équipage ou de cet agent technique d'exploitation.

Article 209. Enregistrement de qualifications de membres d'équipage

(1) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit inscrire et conserver pour chaque membre de l'équipage et agent technique d'exploitation, un registre de chaque épreuve et contrôle tel que requis par le présent règlement.

(2) Un pilote peut compléter le programme de formation requis par le présent règlement en même temps ou en combinaison avec d'autres programmes de formation requis, mais l'exécution de chacun de ces programmes doit être enregistré séparément.

Article 210. Suivi d'activités de formation et de contrôle

(1) Afin de permettre une supervision adéquate des activités de formation et de contrôle, tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit transmettre à l'Autorité au moins cinq (5) jours ouvrables avant l'activité prévue, les dates, le lieu, l'heure du compte rendu et le rapport de toutes les :

- (a) formations pour lesquelles un programme de cours est homologué dans le programme de formation du détenteur de certificat d'exploitant aérien ;

(b) contrôles de compétence en ligne et de connaissances.

(2) La non transmission de renseignements exigés par l'alinéa (1) ci-dessus peut rendre invalide la formation ou le contrôle et l'Autorité peut exiger la reprise à des fins d'observation.

Article 211. Période d'admissibilité

(1) Tout membre d'équipage qui est tenu de faire un contrôle de compétence, contrôle d'épreuve ou de connaissance, ou une formation récurrente pour maintenir la qualification aux vols de transport commercial doit remplir ces conditions à tout moment au cours de la période d'admissibilité.

(2) La période d'admissibilité est définie comme la période de trois (3) mois y compris le mois précédent, le mois d'échéance et le mois suivant toute date d'échéance indiquée par le présent règlement.

(3) Toute exécution d'exigence à tout moment au cours de la période d'admissibilité doit être considérée comme terminée au cours du mois d'échéance en raison du calcul de la prochaine date d'échéance.

CHAPITRE IX. FATIGUE D'EQUIPAGE ET PROTECTION D'EQUIPAGE DE CONDUITE CONTRE LE RAYONNEMENT COSMIQUE

Fatigue d'équipage

Article 212. Application, définition et modification

(1) Le présent chapitre s'applique à un aéronef immatriculé au Burundi, qui est:

- (a) engagé dans l'exploitation des vols de transport commercial; ou
- (b) exploité par une entreprise de transport aérien.

(3) Le présent chapitre ne s'applique pas aux vols effectués uniquement dans le but de l'instruction au pilotage dispensée par un aéro-club, une école de pilotage ou une personne qui n'est pas une entreprise de transport aérien.

(4) Dans le présent chapitre à moins que le contexte ne l'exige autrement:

«*Temps de vol*», par rapport à une personne, désigne tout le temps passé par cette personne dans un aéronef, que ce soit ou non immatriculé au Burundi, autre qu'un aéronef dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 1.600 kg, qui n'est pas exploité dans le but de transport aérien commercial ou de travail aérien, alors qu'il est en vol et la personne transportée en qualité de membre d'équipage; et dans le respect du présent chapitre, que dans le calcul de vol, de vol de nuit doit être compté au taux d'une fois et d'un quart de temps de vol réel;

«*Période de service*», pour toute personne qui vole dans un aéronef en qualité de membre d'équipage de conduite, désigne toute période continue pendant laquelle elle est, en vertu des dispositions de l'alinéa (4) ou (5) ci-dessus, traitée comme étant en service :

A condition que, lorsque deux ou plusieurs périodes qui sont séparées par un intervalle de moins de dix (10) heures, la période commençant lorsque la première de ces périodes de service commence et se terminant lorsque la dernière d'entre elles prend fin, est considérée comme constituant une période unique ininterrompue de service;

«*Période de repos*», pour toute personne, désigne toute période ininterrompue, qui n'a pas de partie intégrante dans sa période de service.

(5) Toute personne employée en vertu d'un contrat de service en qualité de membre d'équipage de conduite doit être considérée comme étant en service à tout moment dans le cadre de ce travail où il vole dans un aéronef que ce soit en qualité de membre d'équipage ou en tant que passager et l'aéronef est tel que spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus ou il agit par ailleurs dans le cadre de cet emploi:

A condition qu'il ne vole pas dans un aéronef :

(a) sous réserve du sous-alinéa (c) ci-dessus, il ne peut pas être considéré comme étant en service au cours de toute période où il est autorisé à se reposer;

(b) sous réserve du sous-alinéa (c) ci-dessus, il ne peut pas être considéré comme étant en service à tout moment pour seule raison de sa présence exigée d'être disponible à un endroit particulier pour se présenter au travail; ou

(c) il doit être considéré comme étant en service à tout moment, lorsqu'il lui est exigé d'être disponible à un endroit particulier pour se présenter au service si nécessaire de le faire si :

(i) l'endroit se trouve à un aéroport, ou

(ii) cet endroit, n'étant pas situé à un aéroport, est un lieu où son employeur a prévu pour les personnes et les employés, qui sont disponibles, et des installations favorables au repos ne sont pas disponibles pour son usage.

(5) Toute personne qui vole dans un aéronef en qualité de membre d'équipage, n'étant pas lié par un contrat de travail, dans le cadre de son emploi, doit être considérée comme étant en service à tout moment, en rapport avec toute affaire de conduite d'aéronef qu'il exploite, que ce soit en qualité de membre d'équipage ou en qualité de passager et que ce soit dans un aéronef tel que spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus.

(6) Aux fins du présent chapitre, les références d'une personne volant dans un aéronef en qualité de membre d'équipage comprennent des références de l'exploitant d'aéronef qu'il vole lui-même, la capacité et les références au travail et d'autres fonctions qu'une personne est requise ou autorisée à exercer par un exploitant, doivent dans n'importe quel cas être interprétées comme des références à un travail effectué par l'exploitant en rapport avec la gestion d'aéronef ou avec tout travail qui comprend le vol d'aéronef.

(7) Nonobstant les dispositions du présent chapitre, l'Autorité peut, en rapport avec les services réguliers, approuver les programmes des vols et l'horaire d'équipage pour lesquels elle considère que des circonstances particulières justifient une prorogation d'une période de service, mais dans n'importe quel événement, le temps de vol concerné ne peut pas dépasser cinquante pour cent (50%) de la période maximale de service.

Article 213. Etablissement de limites de temps de vol, de périodes de service de vol et périodes de repos

(1) Nonobstant les dispositions de l'article 214 du présent règlement, tout exploitant d'un aéronef auquel s'applique le présent article doit établir pour chaque membre d'équipage :

(a) les limites de l'ensemble de tous les temps de vol de ce membre d'équipage au cours de chaque période de vingt-huit (28) jours consécutifs;

(b) les limites de temps de service de ce membre d'équipage;

(c) les périodes minimales de repos que ce membre d'équipage doit avoir immédiatement avant toute période de service.

(2) Toutes les limites et périodes minimales de repos spécifiées à l'alinéa (1) ci-dessus, qui doivent être des limites et périodes minimales de repos, qui sont satisfaisantes à l'égard de l'exploitant, après avoir pris en compte des rubriques indiquées dans l'alinéa (3) ci-dessous et si chaque membre d'équipage respecte ces limites et bénéficie de ces périodes minimales de repos, sont telles que la sécurité de l'aéronef n'est pas susceptible d'être perturbée en raison de fatigue qui peut être causée par le travail ou d'autres tâches que l'exploitant exige ou autorise aux membres d'équipage, et des limites différentes et périodes différentes minimales de repos peuvent être établies soit par des personnes différentes ou des catégories différentes de personnes et pour des circonstances différentes.

(3) Toutes les questions que l'exploitant doit prendre en compte dans l'établissement des limites et des périodes minimales de repos spécifiées à l'alinéa (1) ci-dessous sont, la nature du travail et d'autres fonctions qu'effectuera un membre d'équipage et toutes les circonstances y relatives, qui peuvent affecter le degré de fatigue à partir de laquelle un membre d'équipage peut souffrir tout en faisant un vol dans un aéronef, y compris :

(a) le type d'aéronef qui sera utilisé;

(b) la zone dans laquelle le vol sera effectué;

(c) le nombre d'atterrissages qui sera fait au cours de chaque période de service de vol;

(d) le nombre d'heures de vols de nuit au cours de chaque période de service de vol;

(e) le nombre de fois consécutives que l'on exige à chaque membre d'équipage de voler pendant la période maximale autorisée en vertu de la présente partie.

(4) Aucune limite ou période minimale de repos ne peut être établie en vertu de l'alinéa (1) ci-dessus qu'imposerait ou autoriserait à toute personne de voler dans un aéronef à un moment où un tel vol constituerait une violation aux dispositions des articles 208, 209 et 211 du présent règlement, ou exigerait ou permettrait à toute personne de voler dans un aéronef en qualité de membre d'équipage dans un délai d'une (1) heure précédant immédiatement la fin du temps ou, lorsque le temps spécifié est de vingt-quatre (24) heures, dans un délai de deux (2) heures précédant immédiatement la fin du temps spécifié.

(5) Aucun exploitant auquel s'applique le présent article ne peut autoriser un aéronef à effectuer un vol sauf si des limites et périodes minimales de repos ont été établies en conformité avec les dispositions du présent article de manière à appliquer à chaque membre d'équipage.

