

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 DE NAVIGABILITE 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 de navigabilité des aéronefs;

ORDONNE:

CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 1. Dénomination

Le présent règlement peut être dénommé *règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*.

Article 2. Définitions

Dans le présent règlement, à moins que le contexte dispose autrement:

Acceptable signifie que l'Autorité a examiné la méthode, procédure ou politique, et n'a ni approuvé ni objecté à l'utilisation proposée ou mise en œuvre, partout;

Aérodynes 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.

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;

Approbation de type signifie document délivré par un État contractant pour définir la conception des composants comme les groupes auxiliaires de puissance, les hélices, etc, pour certifier que cette approbation de type est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

Approuvé signifie accepté par l'autorité appropriée comme convenant à une fin particulière;

Approuvé par l'Autorité signifie approuvé par l'Autorité directement ou conformément à une procédure approuvée par l'autorité;

Article désigne tout élément, y compris mais non limité à un aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice, appareil, accessoire, assemblage, sous-ensemble, système, sous-système, élément constitutif, unité, produit ou pièce;

Autorité désigne l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi;

Avion désigne un aérodyne à moteur plus lourd que l'air, dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol;

Ballon désigne aérostat non entraîné par un organe moteur.

Cellule désigne surfaces portantes du fuselage, des rampes, des nacelles, des capots, des carénages, (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.

Certificat d'approbation pour remise en service désigne un document spécifiant que les travaux d'inspection et de maintenance ont été effectués conformément aux méthodes prescrites par l'Autorité.

Certificat de type signifie document délivré par un Etat contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef ou de moteur, pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet Etat.

Certificat de type supplémentaire signifie document délivré par un Etat contractant pour toutes les modifications majeures de conception des produits ayant un certificat de type, lorsque la modification n'est pas assez importante pour exiger un nouveau certificat de type.

Données approuvées désigne les informations techniques approuvées par l'Autorité;

Dispositions spécifiques de fonctionnement signifie un document décrivant en détail les qualifications, la classe et contenant ou faisant référence aux spécifications du matériel et du processus utilisés dans l'exécution des travaux de réparation, en plus de toutes limitations imposées à l'organisme de maintenance agréé;

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

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

État de construction signifie un Etat contractant sous l'autorité duquel un avion a été assemblé, approuvé pour la conformité avec le certificat de type et tous les certificats existants supplémentaires de type, un vol d'essai effectué et approuvé pour l'opération; l'Etat de construction peut également être ou non l'Etat de conception

État d'immatriculation désigne un Etat contractant sur le registre duquel un aéronef est inscrit;

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;

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

Installation désigne installation physique, y compris les terrains, bâtiments, et équipements, qui fournissent des moyens pour l'exécution de la maintenance, la maintenance préventive, ou des modifications d'un article;

Jour calendaire désigne la période de temps écoulé utilisant le temps universel coordonné ou temps local, qui commence à minuit et se termine 24 heures plus tard dans la nuit suivante;

Location coque nue désigne location d'un aéronef sans équipage;

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 opérations de préservation simple ou mineure et le remplacement de petites pièces standardisées n'impliquant pas des opérations complexes d'assemblage;

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

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 signifie 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);

Navigable désigne un aéronef ou un produit aéronautique qui est en forme et en état sécurisé pour le vol et qui est en conformité avec sa conception de type;

Norme désigne un objet, objet fabriqué, outil, équipement d'essai, système ou expérience qui emmagasine, incarne, ou en dispose autrement une quantité physique, qui sert comme la base de mesure de la quantité, il comprend également un document décrivant les opérations et les processus qui doivent être exécutés en vue de parvenir à une fin particulière;

Organisme de maintenance agréé (OMA) désigne un organisme agréé par l'Autorité pour exécuter certaines activités de maintenance d'aéronefs;

Planeur désigne aérodyne non entraîné par un organe moteur, dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol;

Prescrit signifie l'Autorité a émis une politique écrite ou une méthodologie qui impose soit une exigence obligatoire, si l'état de la politique écrite ou de la méthodologie est «doit», soit une exigence discrétionnaire si l'état de la politique écrite ou de la méthodologie est «peut» ;