(6) Tout exploitant d'aéronef doit entreprendre toutes les étapes qui sont raisonnablement possibles pour s'assurer que toutes les limites établies pour l'instant, conformément aux dispositions du présent article sont respectées, et que personne, pour qui des périodes

minimales de repos sont établies, ne peut entamer un vol dans un aéronef, sauf s'elle a eu la période de repos appropriée immédiatement avant la période de service.

(7) Nonobstant toute disposition contenue dans le présent article, l'exploitant d'un aéronef peut conférer au pilote commandant de bord un pouvoir discrétionnaire de faire ou autoriser une personne à faire un vol sur cet appareil dans de telles circonstances que le pilote commandant de bord ou cette autre personne ne respectera pas les limites ou n'aura pas eu les périodes de repos minimales établies par l'exploitant en vertu du présent article.

(8) Le pouvoir discrétionnaire prévu à l'alinéa (7) ci-dessus ne peut être exercé sauf si:

(a) il apparaît au pilote commandant de bord :

(i) que des dispositions avaient été prises pour le vol à effectuer avec un tel équipage et de manière à commencer et terminer dans de telles périodes que si le vol avait été fait conformément à ces dispositions, chaque membre d'équipage aurait respecté les limites et aurait eu des périodes de repos minimales établies par l'exploitant, et que depuis que ces dispositions ont été prises, le vol y relatif a été effectué ou sera empêché, en raison de circonstances qui n'étaient pas prévues, ou

(ii) que le vol serait effectué dans l'intérêt de la sécurité ou de la santé de toute personne ;

(b) le pilote commandant de bord est convaincu que la sécurité de l'aéronef pour le vol ne sera pas compromise.

(9) Tout exploitant d'aéronef doit inclure dans tout manuel d'exploitation à mettre à disposition en vertu *du règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens* pour l'usage et le guide des membres d'équipage de cet aéronef, ou dans tous les cas où de tel manuel n'est exigé, dans un document à présenter pour l'utilisation et l'orientation de ces membres, des renseignements complets sur toutes les limites et les périodes minimales établies, en vertu du présent règlement, qui peuvent avoir une incidence sur n'importe quel membre d'équipage et sur tout pouvoir discrétionnaire conféré au pilote commandant de bord de cet aéronef en vertu des alinéas (7) et (8) ci-dessus.

(10) Sous réserve de l'alinéa (9) ci-dessus et sans préjudice de toute disposition *du règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*, sur demande d'une personne autorisée par l'Autorité, tout exploitant doit présenter à cette personne une copie de toutes les renseignements inclus dans un manuel d'exploitation ou dans un document en conformité avec les exigences spécifiées dans l'alinéa (9) ci-dessus.

Article 214. Périodes maximales de service de vol de membre d'équipage

(1) Nul ne peut voler plus de temps dans un aéronef en qualité de membre d'équipage au cours de toute sa période de service, après le dépassement du temps spécifié.

(2) Dans l'alinéa (1) ci-dessus, l'expression «temps spécifié» signifie :

(a) concernant un pilote : onze (11) heures, chaque fois que l'alinéa (b) ci-dessous ne s'applique pas sauf que, si au cours de la période de service, il y a eu une période d'au moins de cinq (5) heures consécutives pendant laquelle il n'a pas volé dans un aéronef ou a exécuté des tâches, le présent paragraphe doit avoir effet comme si onze (11) heures ont substitué douze (12) heures;

(b) concernant une personne qui, dans tous les temps lorsqu'elle vole en qualité de pilote au cours de sa période de service, est l'une des deux ou de plusieurs personnes transportées à bord en qualité de pilotes d'aéronef:

(i) concernant un service ou un vol international: quinze (15) heures,

(ii) concernant un vol local au Burundi: douze (12) heures,

sauf que, si au cours de la période de service, il y a eu une période d'au moins de cinq (5) heures consécutives pendant laquelle cette personne n'a pas volé dans un aéronef ou a exécuté des tâches, le présent paragraphe doit avoir effet comme si quinze (15) heures ont été remplacées par douze (12) heures et vingt (20) heures ont été substituées par quinze (15) heures, si elle est l'une des trois ou de plusieurs personnes transportées à bord en qualité de pilotes d'aéronef et que les conditions suivantes sont réunies :

(iia) au moins deux (2) des pilotes sont qualifiés pour agir en tant que pilote commandant de bord dans les circonstances à la fois par leurs licences respectives et en conformité avec les exigences de l'article 33 du présent règlement (sauf en ce qui concerne leur connaissance d'aérodromes de décollage et d'atterrissage et de dégagement),

(iib) au moins un des pilotes est transporté à bord en plus de ces membres d'équipage de conduite qui sont exigés d'être transportés dans des circonstances en vertu du présent règlement,

(iic) une couchette convenable appropriée est toujours disponible pour la seule utilisation de pilotes,

(iid) chacun des pilotes a, au cours de la période de service, eu maintes occasions de se reposer pendant un délai raisonnable;

(c) concernant un mécanicien navigant: quinze (15) heures, sauf que le présent paragraphe doit avoir effet comme si vingt-quatre (24) heures ont été substituées par quinze (15) heures par rapport à une personne qui, à tous les moments lorsqu'elle vole en qualité de mécanicien navigant au cours de sa période de service, est l'une des deux ou de plusieurs personnes transportées en qualité de mécaniciens navigants d'aéronef, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) au moins l'un des mécaniciens navigants est transporté en plus des membres d'équipage exigés d'être transportés à bord dans des circonstances en vertu du présent règlement,

(ii) une couchette convenable appropriée est toujours disponible pour le seul usage des mécaniciens navigants,

(iii) chacun des mécaniciens navigants a, au cours de la période de service, eu maintes occasions de se reposer pendant un délai raisonnable ;

(d) concernant l'équipage de cabine: quinze (15) heures; qui doivent s'appliquer à un membre d'équipage de cabine telle qu'elles s'appliquent à un des mécaniciens navigant.

(3) Les heures maximales totales associées à des périodes de service effectuées par un membre d'équipage ne peuvent pas dépasser cent soixante (160) heures au cours de toute période de vingt-huit (28) jours, sauf que chaque fois qu'un membre d'équipage dépasse cent vingt (120) heures "temps sans exécution de vol», ce membre ne peut pas, de ce fait, être disqualifié pour des tâches ultérieures de vol à condition que d'autres exigences soient remplies.

Article 215. Périodes minimales de repos de membre d'équipage

(1) Nonobstant l'article 213 du présent règlement, nul ne peut voler dans un aéronef auquel s'applique le présent article en qualité de membre d'équipage sauf si immédiatement avant la période de service au cours de laquelle la personne effectue ce vol, elle a eu une période suffisante de repos, comme indiqué dans le tableau 7 ci-après.

TABLEAU 7 : PERIODES MINIMALES DE REPOS DE MEMBRES D'EQUIPAGE

Durée précédant immédiatement la période de service	Durée minimale de période de repos suffisante
Moins de 10 heures	11 heures
Plus de 10 heures mais ne dépassant pas 11 heures	12 heures
Plus de 11 heures mais ne dépassant pas 12 heures	13 heures
Plus de 12 heures mais ne dépassant pas 13 heures	14 heures
Plus de 13 heures mais ne dépassant pas 14 heures	15 heures
Plus de 14 heures mais ne dépassant pas 15 heures	16 heures
Plus de 15 heures mais ne dépassant pas 16 heures	17 heures
Plus de 16 heures mais ne dépassant pas 17 heures	19 heures
Plus de 17 heures mais ne dépassant pas 18 heures	21 heures
Plus de 18 heures mais ne dépassant pas 19 heures	23 heures
Plus de 19 heures mais ne dépassant pas 20 heures	25 heures
Plus de 20 heures mais ne dépassant pas 21 heures	27 heures
Plus de 21 heures mais ne dépassant pas 22 heures	29 heures
Plus de 22 heures mais ne dépassant pas 23 heures	31 heures
Plus de 23 heures	33 heures

(2) Lorsqu'une période de repos est prise par un membre d'équipage dans un endroit situé à cinquante (50) miles nautiques (92.600 mètres) de son lieu de résidence ordinaire, il doit être réputé avoir une période de repos suffisante si on inclut une période de huit (8) heures, qui est

comprise entre 22 heures 00 et 08 heures 00, en heure locale, figurant dans le tableau 8 ci-après.

TABLEAU 8: PERIODE MINIMALE DE REPOS A DISTANCE NE RELEVANT PAS DE CINQUANTE MILES NAUTIQUES DU LIEU DE RESIDENCE

Durée précédant immédiatement la période de service	Durée minimale de période de repos suffisante
Plus de 10 heures mais ne dépassant pas 11 heures	10 heures
Plus de 11 heures mais ne dépassant pas 12 heures	12 heures
Plus de 12 heures mais ne dépassant pas 14 heures	13 heures
Plus de 14 heures mais ne dépassant pas 17 heures	15 heures
Plus de 17 heures mais ne dépassant pas 20 heures	16 heures
Plus de 20 heures mais ne dépassant pas 23 heures	17 heures
Plus de 23 heures	18 heures

(3) La durée de périodes de service établie dans le présent article est ajustée pour tenir compte du temps de service avant et après un vol ou une série de vols qui composent une période de service.