Produits aéronautiques désigne tout aéronef, moteur, hélice ou sous-ensemble, appareil, matériau, pièce ou composant qui y seront installés;

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

Programme de maintenance approuvé désigne un programme de maintenance approuvé par l'État d'immatriculation;

Qualification signifie une autorisation inscrite dans une licence ou un certificat ou y associée et y faisant partie, précisant les conditions particulières, privilèges ou restrictions propres à cette licence ou à ce certificat;

Reconstruire désigne la restauration d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef à l'aide de méthodes, techniques, pratiques et acceptables par l'Autorité, quand il a été démonté, nettoyé, inspecté convenablement, réparé en cas de nécessité, remonté et essayé pour avoir les mêmes tolérances et limites qu'un nouvel élément, utilisant des pièces neuves ou des pièces usagées, qui sont conformes aux tolérances et aux limites d'une nouvelle pièce;

Réparation désigne restauration d'un produit aéronautique dans un état de navigabilité et de s'assurer que l'aéronef continue à se conformer aux aspects de conception des exigences de la navigabilité utilisées lors de la délivrance d'un certificat de type pour ce type d'aéronef après que l'aéronef a été endommagé ou est sujet à l'usure;

Réparation majeure désigne une réparation d'un produit aéronautique qui pourrait sensiblement affecter la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du

groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol, d'autres qualités influant sur la navigabilité ou les caractéristiques environnementales ou qui sera incorporée dans le produit en utilisant des pratiques non-standard;

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'État de conception, détenteur du certificat de type, certificat de type supplémentaire, ou d'approbation d'un matériau, composant, processus, ou d'appareil sous l'Autorisation du fabricant de pièces (PMA) ou Ordre standardisé technique(TSO);

Signature désigne identification unique d'un individu, utilisée comme un moyen authentifiant toute entrée d'enregistrement ou de rapport de maintenance; une signature peut être manuscrite, électronique ou toute autre forme acceptable par l'Autorité;

Temps de vol - avions signifie 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.

Temps de vol - hélicoptères signifie total du temps décompté depuis le moment où les pales de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et les pales du rotor sont arrêtés.

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

Article 3. Application

Le présent règlement s'applique à toutes les personnes exerçant leurs activités sur:

- (a) un aéronef immatriculé au Burundi, partout où il est exploité;
- (b) un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant, exploité par une personne, titulaire d'une licence burundaise et devant être entretenu conformément aux normes du Burundi, partout où la maintenance est effectuée;
- (c) un aéronef d'un autre Etat contractant exploité au Burundi.

CHAPITRE II : CERTIFICATION D'AÉRONEFS ET DE COMPOSANTS ORIGINAUX ET CERTIFICATS SUPPLÉMENTAIRES DE TYPE

Article 4. Acceptation du certificat de type

(1) L'Autorité peut accepter un certificat de type ou un document équivalent délivré par un État de conception à l'égard d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef si:

(a) le certificat de type ou document équivalent a été délivré sur base d'un code de navigabilité reconnu par l'Autorité, ou

(b) la conception, les matériaux, l'équipement de construction, la performance et la maintenance d'aéronef ou l'évaluation technique d'élément d'aéronef contre un code de navigabilité reconnu a été effectuée par l'Autorité et a été jugée pour:

(i) répondre aux normes requises du code de navigabilité reconnu;

(ii) se conformer à toutes les recommandations exigées par l'Autorité.

(2) Après l'acceptation du certificat de type par l'Autorité, celle-ci peut, avant la délivrance d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat restreint de navigabilité, exiger du requérant de se conformer à toutes les exigences supplémentaires telles que prescrites par l'Autorité.

(3) Dans le présent règlement, le code de navigabilité reconnu signifie normes relatives à la conception, aux matériaux, à l'équipement de construction, à la performance et à la maintenance d'aéronef ou d'élément d'aéronef délivrées par l'État de conception, acceptées et prescrites par l'Autorité.

Article 5. Acceptation de la production

L'Autorité ne peut accepter la demande de production d'aéronef ou d'élément d'aéronef que si elle est convaincue que:

(a) le travail à entreprendre est conforme à la conception spécifiée comme approuvée par l'État de conception;

(b) il y a en place un arrangement adéquat avec le détenteur d'un certificat de type qui assure une coordination satisfaisante entre le producteur et le concepteur;

(c) il y a des arrangements acceptables liés à la supervision par l'État de conception.

Article 6. Délivrance du certificat supplémentaire de type

(1) Toute personne qui modifie un produit en introduisant une modification majeure dans la conception de type, n'est pas assez importante pour nécessiter une nouvelle demande pour

un certificat de type, doit demander un certificat supplémentaire de type à l'agence de réglementation de l'État de conception, qui a approuvé le certificat de type de ce produit, ou à l'État d'immatriculation de cet aéronef.

(2) Toute demande de certificat supplémentaire de type doit être faite sous un format et selon des modalités prescrites par l'Autorité.

CHAPITRE III: CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

Article 7. Demande de certificat de navigabilité

(1) Tout propriétaire d'un aéronef immatriculé au Burundi ou tout agent du propriétaire doit demander à l'Autorité la délivrance d'un certificat de navigabilité de cet aéronef.

(2) Toute demande d'un certificat de navigabilité se fera sur un formulaire prescrit par l'Autorité.

Article 8. Certificat de navigabilité en vigueur

Personne ne peut piloter un aéronef à moins qu'il n'y ait en vigueur, eu égard à cet aéronef, un certificat de navigabilité ou un certificat restreint de navigabilité ou une autorisation de vol spécial, dûment délivré ou rendu valide en vertu de la loi du Burundi et de toutes les conditions sous lesquelles le certificat a été délivré ou rendu valide soient respectées.

Article 9. Classification des certificats de navigabilité

Les certificats de navigabilité sont classifiés comme suit:

- (a) un certificat de navigabilité;
- (b) un certificat restreint de navigabilité sous forme de certificat restreint;
- (c) une autorisation de vol spécial;
- (d) un certificat de navigabilité aux fins d'exportation.

Article 10. Amendement de certificats de navigabilité

L'Autorité peut amender ou modifier n'importe quel type de certificat de navigabilité délivré en vertu du présent règlement à la demande d'un exploitant ou à l'initiative de l'Autorité.

Article 11. Remise de certificat de navigabilité

Tout propriétaire d'un aéronef qui vend l'aéronef doit remettre le certificat de navigabilité ou le certificat de navigabilité restreint ou l'autorisation de vol spécial, selon le cas:

- (a) à l'acheteur lors de la vente de l'aéronef au Burundi, ou
- (b) à l'Autorité dans le cas d'un aéronef vendu en dehors du Burundi.

Article 12. Validité et renouvellement de certificat de navigabilité

(1) Un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité restreint délivré en vertu du présent règlement est valide pour douze (12) mois à compter de la date de délivrance, à moins que:

(a) une période plus courte soit spécifiée par l'Autorité;

(b) l'Autorité modifie, prolonge, suspende, interrompe ou encore mette fin le certificat;

(c) le propriétaire d'aéronef ou l'exploitant remette le certificat à l'Autorité.

(2) Une autorisation de vol spécial est valide pour une période de temps spécifiée dans le permis.

(3) Un certificat de navigabilité ou un certificat restreint de navigabilité délivré à un aéronef cesse d'être en vigueur si:

(a) l'aéronef ou un de ses équipements, qui est indispensable à la navigabilité de l'aéronef n'est pas maintenu ou si une pièce quelconque de l'aéronef ou équipement quelconque est retiré ou remplacé, d'une manière et avec un matériel d'un type non approuvés par l'Autorité de façon générale ou en relation avec une classe d'aéronefs ou avec un aéronef particulier;

(b) l'aéronef ou un de ses équipements n'est pas entretenu conformément au programme de maintenance ou au calendrier approuvé par l'Autorité en relation avec cet aéronef;

(c) une inspection ou une modification classée comme obligatoire par l'Autorité, applicable à l'aéronef ou à tout équipement tel que susmentionné, n'a pas été accomplie à la satisfaction de l'Autorité; ou

(d) l'aéronef ou tout autre équipement tel que ci-haut mentionné, subit un dommage qui a été constaté lors de l'inspection, qui affecte la navigabilité de l'aéronef.