Article 216. Périodes de service et de repos d'agent technique d'exploitation

(1) Aucun détenteur de certificat d'exploitant aérien ne peut programmer un agent technique d'exploitation pendant plus de dix (10) heures consécutives de service dans une période de vingt quatre (24) heures consécutives, sauf s'il bénéficie d'une période de repos d'au moins de huit (8) heures à la fin ou avant la fin de dix (10) heures de service.

(2) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit établir une période de service journalier d'un agent technique d'exploitation de sorte à inclure un temps qui lui permet de se familiariser avec les conditions météorologiques existantes et prévues le long de la route avant que cet agent technique d'exploitation ne laisse partir l'aéronef.

Article 217. Enregistrement de temps de vol et de période de service

(1) Aucun exploitant d'aéronef ne peut favoriser ou permettre à toute personne de voler en qualité de membre d'équipage sauf si l'exploitant a en sa possession un registre précis et mis à jour qu'il maintient ou maintenu par un autre exploitant d'aéronef à l'égard de cette personne et sur les vingt-huit (28) jours précédant le vol immédiatement indiquant :

(a) les heures de début et de fin de chaque vol de tout aéronef qu'elle a effectuées en qualité de membre d'équipage au cours de toute période de son service;

(b) les heures de début et de fin de chaque période de service de cette personne au cours de laquelle elle a effectué un vol en qualité de membre d'équipage;

(c) les heures de début et de fin de chaque période de service de cette personne se terminant dans un délai de soixante-douze (72) heures précédant immédiatement le

début de toute période de son service, au cours de laquelle elle a effectué un vol dans un aéronef en qualité de membre d'équipage ;

(d) des renseignements brefs sur la nature du travail ou sur d'autres fonctions exercées par cette personne pendant chacune des périodes de service du membre d'équipage qui exige qu'un registre soit tenu en vertu de la présente alinéa.

(2) L'Autorité peut notifier la forme et la façon sous lesquelles les registres doivent être maintenus et conservés en vertu de l'alinéa (1) ci-dessus et les enregistrements doivent être conservés en conséquence là où elle a notifié.

(3) Sous réserve de l'article 12 du présent règlement, tout exploitant d'aéronef doit conserver les dossiers indiqués au présent article pendant une période d'au moins six (6) mois après la fin de la période de service de vol ou de période de repos à laquelle ils se rapportent.

Article 218. Temps de vol maximal de membre d'équipage

(1) Nul ne peut voler dans tout aéronef immatriculé au Burundi en qualité de membre d'équipage à tout moment, n'importe quel jour après le total de ses heures de vol, qu'il provienne ou pas du vol dans un aéronef ou de tout autre aéronef, au cours de la période de vingt huit (28) jours consécutifs expirant avec la fin de cette journée, il s'élève à cent cinq (105) heures ou plus.

(2) Les dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus ne s'appliquent pas :

(a) à un vol effectué dans un aéronef dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 1600 kg et qui n'effectue pas de vols de transport commercial ou de travail aérien ;
ou

(b) à un vol effectué dans un aéronef, qui n'est pas exploité dans le cadre de transport commercial mais à l'exclusion du travail aérien si, au moment du vol, l'ensemble de tous les heures de vol de la personne effectuant le vol depuis qu'elle a subi le dernier examen médical en vertu du présent règlement et qu'elle a été trouvé apte, ne dépasse pas cent cinquante (150) heures.

Article 219. Dispositions sur des cas particuliers

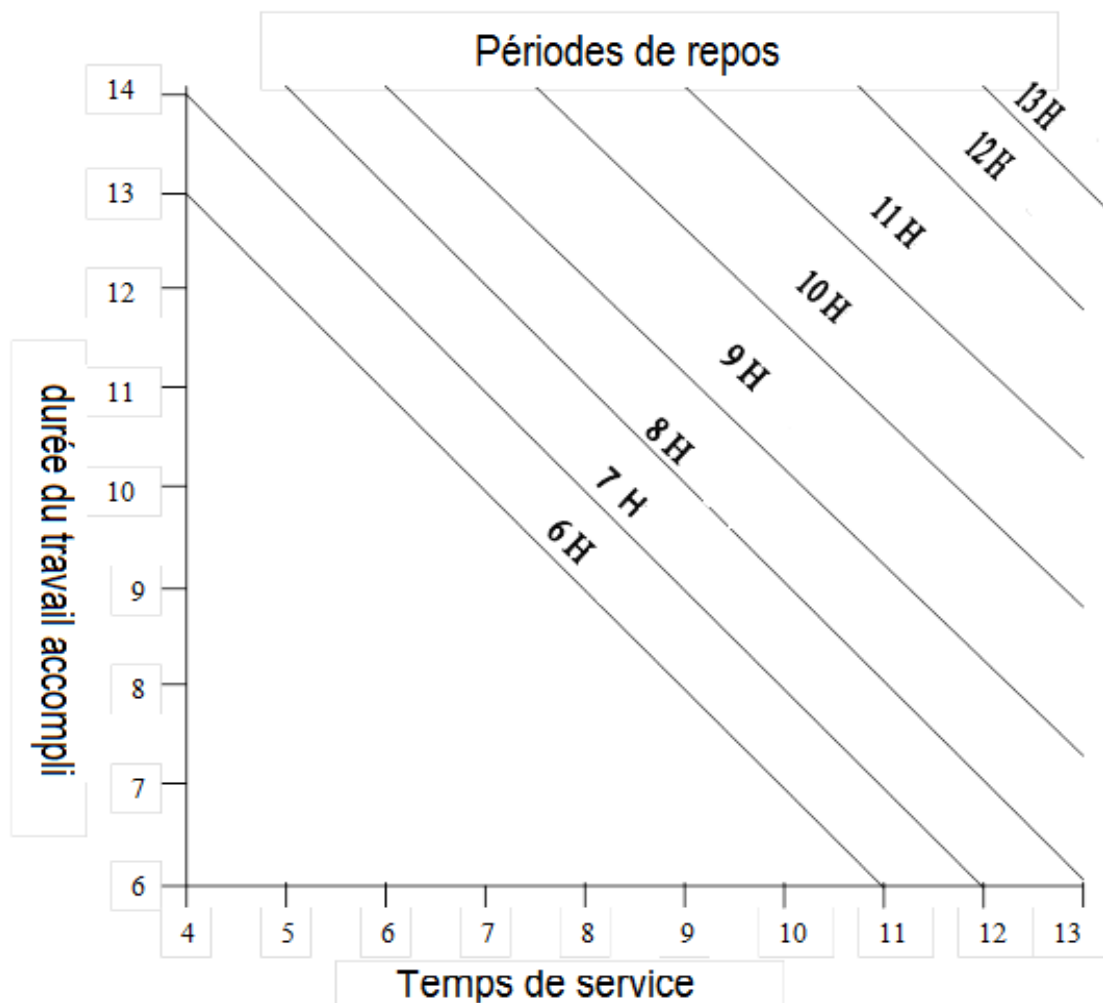
(1) Nonobstant toute disposition contraire aux articles 208, 209 et 211 du présent règlement, une personne est réputée ne pas avoir contrevenu à l'une quelconque des dispositions du présent règlement en raison d'un vol qu'elle a effectué à tout moment ou par une autre personne, si la première personne prouve que :

(a) cela était dû à un retard inévitable dans l'exécution du vol ;

(b) elle ne pouvait pas raisonnablement s'attendre à ce que cela arrive avant que le vol ne commence, le retard était susceptible de se produire.

(c) le pilote commandant de bord est convaincu que la sécurité d'aéronef pour ce vol ne sera pas compromise.

(2) Nonobstant les articles 208, 209, 210, 211 du présent règlement, lorsqu'un service régulier accuse un retard inévitable et prolongé en cours de route, à la discrétion du pilote commandant de bord, une période de repos réduite peut être prise, et de ce délai doit comprendre au moins six (6) heures entre 20 heures 00 et 06 heures 00, heure locale et sera d'une durée d'au moins celle énoncée dans le graphique ci-dessous.



Article 220. Devoirs d'exploitants de prévenir de la fatigue excessive de membres d'équipage

Tout exploitant d'aéronef doit s'assurer, à l'égard de chaque personne volant en qualité de membre d'équipage, que :

- (a) la période au cours de laquelle elle est requise ou autorisée par l'exploitant d'exécuter n'importe quelle tâche ou d'autres fonctions est limitée en temps et en fréquence ;
- (b) elle bénéficie d'une telle période de repos pour que son travail et ses fonctions ne

soient pas susceptibles de lui causer une fatigue au cours du vol dans l'aéronef, à l'égard de l'équipage de conduite, mettre en danger la sécurité de l'aéronef et à l'égard d'autres membres d'équipage, nuire à leur efficacité dans l'exécution de leurs fonctions en rapport avec une évacuation éventuelle de passagers ou leur contrôle ou une fourniture d'une assistance en cas de situation d'urgence.

Protection de membre de l'équipage du rayonnement cosmique

Article 221. Protection de membre d'équipage du rayonnement cosmique

(1) Tout exploitant doit prendre des mesures appropriées pour :

- (a) évaluer l'exposition au rayonnement cosmique des membres d'équipage qui peuvent être exposés au rayonnement cosmique au-delà d'un (1) millisievert par an;
- (b) prendre en compte l'exposition évaluée lorsque l'organisation d'horaires de travail en vue de réduire les doses des membres d'équipage fortement exposé ;
- (c) informer les travailleurs concernés des risques pour la santé que leur travail comporte.