(4) Toute demande de renouvellement d'un certificat de navigabilité doit être faite sous une forme prescrite par l'Autorité au plus tard trente (30) jours avant l'expiration du certificat.

Article 13. Identification d'aéronef

Tout requérant de certificat de navigabilité ou de certificat restreint de navigabilité ou d'autorisation de vol spécial doit montrer que l'aéronef est immatriculé et marqué de façon appropriée, à plaques d'identification apposées sur l'aéronef.

Article 14. Délivrance de certificats de navigabilité

(1) Tout certificat de navigabilité doit être délivré pour un aéronef dans la catégorie et le modèle spécifiques désignés par l'État de conception dans le certificat de type.

(2) L'Autorité délivre un certificat de navigabilité si:

(a) le postulant démontre à l'Autorité que l'aéronef est conforme à une conception de type approuvée selon un certificat de type ou un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité applicables de l'Etat de construction ou de conception;

(b) l'aéronef a été inspecté conformément aux règles de performance du présent règlement concernant les inspections et a été trouvé navigable par des personnes autorisées par l'Autorité à prendre de telles décisions au cours des trente (30) derniers jours;

(c) l'Autorité constate, après une inspection, que l'aéronef est conforme à la conception de type et est dans un état d'exploitation en sécurité;

(d) l'appareil, lorsqu' exploité conformément aux exigences spécifiées dans le manuel de vol ou document équivalent pour l'aéronef, se conforme aux spécifications de type approuvées et spécifiées dans le certificat de type approuvé ou dans le document équivalent;

(e) la maintenance déterminée par l'Autorité comme une condition préalable à la délivrance d'un certificat de navigabilité, a été effectuée et certifiée par une personne acceptable par l'Autorité conformément au présent règlement;

(f) les résultats des épreuves de vol et autres essais de l'aéronef que l'Autorité peut exiger sont conformes.

(3) L'Autorité peut délivrer un certificat de navigabilité sous réserve d'autres conditions relatives à la navigabilité de l'aéronef que l'Autorité estime convenables.

(4) Un certificat de navigabilité doit préciser l'une des catégories suivantes qui sont, de l'avis de l'Autorité, appropriées à l'exploitation de l'aéronef:

(a) transport aérien commercial (passager);

(b) transport aérien commercial (marchandises, poste ou courriel);

(c) aviation générale; ou

(d) travail aérien.

(5) Un certificat de navigabilité doit être délivré à condition que l'aéronef soit piloté à des fins ci-après:

(a) transport aérien commercial (passagers n'importe quel but);

(b) transport aérien commercial (marchandises, poste ou courriel : n'importe quel but à part le transport aérien commercial de passagers);

(c) travail aérien (n'importe quel but à part le transport aérien commercial ou l'aviation générale);

(d) aviation générale (n'importe quel but à part le transport aérien commercial ou le travail aérien);

(6) L'Autorité peut, dans le processus de délivrance d'un certificat de navigabilité, demander que les rapports soient rédigés par une personne qualifiée pour fournir de tels comptes-rendus.

Article 15. Consignes de navigabilité et bulletins de service

(1) Personne ne doit exploiter un aéronef ou éléments d'aéronef sous laquelle s'applique une consigne de navigabilité, sauf en conformité avec les exigences de la consigne de navigabilité.

(2) Dès l'immatriculation d'un aéronef au Burundi, l'Autorité doit aviser l'État de conception de l'immatriculation de l'aéronef au Burundi et demander à ce que l'Autorité reçoive toutes les consignes de navigabilité s'adressant à cet aéronef, cellule, moteur, hélice, un appareil ou élément.

(3) Lorsque l'État de conception considère qu'une défectuosité dans un aéronef, cellule, moteur, hélice, appareil ou élément est dangereuse, comme cela est montré par l'émission d'une consigne de navigabilité de cet État, de telles directives s'appliquent à un aéronef immatriculé au Burundi, du type identifié dans cette consigne de navigabilité.