(2) Tout exploitant doit veiller les conditions d'exposition au rayonnement cosmique d'un membre d'équipage enceinte en vol sont telles que la dose équivalente pour le fœtus sera aussi basse que logiquement possible et il est peu probable de dépasser un (1) millisievert pendant le reste de la grossesse.

(3) Un exploitant qui n'est pas informé d'une grossesse spécifiée à l'alinéa (2) ci-dessus ne peut pas être tenu responsable de toute exposition au rayonnement cosmique pour le fœtus dépassant un (1) millisievert.

(4) Dans le présent article:

- (a) «membre d'équipage fortement exposé» désigne des membres d'équipage de conduite exploitant un aéronef à haute performance capable de voler à une altitude supérieure de 49.000 pieds (14.700 mètres);
- (b) «sievert» désigne une unité de dose équivalente ou efficace d'un joule par kilogramme ;
- (c) «année» désigne toute période de douze (12) mois.

Article 222. Conservation de dossiers dans le rayonnement cosmique

Tout exploitant d'aéronef immatriculé au Burundi doit, à l'égard de tout vol à une altitude de plus de 49.000 pieds (14.700 mètres), tenir un registre de dose totale de rayonnement cosmique auquel sont exposés l'aéronef et les membres d'équipage pendant le vol avec les noms des membres d'équipage.

CHAPITRE X. AUTORISATION DE VOL DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

Article 223. Personnes qualifiées requises pour les fonctions de contrôle d'exploitation

(1) Tout détenteur de certificat d'exploitant aérien doit désigner une personne qualifiée pour exercer les fonctions et les responsabilités du contrôle d'exploitation pour chaque vol dans le transport aérien commercial.

(2) Pour des vols de transport de passagers effectués selon un programme publié, tout agent technique d'exploitation titulaire de licence et qualifié ou une personne équivalente qualifiée doit être au service à une base d'exploitation à exécuter les fonctions de contrôle d'exploitation de détenteurs de certificat d'exploitant aérien.

(3) Pour tous les autres vols, toute personne qualifiée exerçant des responsabilités de contrôle d'exploitation doit être disponible pour consultation avant, pendant et immédiatement après l'exploitation de vol.

(4) Pour tous les vols, le pilote commandant de bord partage la responsabilité du contrôle d'exploitation d'aéronef et a le pouvoir situationnel de prendre des décisions concernant les questions de contrôle d'exploitation en vol.

(5) Si une décision du pilote commandant de bord diffère de celle qui est recommandée, toute personne faisant la recommandation, doit tenir un registre des faits connexes.

Article 224. Fonctions associées au contrôle d'exploitation

Toute personne exerçant la responsabilité de contrôle d'exploitation pour un détenteur de certificat d'exploitant aérien doit :

- (a) autoriser l'exploitation de vol spécifique;
- (b) s'assurer qu'un aéronef en état de navigabilité convenablement équipé pour le vol est disponible;
- (c) s'assurer que du personnel qualifié et des installations adéquates sont disponibles pour appuyer et effectuer le vol;
- (d) s'assurer que la planification et la préparation de vols sont faites;
- (e) s'assurer que les procédures de localisation et de suivi de vol sont suivies;

(f) concernant les vols réguliers de transport de passagers, assurer le suivi de la progression du vol et la fourniture d'informations qui peuvent être nécessaires à la sécurité.

Article 225. Fonctions de contrôle d'exploitation

(1) Pour des vols de passagers effectués selon un calendrier publié, toute personne qualifiée exerçant les fonctions d'agent technique d'exploitation doit :

- (a) aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et dans la fourniture des renseignements nécessaires requis;
- (b) aider le pilote commandant de bord dans la préparation de plans de vol exploitation et du contrôle de circulation aérienne;
- (c) signer la copie de répartition d'autorisation de vol;
- (d) fournir au pilote commandant de bord en vol, par des moyens appropriés, des renseignements qui peuvent être nécessaires pour le bon déroulement du vol ;
- (e) dans le cas d'une urgence, engager les procédures applicables figurant dans le manuel d'exploitation du détenteur de certificat d'exploitant aérien.

(2) Toute personne qualifiée exécutant des fonctions de contrôle d'exploitation doit éviter de prendre toute action qui serait incompatible avec les procédures établies par :

- (a) la tour de contrôle de la circulation aérienne;
- (b) le service de météorologie;
- (c) le service de télécommunication; ou
- (d) le détenteur de certificat d'exploitant aérien.

Article 226. Contenu d'autorisation de vol

Toute autorisation de vol doit contenir au moins les renseignements suivants pour chaque vol :

- (a) le nom de compagnie ou d'entreprise;
- (b) la marque, le modèle et les marques de nationalité et d'immatriculation d'aéronef utilisé;
- (c) le numéro de vol ou de voyage et la date du vol;
- (d) le nom de chaque membre d'équipage et du pilote commandant de bord;

- (e) l'aérodrome de départ, les aérodromes de destination, les aérodromes de décollage et de la route;
- (f) les réserves minimales de carburant;
- (g) une déclaration sur le type d'exploitation, par exemple les règles de vol aux instruments, les règles de vol à vue;
- (h) les dernières observations et prévisions météorologiques disponibles pour l'aérodrome de destination et les aérodromes de décollage ;
- (i) tous autres renseignements météorologiques supplémentaires disponibles que le pilote commandant de bord estime nécessaire.

Article 227. Spécifications d'aéronef liées à l'autorisation de vol

Nul ne peut délivrer une autorisation de vol pour un vol de transport commercial:

- (a) sauf si l'aéronef est en état de navigabilité et convenablement équipé pour l'exploitation de vol prévu ;
- (b) utilisant un aéronef avec des instruments et équipement installés en panne, sauf comme spécifié dans la liste minimale d'équipements approuvée par l'Autorité.

Article 228. Installations et avis au personnel navigant liés à l'autorisation de vol

(1) Nul ne peut autoriser un aéronef sur un tronçon de route ou toute route sauf s'il y a des installations adéquates de navigation et de communications en état d'exploitation selon les besoins, pour effectuer le vol en toute sécurité.

(2) Tout agent technique d'exploitation doit s'assurer que le pilote commandant de bord est mis à la disposition avec tous les rapports disponibles actualisés ou des renseignements sur les conditions de l'aérodrome et des irrégularités d'installations de navigation qui peuvent affecter la sécurité du vol.

(3) Lorsque le pilote commandant de bord veut réviser un plan de vol exploitation, celui-ci doit être fourni avec tous les avis disponibles au personnel navigant en ce qui concerne l'itinéraire, les installations et les aérodromes.

Article 229. Observations et prévisions météorologiques liées à l'autorisation de vol

Nul ne peut autoriser un vol sauf s'il:

- (a) s'est familiarisé entièrement avec les conditions météorologiques signalées et prévues sur la route à suivre ;
- (b) a communiqué tous les renseignements et réservations au pilote commandant de bord, qu'il peut avoir au sujet des observations et des prévisions météorologiques.

Article 230. Conditions givrantes liées à l'autorisation de vol

Nul ne peut autoriser un vol:

- (a) lorsqu'à son avis ou de l'avis du pilote commandant de bord, les conditions de givrage qui peuvent être prévues ou rencontrées, dépassent celles auxquelles l'aéronef est certifié et sauf s'il est doté d'équipement d'exploitation suffisant de dégivrage ou d'antigivrage; ou
- (b) lorsqu'à tout moment, les conditions sont telles que le gel, la glace ou la neige peuvent raisonnablement adhérer à l'aéronef, sauf si le pilote commandant de bord dispose à l'aérodrome de départ des installations et équipements adéquats pour effectuer les procédures du détenteur du certificat d'exploitant aérien approuvées par l'Autorité pour le dégivrage et l'antigivrage au sol.

Article 231. Règles de vol aux instruments ou règles de vol à vue liées à l'autorisation de vol

Nul ne peut autoriser un vol selon les règles de vol à vue ou les règles de vol aux instruments sauf si les observations et prévisions météorologiques indiquent que le vol peut être effectué telles qu'indiquées dans l'autorisation de vol.

Article 232. Réserve minimale en carburant liée à l'autorisation de vol

Nul ne peut délivrer une autorisation de vol pour une exploitation de transport aérien commercial sauf si la réserve de carburant spécifiée dans cette autorisation de vol est égale ou supérieure aux exigences minimales de planification de vol du présent règlement, y compris les éventualités prévues.

Article 233. Performance et chargement d'aéronef liés à l'autorisation de vol

Nul ne peut délivrer une autorisation de vol sauf s'il est familier avec le chargement prévu d'aéronef et est parfaitement sûr que l'exploitation envisagée ne peut pas dépasser:

- (a) les limites de centrage;
- (b) les limites d'exploitation d'aéronef;
- (c) les spécifications minimales de performance.

Article 234. Changement ou renouvellement d'autorisation de vol en route

(1) Toute personne modifiant une autorisation de vol en cours de route doit enregistrer ce changement.

(2) Nul ne peut modifier l'autorisation initiale de vol pour changer l'aérodrome de destination ou de dégagement alors que l'aéronef est en route, sauf si les spécifications de préparation de vols de l'itinéraire, du choix d'aérodrome et de réserve minimale en carburant sont respectées au moment de la modification ou du renouvellement d'autorisation de vol.

(3) Nul ne peut permettre de continuer un vol à un aéroport de départ, si les observations et prévisions météorologiques indiquent que des changements rendraient cet aéroport inadéquat pour l'autorisation initiale de vol.

Article 235. Spécification d'équipement radar météorologique lié à l'autorisation de vol

Nul ne peut autoriser un gros porteur transportant des passagers en régime de vol aux instruments lorsque les observations météorologiques actuelles indiquent que les orages ou autres conditions météorologiques potentiellement dangereuses, pouvant être détectés par l'équipement radar météorologique, peuvent être logiquement rencontrés sur leur route, sauf si l'équipement radar météorologique est en bon état de fonctionnement.

CHAPITRE XI. DISPOSITIONS GENERALES

Article 236. Possession de la licence

(1) Tout titulaire d'un certificat ou de tout autre document délivré par l'Autorité doit avoir en sa possession physique ou sur le site de travail lorsqu'il exerce les privilèges de ce permis ou de tout autre document.

(2) Tout membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé à l'étranger doit détenir une licence, un certificat ou une autorisation en état de validité et avoir en sa possession physique ou sur le site de travail lorsqu'il exerce les privilèges de cette licence, de ce certificat ou de cette autorisation.

Article 237. Dépistage des drogues, alcool et rapports

(1) Toute personne physique exerçant une fonction nécessitant un certificat ou une autorisation prévue par le présent règlement et autres règlements de l'aviation civile associés doit être testée pour usage de drogue ou d'alcool.

(2) L'Autorité peut interdire à toute personne qui :

(a) a de tests positifs pour usage de drogue ou d'alcool;

(b) refuse de se soumettre à l'épreuve; ou

(c) refuse de fournir ou d'autoriser la publication de résultats de tests demandés par l'Autorité.

Article 238. Contrôle de licences et de certificats

Toute personne détentrice de licence, de certificat, d'autorisation ou d'autre document exigé par le présent règlement, doit le présenter pour contrôle sur demande de l'Autorité ou de toute autre personne autorisée.

Article 239. Changement de nom

(1) Le titulaire d'une licence, de certificat, d'autorisation ou d'autre document délivré en vertu du présent règlement peut demander le changement de nom figurant sur la licence, le certificat, l'autorisation ou sur tout autre document.

(2) Le détenteur doit joindre à une telle demande:

(a) la licence, le certificat, l'autorisation ou tout autre document en cours à changer;

(b) une disposition du tribunal ou autre document juridique confirmant le changement de nom.

(3) L'Autorité peut modifier la licence, le certificat, l'autorisation ou tout autre document et délivrer un autre document pour le remplacer.

(4) L'Autorité doit retourner au détenteur l'original des documents indiqués à l'alinéa 2 (b) du présent article, conserver les copies de ces derniers et retourner la licence, le certificat ou l'autorisation remplacée avec la mention appropriée.

(5) Aucune licence, certificat, autorisation ou autre titre délivré en vertu du présent règlement ne peut être transférable.

Article 240. Changement d'adresse

(1) Tout détenteur d'un certificat ou d'une autorisation délivrée en vertu du présent règlement doit aviser l'Autorité d'un changement d'adresse physique et postale et doit le faire :

(a) au moins quatorze (14) jours à l'avance dans le cas d'adresse physique ;

(b) dès le changement dans le cas d'adresse postale, téléphonique ou électronique

(2) Une personne qui n'avise pas l'Autorité de la modification d'adresse physique dans le délai indiqué à l'alinéa (1) ci-dessus, ne peut pas exercer les privilèges du détenteur du certificat ou de l'autorisation.

Article 241. Remplacement de documents

Une personne peut demander à l'Autorité dans la forme prescrite pour le remplacement des documents délivrés en vertu du présent règlement si les documents sont perdus ou détruits.

Article 242. Suspension et révocation de certificat

(1) L'Autorité peut, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public, suspendre provisoirement, en attendant une investigation plus approfondie, un certificat, une autorisation ou tout autre document délivré en vertu du présent règlement.

(2) L'Autorité peut révoquer, suspendre ou modifier un certificat, une approbation, une autorisation, une exemption ou tout autre document délivré ou accordé en vertu du présent règlement à l'issue d'une enquête qui a montré un motif valable et satisfaisant et quand elle juge qu'il est dans l'intérêt public.

(3) L'Autorité peut empêcher toute personne à piloter un aéronef, si elle estime qu'il est dans l'intérêt public.

(4) Un détenteur ou toute personne en possession ou gardant tout certificat, toute approbation, toute permission, toute exemption ou tel autre document, qui a été révoqué, suspendu ou modifié en vertu du présent règlement, doit le rendre à l'Autorité dans les quatorze (14) jours à compter de la date de révocation, de la suspension ou de la modification.

(5) En vertu du présent règlement, la violation à toute disposition sur base de laquelle un certificat, une approbation, une autorisation, une exemption ou tout autre document a été octroyé ou délivré le rend invalide pendant la durée de l'infraction.

Article 243. Usage et conservation de certificats et de dossiers

(1) En vertu du présent article, nul ne peut:

(a) utiliser un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé qui a été falsifié, modifié, révoqué ou suspendu ou auquel il n'a pas droit; ou

(b) falsifier ou modifier un certificat d'exploitant aérien, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé; ou

(c) prêter un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé à toute autre personne; ou

(d) faire une fausse représentation dans le but d'avoir accès ou faire accéder une autre personne à l'octroi, à la délivrance, au renouvellement ou au changement d'un certificat, d'une approbation, d'une autorisation, d'une exemption ou d'un autre document.

(2) En vertu du présent règlement, nul ne peut mutiler, modifier, altérer ou détruire des dossiers ou toute inscription faite, qui est exigée d'être maintenue ou faire sciemment, ou procurer ou assister à la confection de toute fausse inscription dans un dossier, ou omettre délibérément de faire une inscription matérielle dans ce dossier, au cours de la période à laquelle il est exigé d'être préservé.

(3) Tous les dossiers exigés d'être conservés en vertu du présent règlement doivent être gardés dans une matière permanente et indélébile.

(4) En vertu du présent règlement, personne ne peut prétendre délivrer un certificat, un autre document ou une exemption sauf s'elle est autorisée à le faire.

(5) Personne ne peut délivrer un certificat spécifié à l'alinéa 4 ci-dessus sauf si elle est, elle-même, satisfaite que toutes les déclarations contenues dans le certificat sont correctes et que le requérant est qualifié pour détenir ce certificat.

Article 244. Rapport sur de violations aux dispositions du présent règlement

(1) Toute personne ayant fait connaissance d'une violation à l'une quelconque des dispositions du présent règlement ou d'un autre document y relatif, doit le signaler à l'Autorité.

(2) L'Autorité doit déterminer la nature et le type de toute investigation supplémentaire ou une mise en exécution qui s'impose.

Article 245. Exécution des directives

Toute personne qui ne réussit pas à se conformer à toute instruction lui donnée par l'Autorité ou par toute personne autorisée en vertu de l'une quelconque des dispositions du présent règlement sera jugée coupable pour avoir contrevenu à cette disposition.

Article 246. Redevances aéronautiques

(1) L'Autorité peut notifier les redevances à percevoir dans le cadre de la délivrance, de la validation, du renouvellement, d'une prorogation ou du changement de certificat, de licence ou d'autre document, y compris la délivrance d'une copie du document, ou la soumission à un examen, une vérification, une inspection, une enquête, un octroi de toute autorisation ou de toute approbation requise dans le cadre de la mise en application du présent règlement, d'ordre, d'avis ou de proclamation qui en découle.

(2) Dès qu'une demande est faite au cours de laquelle une redevance est requise conformément aux dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus, le requérant doit payer les frais y relatifs avant que la requête ne soit considérée.

(3) L'Autorité n'est pas tenu de rembourser le paiement d'une redevance déjà encaissé dans le cas où la demande cesse d'avoir effet, a été refusée ou a été retirée par le requérant.

Article 247. Application du présent règlement aux gouvernements et aux forces en visite au Burundi

(1) Le présent règlement s'applique à tout aéronef, n'étant pas aéronef militaire, appartenant ou exclusivement employé dans les services du gouvernement et aux fins de cette demande, le département ou toute autre autorité, pour le moment responsable de la gestion de l'aéronef est jugé être l'exploitant de l'aéronef, et dans le cas d'un aéronef appartenant au gouvernement, être le propriétaire de l'intérêt du gouvernement dans l'aéronef.

(2) Sauf disposition contraire expresse, les autorités des forces navales, militaires ou de l'air et membre de toute force en visite ainsi que la propriété détenue ou utilisée aux fins d'une telle force doivent être exemptées de la disposition du présent règlement dans la même portion, comme si cette force en visite faisait partie de la force militaire du Burundi.

Article 248. Application extraterritoriale de la réglementation

Sauf lorsque le contexte l'exige autrement, les dispositions du présent règlement doivent, dans la mesure où:

- (a) elles s'appliquent à des aéronefs immatriculés au Burundi (que ce soit par référence expresse ou autrement), s'appliquer à ces derniers où qu'ils soient;
- (b) elles s'appliquent à d'autres aéronefs (que ce soit par référence expresse ou non), s'appliquer à de tels aéronefs quand ils sont au Burundi;
- (c) elles interdisent d'exiger ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non) l'accomplissement de toute chose par une personne, ou par l'intermédiaire d'un

membre d'équipage de tout aéronef immatriculé au Burundi, être applicables à de telles personnes et équipage où qu'ils se trouvent;

(d) elles interdisent d'imposer ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non) l'accomplissement de toute chose en rapport avec tout aéronef immatriculé au Burundi par d'autres personnes, si ces dernières sont des citoyens du Burundi, s'appliquer à elles où qu'elles peuvent être.