(4) Lorsqu'un constructeur identifie un bulletin de service comme étant obligatoire, un tel bulletin s'applique à un aéronef immatriculé au Burundi du type identifié dans ce bulletin.

(5) L'Autorité doit identifier les bulletins de service du constructeur et autres sources de données et doit mettre en place et prescrire des inspections, procédures et limites pour la conformité obligatoire ayant rapport avec un aéronef affecté au Burundi.

(6) Personne ne peut exploiter un aéronef immatriculé au Burundi auquel s'appliquent les mesures du présent article, sauf en conformité avec les directives et bulletins applicables.

Article 16. Délivrance de certificat restreint de navigabilité

(1) L'Autorité peut délivrer un certificat restreint de navigabilité aux aéronefs qui ne sont pas admissibles à un certificat de navigabilité, y compris un ultra léger motorisé (ULM), un amateur expérimental et une trousse d'avion intégrée, un aéronef utilisé pour les courses aériennes, un aéronef volant à des fins d'exposition et un cerf-volant.

(2) Un aéronef muni d'un certificat restreint de navigabilité doit être soumis à des restrictions d'exploitation au Burundi et ne peut pas faire des vols internationaux.

(3) L'Autorité délivre les limites spécifiques d'exploitation pour chaque certificat restreint de navigabilité.

Article 17. Délivrance d'autorisation de vol spécial

L'Autorité peut délivrer une autorisation de vol spécial à un aéronef qui est capable de voler en toute sécurité, mais incapable de répondre aux exigences de navigabilité applicables, aux fins de:

(a) voler vers une base où pourront s'effectuer de la pesée, de la peinture, des réparations, des modifications, de la maintenance ou des inspections ou vers un point de stockage;

(b) voler à des fins d'expérimentation ou d'essai d'aéronef, y compris ses moteurs et équipements;

(c) voler dans le but de qualification pour la délivrance, le renouvellement ou la validation du certificat de navigabilité ou du certificat restreint de navigabilité et pour l'approbation d'une modification de l'aéronef;

(d) livrer ou exporter l'aéronef;

(e) évacuer un aéronef des zones de danger imminent;

(f) exploiter un aéronef à une masse supérieure à la masse maximale certifiée au décollage, pour un vol effectué au-delà d'une portée normale au-dessus des zones d'eau ou de terre dans lesquelles ne sont pas disponibles :

- des installations convenables d'atterrissage, ou
- le carburant approprié,

tout en limitant l'excès de masse au carburant supplémentaire, aux installations pour transport du carburant et équipements nécessaires de navigation pour le vol.

Article 18. Certificat de navigabilité pour exportation

(1) Un propriétaire d'un aéronef immatriculé au Burundi ou un agent du propriétaire peut demander à l'Autorité pour la délivrance d'un certificat de navigabilité pour exportation de produits ou article aéronautique.

(2) Toute demande de certificat de navigabilité pour exportation doit être faite sur un formulaire prescrit par l'Autorité au moins quatorze (14) jours avant la date prévue de l'exportation de l'aéronef à l'extérieur du Burundi.

(3) L'Autorité délivre un certificat de navigabilité pour exportation si:

(a) le demandeur présente une déclaration de conformité avec les intentions complètes du programme ou du calendrier de maintenance agréé;

(b) le demandeur présente une déclaration de conformité aux consignes obligatoires de navigabilité et aux bulletins de service applicables à l'aéronef et à son équipement;

(d) l'aéronef a été inspecté conformément aux règles de performance du présent règlement et a été trouvé navigable par des personnes autorisées par l'Autorité à prendre une telle décision dans les quatorze (14) derniers jours;

(e) la maintenance déterminée par l'Autorité comme une condition préalable à la délivrance du certificat de navigabilité pour exportation a été effectuée et certifiée par une personne agréée par l'Autorité conformément au présent règlement;

(f) le résultat d'un vol d'essai et tous autres essais que l'Autorité peut déterminer ont été respectés;

(g) des dossiers historiques établissent la production, la modification et la maintenance de l'aéronef; ou

(h) un rapport de masse et centrage avec un plan de chargement est fourni à l'Autorité, le cas échéant, pour chaque aéronef en conformité avec la réglementation en vigueur.