Article 249. Survol de pays étranger

(1) Un exploitant ou un pilote commandant de bord d'aéronef immatriculé au Burundi (si le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente d'exploitant se trouve au Burundi), ne peut pas permettre le survol d'un Etat étranger par un aéronef, qui sera utilisé dans un but qui est préjudiciable à la sûreté, l'ordre public ou à la santé publique ou à la sécurité de la navigation aérienne de ce pays.

(2) Une personne ne contrevient pas à l'alinéa (1) ci-dessus si elle ne savait pas, ni ne suspectait pas que l'appareil était utilisé ou devait être utilisé aux fins spécifiées dans l'alinéa (1) ci-dessus.

(3) Tout exploitant ou pilote commandant de bord d'aéronef immatriculé au Burundi (si le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente d'exploitant se trouve au Burundi), survolant un Etat étranger doit se conformer aux instructions données par les autorités aéronautiques compétentes de cet Etat chaque fois que:

(a) le vol n'a pas été dûment autorisé;

(b) il existe des motifs raisonnables pour les autorités aéronautiques compétentes de croire que l'aéronef est utilisé ou sera utilisé pour un but qui est préjudiciable à la sûreté, à l'ordre public ou à la santé publique ou à la sécurité de la navigation aérienne de cet Etat;

sauf si les conditions de vie des personnes à bord ou la sécurité de l'aéronef serait compromise.

(4) Une personne ne contrevient pas à l'alinéa (3) ci-dessus, si elle ne savait pas, ni ne suspectait pas que les orientations étaient données par les autorités aéronautiques compétentes.

(5) L'exigence de l'alinéa (3) ci-dessus est sans préjudice à toute autre exigence pour se conformer aux directives de l'autorité aéronautique.

(6) Dans le présent article "autorité aéronautique appropriée" désigne toute personne, si elle est ou pas un membre d'autorités militaires ou civiles d'un Etat, autorisée en vertu de la loi de l'Etat étranger à émettre des directives à l'aéronef survolant cet Etat.

CHAPITRE XII. EXEMPTIONS

Article 250. Exigence pour l'application

(1) Toute personne peut soumettre à l'Autorité une demande d'exemption concernant n'importe quelle disposition du présent règlement.

(2) Toute demande d'exemption doit être soumise à l'Autorité au moins trente (30) jours avant la date effective proposée.

(3) Toute demande d'exemption doit contenir les éléments du requérant ci- après:

- (a) le nom;
- (b) les adresses physique et postale;
- (c) le numéro de téléphone;
- (d) le numéro du facsimilé, s'il est disponible;
- (e) l'adresse électronique, si elle est disponible.

(4) La demande doit être accompagnée d'une redevance relative à l'évaluation technique, prescrite par l'Autorité.

Article 251. Contenu de la demande d'exemption

(1) Une demande d'exemption doit contenir les éléments suivants :

- (a) une citation d'une disposition spécifique pour laquelle le requérant demande une exemption;
- (b) une justification de la nécessité de l'exemption;
- (c) une description du type d'exploitation à effectuer en vertu de l'exemption proposée;
- (d) la durée proposée de l'exemption;
- (e) une explication de la façon dont l'exemption serait dans l'intérêt public, c'est-à-dire les avantages que le public en tirerait dans son ensemble;
- (f) une description détaillée de moyens alternatifs par lesquels le requérant assurera un niveau de sécurité équivalent à celui établi par l'article en question;
- (g) un examen et une discussion sur toutes les questions de sécurité connues en rapport avec la norme, y compris des renseignements sur des accidents ou incidents pertinents sur lesquels le requérant est informé;

(h) une indication spécifiant que l'exemption contrevient à toute disposition des Normes et Pratiques Recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la réglementation applicable dans l'Etat, lorsque le requérant cherche à opérer à l'extérieur du Burundi sous une exemption proposée.

(2) Lorsque le requérant sollicite un traitement d'urgence, la demande doit contenir des faits et motifs à l'appui pour lesquels la demande n'a pas été déposée dans le délai imparti ainsi que des raisons pour expliquer l'urgence de la demande.

(3) L'Autorité peut refuser une demande si elle constate que le requérant n'a pas été à mesure de fournir des justifications pour bénéficier de l'exemption dans les délais opportuns.

Article 252. Examen initial par l'Autorité

(1) L'Autorité doit examiner l'exactitude et la conformité de la demande vis-à-vis des exigences prévues par les articles 250 et 251 du présent règlement.

(2) Lorsque la demande semble satisfaire à première vue aux dispositions du présent article et l'Autorité trouve justifiée l'analyse du bien-fondé de la demande, elle publiera un résumé détaillé de la demande, soit dans le Bulletin Officiel du Burundi (BOB), soit dans une circulaire d'information aéronautique, soit dans un quotidien local pour avoir des commentaires et précisera la date à laquelle lui parviendront ces commentaires pour considération.

(3) Lorsque les exigences de dépôt prévues aux articles 250 et 251 du présent règlement n'ont pas été respectées, l'Autorité avisera le requérant et ne prendra aucune autre mesure tant que le requérant ne corrige la demande et ne la dépose de nouveau en conformité avec le présent règlement.

(4) Si la requête concerne le secours d'urgence, l'Autorité publiera la requête ou la décision qu'elle aura prise aussitôt après le traitement de la demande.

Article 253. Evaluation de la demande

(1) Après avoir constaté que toutes les dispositions de dépôt ont été respectées, l'Autorité doit procéder à une évaluation de la demande, afin de déterminer si:

(a) une exemption serait dans l'intérêt public;

(b) la proposition du requérant fournirait un niveau de sécurité équivalent à celui établi par l'article concerné, même lorsque l'Autorité décide qu'une évaluation technique de la demande imposerait un lourd fardeau sur ses ressources techniques, elle peut refuser d'accorder l'exemption;

(c) l'octroi de l'exemption serait à l'encontre des Normes et Pratiques Recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

(d) la demande serait accordée ou refusée, avec les conditions ou restrictions qui font partie de l'exemption.

(2) L'Autorité doit informer par écrit, au requérant et publier un résumé détaillé de son évaluation et de sa décision d'accorder une suite favorable ou de rejeter la demande.

(3) Le résumé spécifié à l'alinéa (2) ci-dessus doit préciser la durée et toutes autres conditions ou restrictions de la dérogation

(4) Si l'exonération affecte une population importante de la communauté de l'aviation du Burundi, l'Autorité doit publier la synthèse dans le circulaire d'information aéronautique

CHAPITRE XIII. INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 254. Contravention aux règlements

Quiconque contrevient à l'une quelconque disposition du présent règlement peut voir son certificat, son autorisation, sa dérogation ou tout autre document révoqué ou suspendu.

Article 255. Sanctions

Quiconque contrevient à l'une quelconque disposition du présent règlement s'expose aux dispositions pertinentes du Code pénal du Burundi et aux sanctions prévues par la Loi n°1/13 du 02 mai 2012 portant Code de l'aviation civile du Burundi

CHAPITRE XIV. DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 256. Durée de validité

Tous les certificats ou autres documents valides délivrés ou accordés par l'Autorité avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration, leur révocation, leur annulation ou leur remplacement.

Article 257. Dispositions transitoires

Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, toute personne qui, à l'entrée en vigueur du présent règlement, se livre à tous actes, fonctions ou activités visées dans le présent règlement, doit, dans les douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur, ou dans les délais plus longs que le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions pourrait prescrire par avis dans le Bulletin officiel du Burundi (BOB), se conformer aux exigences du présent règlement ou cesser de vaquer à de tels actes, fonctions ou activités.

Article 258. Entrée en vigueur

(1) Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa signature et abroge à partir de cette date toutes les dispositions antérieures ayant le même objet.

(2) Le Directeur ayant l'aviation civile dans ses attributions est chargé de mettre en application le présent règlement.