(4) Un Certificat de navigabilité pour exportation ne doit pas être utilisé à des fins de vol, mais pour une confirmation d'une récente révision satisfaisante liée à l'état de navigabilité de l'aéronef.

(5) Toute extension ou changements apportés à un aéronef conformément à un programme agréé de maintenance ou à un calendrier seront automatiquement suspendus avant la délivrance du certificat de navigabilité pour exportation.

Article 19. Conditions relatives aux autorisations de vol spécial

(1) Personne ne peut piloter un aéronef sous un permis de vol spécial à moins qu'il ne se soit conformé aux conditions du présent article.

(2) Toute personne qui pilote un aéronef sous une autorisation de vol spécial visée à l'article 17 du présent règlement, doit veiller à ce que:

(a) le vol soit effectué sous la supervision d'une personne agréée par l'Autorité pour un tel vol, sous réserve des conditions supplémentaires qui peuvent être spécifiées dans l'autorisation;

(b) une copie de l'autorisation soit à bord de l'aéronef en tout temps lorsque l'appareil est exploité dans les conditions de cette autorisation;

(c) il soit exploité dans les conditions inscrites dans l'autorisation;

(d) les marques d'immatriculation affectées à l'aéronef soient affichées;

(e) il n'y ait pas de personnes ou de biens transportés à bord aux fins de location ou de rémunération;

(f) seules les personnes indispensables à l'exploitation en sécurité de l'aéronef soient transportées sur l'aéronef et chaque personne soit informée du contenu de l'autorisation;

(g) l'aéronef soit exploité uniquement par l'équipage de conduite détenant des licences appropriées avec une expérience suffisante pour apprécier les raisons de non-conformité de l'aéronef aux normes de navigabilité prescrites;

(h) le vol soit effectué en conformité avec les règles et procédures d'exploitation de vol applicables aux Etats de la route prévue;

(i) la route soit telle qu'il évite les zones de trafic aérien intense, les zones de grande concentration humaine d'une cité, de construction d'une ville ou toutes autres zones où le vol pourrait créer une exposition dangereuse aux personnes ou aux biens ;;

(j) le vol soit effectué en conformité avec des limites de performance prescrites dans le manuel de vol et avec toute autre limitation que l'Autorité peut imposer à de tels vols;

(k) tous les vols soient effectués avant la date d'expiration de l'autorisation de vol spécial ou à tout autre moment que l'Autorité prescrit par écrit;

(l) l'aéronef ne parte pas partir pour le vol sous rubrique d'autorisation de vol spécial à moins que l'aéronef ait à bord des autorisations en provenance des États de la route prévue.

(3) L'exploitant informe l'État sur les conditions de l'aéronef et sur le vol prévu, et l'exploitant doit obtenir consentement de l'Etat.

(4) L'Autorité exige une déclaration de fin des travaux de maintenance correctement

exécutée dans le dossier permanent de l'aéronef par une personne autorisée indiquant que l'aéronef en question a été inspecté et trouvé sans danger pour le vol prévu.

Article 20. Certificat d'aptitude au vol

(1) Nul ne peut piloter un aéronef dans le but d'essai en vol après réparation, modification ou maintenance que si l'aéronef a été délivré avec une déclaration de fin des travaux de maintenance.

(2) La déclaration de fin des travaux de maintenance visée à l'alinéa 1 du présent article constitue un certificat d'aptitude au vol.

(3) Un certificat d'aptitude au vol est délivré par une personne compétente qualifiée conformément au présent règlement et au règlement sur les licences du personnel de l'aviation civile.

(4) Un certificat d'aptitude au vol est la base sur laquelle l'Autorité peut délivrer une autorisation de vol spécial en vertu de l'article 17, dans le but d'autoriser l'aéronef d'être convoyé.

(5) Un certificat d'aptitude au vol peut être utilisé comme base de vol de convoyage ou de vol d'essai d'un aéronef après réparation, modifications ou maintenance aussi longtemps que l'appareil n'effectue pas un vol international, et n'a pas de certificat de navigabilité aux fins du présent Règlement.

CHAPITRE IV: MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE D'AERONEFS ET D'ELEMENTS D'AERONEFS

Article 21. Responsabilité pour maintenance

(1) Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef doit être responsable du maintien de l'aéronef en état de navigabilité en veillant à ce que:

(a) tous les travaux de maintenance qui touchent la navigabilité soient exécutés comme prescrit par l'État d'immatriculation;

(b) le personnel de maintenance fasse des inscriptions appropriées dans les dossiers de maintenance d'aéronefs attestant que l'aéronef est en état de navigabilité;

(c) le certificat d'approbation pour remise en service soit complété sur le fait que les travaux de maintenance aient été exécutés de manière satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites, y compris un programme de maintenance agréé pour les détenteurs de certificat d'exploitant aérien (AOC), approuvé par l'Autorité;

(d) le certificat d'approbation pour remise en service comprenne une liste de problèmes de maintenance non résolus qui fait partie du registre permanent de l'aéronef, dans le cas où il existe de divergences manifestes;

(2) Dans le cas où un aéronef immatriculé au Burundi est constamment utilisé à l'extérieur du Burundi pour une période dépassant trente (30) jours, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef est responsable du maintien de l'aéronef en état de navigabilité et de veiller à ce que:

(a) un avis sous une forme prescrite par l'Autorité soit adressé à l'Autorité avant que d'entreprendre de telles opérations sur l'aéronef;

(b) des arrangements acceptables par l'Autorité relatifs à l'inspection continue et à la supervision de la navigabilité de cet aéronef soient effectués.

(3) L'exploitant d'un hélicoptère de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3.175 kg doit surveiller et faire le suivi de la maintenance et de l'expérience opérationnelle en matière de la navigabilité continue et fournir les renseignements prescrits par l'État d'immatriculation, et faire rapport à travers le système prescrit par l'Autorité.

Article 22. Renseignements sur le maintien de la navigabilité

L'exploitant d'un aéronef doit:

- (a) évaluer et faire le suivi de la maintenance et de l'expérience opérationnelle dans le respect de la navigabilité et fournir les renseignements prescrits par l'Autorité et rendre rapport à travers un système spécifique;
- (b) obtenir et évaluer les renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et recommandations disponibles de l'organisation responsable de la conception de type et mettre en œuvre des actions y résultant, jugées nécessaires, conformément à une procédure acceptable par l'Autorité.

Article 23. Responsabilités de l'État d'immatriculation dans le maintien de la navigabilité

L'État d'immatriculation:

- a) qui immatricule pour la première fois un type d'aéronef déterminé dont il n'est pas l'État de conception et qui délivre ou valide un certificat de navigabilité conformément aux dispositions de l'article 7 du présent règlement, avisera l'État de conception qu'il a immatriculé l'aéronef en question ;
- b) vérifiera le maintien de la navigabilité d'un aéronef en fonction du règlement applicable de navigabilité en vigueur pour cet aéronef ;
- c) veillera à communiquer à l'État de conception tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il a produits en qualité d'État d'immatriculation pour l'aéronef en question ;
- d) dans le cas d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5.700 kg ou d'hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3.175 kg, fera en sorte qu'il existe un système permettant de transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef.

Article 24. Conformité aux instructions du constructeur

Un aéronef immatriculé au Burundi ne doit pas se livrer à des opérations de transport aérien commercial, à moins que:

- (a) l'aéronef, y compris ses moteurs, équipement et radios ait été entretenu conformément au programme de maintenance approuvé et aux procédures de maintenance recommandées par le constructeur de l'aéronef;
- (b) un certificat d'approbation pour remise en service ait été rempli et signé par un mécanicien agréé de maintenance d'aéronefs autorisé à certifier que tout le travail de maintenance a été effectué de manière satisfaisante et conformément au programme de maintenance approuvé et aux procédures;

(c) il existe un manuel de vol approuvé disponible dans l'aéronef pour l'usage de l'équipage de conduite, contenant les limites dans lesquelles l'aéronef est considéré navigable, ainsi que des renseignements et instructions supplémentaires pouvant être nécessaires pour montrer la conformité avec les règlements spécifiés relatifs à la performance et à l'exploitation sécurisée de l'aéronef; sauf si l'aéronef a une masse maximale au décollage certifiée inférieure ou égale à 5.700 kg , les limites peuvent être rendues disponibles au moyen d'affiches ou d'autres documents approuvés par l'Autorité.