Fait à Bujumbura, le / /2013

**Le Ministre des Transports, des Travaux Publics
et de l'Équipement**

Ir. Déogratias RURIMUNZU

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I : DISPOSITION PRELIMINAIRES.....	2
Article 1. Dénomination.....	2
Article 2. Définitions.....	2
CHAPITRE II : SPECIFICATIONS GENERALES	
D'EXPLOITATION.....	14
Article 3. Marquage d'immatriculation.....	14
Article 4. Navigabilité d'aéronefs civils.....	14
Article 5. Certificat spécial de navigabilité.....	14
Article 6. Instruments et équipements de bord d'aéronef.....	14
Article 7. Instruments et équipements en panne	14
Article 8. Manuel de vol d'aéronef, spécifications de marquage et d'affichage	16
Article 9. Inspections requises d'aéronef et d'équipement.....	17
Article 10. Documents de bord d'aéronef.....	17
Article 11. Contrôle de documents.....	20
Article 12. Conservation de documents.....	21
Article 13. Assurance.....	22
Article 14. Passager clandestin.....	22
Article 15. Coordination d'activités potentiellement dangereuses aux aéronefs civils.....	22
Article 16. Pouvoir d'interdire ou de restreindre un vol, un atterrissage ou un décollage.....	23
Article 17. Ballons, dirigeables et cerfs-volants.....	24
CHAPITRE III. EXIGENCES DE MAINTENANCE D'AERONEF.....	25
Article 18. Spécifications de maintenance d'aéronef.....	25
Article 19. Maintenance requise.....	25
Article 20. Inspection du transport aérien commercial	26
Article 21. Inspection progressive.....	26
Article 22. Modifications apportées aux programmes de maintenance d'aéronef.....	28
Article 23. Inspections de tout autre aéronef.....	29
Article 24. Etats de maintenance.....	29
Article 25. Conservation des états de maintenance.....	30
Article 26. Transfert des états de maintenance.....	31
CHAPITRE IV. SPECIFICATIONS D'EQUIPAGE DE CONDUITE.....	32
Article 27. Composition d'équipage de conduite	32
Article 28. Exploitation en régime de vol aux instruments ou de nuit.....	32
Article 29. Exigences d'expérience, expérience récente et formation sur des vols monopilotes applicables au régime de vol aux instruments ou de nuit.....	34
Article 30. Autorisation de pilotage au lieu de qualification de type.....	34
Article 31. Expérience récente du pilote commandant de bord, copilote et du pilote de relève en croisière.....	35
Article 32. Qualification d'aéroport et de route du pilote commandant de bord.....	36
Article 33. Contrôle de compétence des pilotes.....	37
Article 34. Licences requises.....	38
Article 35. Qualifications des pilotes.....	38

Article 36. Qualifications relatives à l'exploitation des règles de vol aux instruments.....	38
Article 37. Autorisation spéciale relative aux opérations de catégorie II ou III.....	38
Article 38. Enregistrement de temps de vol.....	39
Article 39. Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote pour exécution des décollages et atterrissages.....	41
Article 40. Expérience récente des pilotes pour exploitation des vols aux instruments.....	42
Article 41. Expérience récente de pilotes dans l'exploitation de l'aviation générale.....	42
Article 42. Privilèges et limites des pilotes.....	43

CHAPITRE V. FONCTIONS ET RESPONSABILITES DE MEMBRE D'EQUIPAGE.....44

Article 43. Autorité et responsabilité du pilote commandant de bord.....	44
Article 44. Autorité du pilote commandant de bord.....	44
Article 45. Respect de réglementations locales.....	44
Article 46. Mise en péril de la sécurité de personnes et de biens.....	45
Article 47. Aptitude physique et mentale de membres d'équipage.....	45
Article 48. Usage de narcotiques, drogues ou boissons alcoolisés.....	45
Article 49. Utilisation de ceintures et d'harnais de sécurité de membre d'équipage.....	46
Article 50. Membres d'équipage de conduite à leur poste.....	46
Article 51. Equipement requis de membre de l'équipage.....	47
Article 52. Conformité aux listes de vérification.....	47
Article 53. Renseignements sur les recherches et sauvetage.....	47
Article 54. Renseignements sur l'équipement de secours et de sauvetage transporté à Bord.....	47
Article 55. Verrouillage de la porte du poste de pilotage.....	48
Article 56. Accès au poste de pilotage.....	48
Article 57. Pouvoir d'inspecter.....	48
Article 58. Fonctions de membre d'équipage au cours des phases critiques de vol.....	49
Article 59. Microphones.....	49
Article 60. Manipulation des commandes de contrôles dans les vols de transport commercial.....	49
Article 61. Simulation en cours de vol de situations anormales du transport aérien Commercial.....	49
Article 62. Inscriptions dans le journal technique de bord dans le transport aérien commercial.....	49
Article 63. Compte rendu sur des irrégularités mécaniques.....	50
Article 64. Compte rendu sur insuffisances d'installations et aides à la navigation.....	50
Article 65. Compte-rendu sur incidents et risques.....	50
Article 66. Notification d'accident.....	51
Article 67. Utilisation d'enregistreurs de vol.....	51
Article 68. Réserve d'oxygène de membre d'équipage.....	51
Article 69. Emploi de l'oxygène.....	52
Article 70. Transport de marchandises dangereuses.....	52
Article 71. Dispositifs électroniques portatifs.....	53

CHAPITRE VI : PLANS DE VOL ET AUTORISATION DU

CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE.....54

Article 72. Actions préliminaires au vol.....	54
---	----

Article 73. Exploitation d'aéronef au sol.....	55
Article 74. Vol dans des conditions givrantes signalées ou prévues.....	55
Article 75. Minimums opérationnels d'aérodrome.....	55
Article 76. Conditions de décollage.....	56
Article 77. Calage altimétrique.....	56
Article 78. Utilisation de radio dans un aéronef.....	56
Article 79. Observations et prévisions météorologiques.....	57
Article 80. Limites météorologiques pour le vol à vue.....	58
Article 81. Adéquation d'installations et de services d'exploitation.....	58
Article 82. Décision de diversions avec un moteur hors de fonctionnement.....	58
Article 83. Règles de vol aux instruments aux aérodromes de destination.....	59
Article 84. Critères de sélection d'aérodromes de dégagement en régime de vol aux Instruments.....	59
Article 85. Hélistation de dégagement en mer des opérations d'hélicoptères.....	59
Article 86. Aérodromes de dégagement au décollage des vols de transport commercial.....	60
Article 87. Distance maximale requise d'aérodrome adéquat pour avions bimoteurs non approuvés pour vols à grande distance des avions à deux turbomachines.....	61
Article 88. Vols à grande distance des avions bimoteurs.....	62
Article 89. Aérodromes de dégagement en route pour de vols à grande distance des avions à deux turbomachines.....	62
Article 90. Réserves de carburant et de lubrifiant.....	64
Article 91. Distribution et conservation de documents dans la planification des vols.....	67
Article 92. Chargement d'aéronef lors du transport aérien commercial.....	68
Article 93. Centrage, masse et chargement d'aéronef.....	71
Article 94. Rangement de bagages et du fret.....	71
Article 95. Poids maximaux autorisés à prendre en considération sur tous les manifestes de chargement.....	72
Article 96. Autorisation de vol requise de transport aérien commercial.....	72
Article 97. Plan de vol exploitation dans un transport aérien commercial.....	72

CHAPITRE VII : LIMITES DE PERFORMANCE ET

D'EXPLOITATION D'AERONEFS.....74

Article 98. Navigabilité d'aéronefs et précautions de sécurité.....	74
Article 99. Limites d'exploitation et de performance.....	74
Article 100. Simulation de situations anormales en cours de vol.....	74
Article 101. Zones de vol d'essai.....	74
Article 102. Exploitations basées sur la qualité de navigation requise, spécifications de performances minimales de navigation ou minimum de séparation verticale réduit.....	74
Article 103. Gestion électronique des données de navigation.....	76
Article 104. Conformité entre angle de descente visuel et électronique.....	76
Article 105. Restriction ou suspension d'exploitation de transport commercial.....	76
Article 106. Poursuite de vol de transport commercial lorsque l'aérodrome de destination temporairement limité.....	76
Article 107. Continuation de vol sous le régime de vols aux instruments vers aérodrome de destination.....	77
Article 108. Exploitation d'avions monomoteurs.....	77

Article 109. Vols d'aéronefs monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments.....	77
Article 110. Minimums exigés au décollage soumis au régime de vol aux instruments dans le transport aérien commercial.....	78
Article 111. Procédures d'approche aux instruments et minimums exigés à l'atterrissage soumis au régime de vol aux instruments.....	78
Article 112. Commencement d'approche aux instruments.....	78
Article 113. Approches aux instruments aux aérodromes.....	79
Article 114. Hauteur de franchissement du seuil pour les approches de précision.....	79
Article 115. Vol effectué au-dessous de la hauteur de décision ou de l'altitude minimale de descente.....	79
Article 116. Atterrissage dans des conditions météorologiques de vol aux instruments.....	80
Article 117. Exécution de procédure d'approche interrompue.....	80
Article 118. Altitudes minimales pour l'utilisation d'un pilote automatique.....	81
Article 119. Panne de récepteur.....	82
Article 120. Calculs de performance de tous les aéronefs.....	83
Article 121. Poids général et limites de franchissement d'obstacles.....	83
Article 122. Catégories d'opérations II et III dans des règles d'exploitation générale.....	82
Article 123. Manuel d'exploitation dans les opérations de catégories II et III.....	85
Article 124. Autorisation de la déviation de certaines opérations de catégorie II.....	86
Article 125. Aspect général.....	86
Article 126. Règles de l'air et contrôle de la circulation aérienne.....	87
Article 127. Calculs de performance d'aéronefs dans le transport aérien commercial.....	87
Article 128. Limites d'emploi au décollage.....	89
Article 129. Limites d'emploi en croisière lors du fonctionnement de tous les moteurs.....	90
Article 130. Limites d'emploi en croisière en cas de groupe motopropulseur hors de fonctionnement.....	90
Article 131. Limitations d'emploi en croisière en cas d'avions de trois moteurs ou plus dont deux moteurs hors de fonctionnement.....	91
Article 132. Limites d'emploi à l'atterrissage.....	92

CHAPITRE VIII : PASSAGERS ET ASSISTANCE

DES PASSAGERS.....	95
Article 133. Conduite inacceptable.....	95
Article 134. Avitaillement en carburant ou vidage de carburant avec passagers à bord.....	95
Article 135. Sièges des passagers, ceintures de sécurité et bretelles d'épaules.....	96
Article 136. Séance d'information aux passagers en cas d'exploitant non détenteur de certificat d'exploitant aérien d'aéronef.....	96
Article 137. Instruction d'urgence en vol.....	97
Article 138. Réserve et utilisation minimale d'oxygène des passagers.....	97
Article 139. Alcool ou drogues.....	97
Article 140. Usage de substances psychoactives.....	97
Article 141. Conformité des passagers aux instructions.....	98
Article 142. Refus de transport.....	98
Article 143. Transport de personnes en cas de non respect des exigences de transport de Passagers.....	98
Article 144. Membres d'équipage de cabine à leur poste.....	98

Article 145. Capacité d'évacuation.....	99
Article 146. Contrôle d'issues de secours automatiques.....	99
Article 147. Accessibilité aux issues de secours et équipements.....	99
Article 148. Arrêts d'aéronefs, passagers demeurant à bord.....	99
Article 149. Transport de personnes à mobilité réduite.....	100
Article 150. Rangée de sièges de sortie.....	100
Article 151. Transport de munitions de guerre.....	101
Article 152. Interdiction de transport d'armes.....	103
Article 153. Oxygène à usage médical des passagers.....	103
Article 154. Transport à bord de bagages.....	03
Article 155. Transport de fret dans de compartiments de passagers.....	104
Article 156. Panneaux de renseignements des passagers.....	105
Article 157. Consignes nécessaires aux passagers relatives au détenteur de permis d'exploitation aérienne.....	105
Article 158. Consignes aux passagers en cas de longs survols des eaux.....	106
Article 159. Ceintures de sécurité des passagers.....	107
Article 160 Arrière de siège de passager.....	107
Article 161. Stockage de nourriture, boissons et service de passagers.....	107
Article 162. Fixation d'éléments de masse dans le compartiment de passagers.....	107
Article 163. Limitation d'âge.....	108
Article 164. Spécifications sur la licence de pilote commandant de bord sur les aéronefs à turboréacteur, turbosoufflante ou sur gros aéronefs.....	108
Article 165. Spécifications sur la licence de pilote commandant de bord sur des aéronefs non-turboréacteurs ou sur de petits porteurs à turbosoufflante.....	108
Article 166. Expérience aéronautique du pilote commandant de bord sur de petits porteurs.....	108
Article 167. Spécifications de licence de copilote.....	109
Article 168. Spécifications de licence de mécanicien navigant.....	109
Article 169. Pilote qualifié pour exécuter les fonctions de mécanicien navigant.....	109
Article 170. Personnes qualifiées pour approbation de mise en service.....	110
Article 171. Endoctrinement des procédures d'entreprise.....	110
Article 172. Formation initiale sur des marchandises dangereuses.....	110
Article 173. Programmes de formation de sûreté.....	113
Article 174. Formation initiale en gestion des ressources d'équipage.....	114
Article 175. Premiers exercices sur l'équipement d'urgence.....	115
Article 176. Formation initiale d'équipage de conduite au sol sur aéronef.....	120
Article 177. Formation initiale au sol d'équipage de cabine d'aéronef.....	128
Article 178. Contrôles de compétence de membres d'équipage de cabine.....	133
Article 179. Formation initiale d'agent technique d'exploitation.....	135
Article 180. Formation initiale en vol de membres d'équipage.....	137
Article 181. Formation initiale sur des opérations spécialisées.....	141
Article 182. Formation sur les différences d'aéronefs.....	143
Article 183. Utilisation de simulateur d'entraînement en vol.....	144
Article 184. Contrôle de compétence sur instrument et sur aéronef.....	145
Article 185. Introduction de nouveaux équipements ou procédures.....	148
Article 186. Dispositions sur l'appariement et les limites d'exploitation de pilotes.....	148
Article 187. Contrôle de compétence de mécanicien navigant.....	149

Article 188. Contrôle de compétence d'agents techniques d'exploitation.....	150
Article 189. Contrôle de compétence d'agents techniques d'exploitation.....	151
Article 190. Lignes en vol supervisé par de pilotes.....	152
Article 191. Lignes en vol supervisé par de mécaniciens navigants.....	153
Article 192. Expérience en ligne supervisée par l'équipage de cabine.....	153
Article 193. Observations en ligne d'agent technique d'exploitations.....	153
Article 194. Contrôles de routes et zones pour qualification de pilote.....	153
Article 195. Autorisation de pilote commandant de bord à faibles minimums.....	154
Article 196. Qualification du pilote commandant de bord sur des aérodromes et hélicopters spéciaux désignés.....	154
Article 197. Formation et contrôle périodiques de membres d'équipage de conduite.....	155
Article 198. Formation récurrente des membres d'équipage de cabine.....	157
Article 199. Formation périodique d'agents techniques d'exploitation.....	159
Article 200. Formation de pilotes inspecteurs.....	160
Article 201. Formation d'instructeur agréé et instructeur agréé sur simulateur d'entraînement en vol.....	161
Article 202. Qualifications d'instructeurs agréés.....	163
Article 203. Qualifications du pilote inspecteur et de mécanicien navigant agréé.....	163
Article 204. Désignation de pilote inspecteur.....	164
Article 205. Limites et autorisations de pilotes inspecteurs.....	164
Article 206. Approbation de simulateur d'entraînement en vol.....	165
Article 207. Qualification en ligne de pilote inspecteur et d'instructeur.....	165
Article 208. Mise à terme de compétence, de connaissance ou de contrôle en ligne.....	165
Article 209. Enregistrement de qualifications de membres d'équipage.....	165
Article 210. Suivi d'activités de formation et de contrôle.....	166
Article 211. Période d'admissibilité.....	166

**CHAPITRE IX. FATIGUE D'EQUIPAGE ET PROTECTION
D'EQUIPAGE DE CONDUITE CONTRE LE
RAYONNEMENT COSMIQUE.....167**

Article 212. Application, définition et modification.....	167
Article 214. Etablissement de limites de temps de vol et de périodes de service de vol et périodes de repos.....	168
Article 215. Périodes maximales de service de vol de membre d'équipage.....	170
Article 216. Périodes minimales de repos de membres d'équipage.....	173
Article 217. Périodes de service et de repos d'agents techniques d'exploitation.....	173
Article 218. Temps de vol maximal de membre d'équipage.....	174
Article 219. Dispositions sur des cas particuliers.....	174
Article 220. Devoirs d'exploitants de prévenir de la fatigue excessive de membres d'équipage.....	176
Article 221. Protection de membre d'équipage du rayonnement cosmique.....	177
Article 222. Conservation de dossiers dans le rayonnement cosmique.....	177

**CHAPITRE X. AUTORISATION DE VOL DE TRANSPORT
AERIEN COMMERCIAL.....178**

Article 223. Personnes qualifiées requises pour les fonctions de contrôle d'exploitation.....	178
Article 224. Fonctions associées au contrôle d'exploitation.....	178

Article 225. Fonctions de contrôle d'exploitation.....	179
Article 226. Contenu d'autorisation de vol.....	179
Article 227. Spécifications d'aéronef liées à l'autorisation de vol.....	180
Article 228. Installations et avis au personnel navigant liés à l'autorisation de vol.....	180
Article 229. Observations et prévisions météorologiques liées à l'autorisation de vol.....	180
Article 230. Conditions givrantes liées à l'autorisation de vol.....	180
Article 231. Règles de vol aux instruments ou règles de vol à vue liées à l'autorisation de Vol.....	181
Article 232. Réserve minimale en carburant liée à l'autorisation de vol.....	181
Article 233. Performance et chargement d'aéronef liés à l'autorisation de vol.....	181
Article 234. Changement ou renouvellement d'autorisation de vol en cours de vol.....	181
Article 235. Spécification d'équipement radar météorologique lié à l'autorisation de vol.....	182
 CHAPITRE XI. DISPOSITIONS GENERALES.....	183
Article 236. Possession de la licence.....	183
Article 237. Dépistage des drogues, alcool et rapports.....	183
Article 238. Contrôle de licences et de certificats.....	183
Article 239. Changement de nom.....	183
Article 240. Changement d'adresse.....	184
Article 241. Remplacement de documents.....	184
Article 242. Suspension et révocation de certificat.....	184
Article 243. Usage et conservation de certificats et de dossiers.....	185
Article 244. Rapport sur de violations aux dispositions du présent règlement.....	185
Article 245. Exécution des directives.....	186
Article 246. Redevances aéronautiques.....	186
Article 247. Application du présent règlement aux gouvernements et aux forces en visite au Burundi.....	186
Article 248. Application extraterritoriale de la réglementation.....	186
Article 249. Survol de pays étranger.....	187
 CHAPITRE XII. EXEMPTIONS.....	188
Article 250. Exigence pour l'application.....	188
Article 251. Contenu de la demande d'exemption.....	188
Article 252. Examen initial par l'Autorité.....	189
Article 253. Evaluation de la demande.....	190
 CHAPITRE XIII. INFRACTIONS ET SANCTIONS.....	191
Article 254. Contravention aux règlements.....	191
Article 255. Sanctions.....	191
 CHAPITRE XIV. DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.....	192
Article 256. Durée de validité.....	192
Article 257. Dispositions transitoires.....	192
Article 258. Entrée en vigueur.....	192