Article 25. Compte rendu de défauts, anomalies de fonctionnement et défauts

(1) Un propriétaire ou un exploitant d'un aéronef immatriculé au Burundi doit transmettre un rapport à l'Autorité sur des défauts, des anomalies de fonctionnement ou des défauts qui peuvent résulter d'au moins de l'un des cas suivants:

(a) des incendies en vol, en précisant si le système avertisseur d'incendie correspondant a bien fonctionné;

(b) des incendies en vol, à défaut de protection par un système d'avertissement d'incendie correspondant;

(c) de fausses alarmes d'avertissement d'incendie en vol;

(d) un cas où le dispositif d'échappement d'un moteur endommage le moteur, la structure, l'équipement ou les composants voisins;

(e) un cas où un élément d'aéronef cause une accumulation ou une circulation de fumée, de vapeur ou d'émanations toxiques ou nocives dans le poste d'équipage de conduite ou la cabine des passagers pendant le vol;

(f) un arrêt d'un moteur en vol dû à une extinction;

(g) un arrêt d'un moteur en vol lorsque le moteur ou la structure voisine sont endommagés extérieurement;

(h) un arrêt d'un moteur en vol dû à l'ingestion d'un corps étranger ou au givrage;

(i) un arrêt plusieurs moteurs en vol;

(j) des anomalies dans le circuit de mise en drapeau de l'hélice ou dans l'aptitude du dispositif à limiter la survitesse en vol;

(k) de cas où le circuit de carburant ou le dispositif de vide-vite modifie le débit de carburant ou de fuite dangereuse de carburant pendant le vol;

- (l) une sortie ou une rentrée d'un atterrisseur pendant le vol, ou encore une ouverture ou fermeture des portes des trappes du train;
- (m) des anomalies du circuit des freins entraînant la perte du freinage lorsque l'aéronef se déplace au sol;
- (n) un dommage sur la structure d'un aéronef qui nécessite une réparation majeure;
- (o) une défaillance ou une anomalie d'un système de contrôle de vol, des volets, becs ou aérofrein ;
- (p) tout retrait excessif non programmé d'équipement indispensable à cause des défauts;
- (q) des criques, déformations permanentes, ou de corrosion de structure de l'aéronef, lorsqu'elles dépassent les maximums admissibles d'après le constructeur ou l'Autorité;
- (r) des éléments d'aéronef ou des dysfonctionnements de systèmes, qui résultent de la prise des mesures d'urgence au cours d'un vol sauf une mesure d'arrêter un moteur;
- (s) des systèmes d'évacuation d'urgence ou des éléments incluant toutes les portes de sortie, systèmes d'éclairage d'évacuation d'urgence des passagers, ou de l'équipement d'évacuation trouvé défectueux, ou qui ne parvient pas à exécuter les fonctions prévues au cours d'une réelle urgence ou pendant une formation, essai, maintenance, démonstration, ou des déploiements par inadvertance;
- (t) tout cas d'interruption d'un vol, d'un changement d'aéronef non prévu en route, d'une escale ou d'un déroutement non prévu, dû à une difficulté ou à des défauts mécaniques connus ou soupçonnés;
- (u) toute vibration anormale ou tremblement causé par une défaillance structurelle ou un dysfonctionnement d'un système, un défaut ou une défaillance;
- (v) une défaillance ou un dysfonctionnement de plus d'une attitude, d'un instrument de vitesse, ou d'un instrument d'altitude au cours d'une opération donnée de l'aéronef;
- (w) le nombre de moteurs déposés prématurément par suite d'un défaut de fonctionnement, d'une défaillance ou d'un défaut, les cas étant classés selon la marque et le modèle de moteur et selon le type d'aéronef sur lequel le moteur était installé; ou
- (x) le nombre de mises en drapage de l'hélice en vol, les cas étant classés selon le type d'hélice et de moteur et selon l'aéronef sur lequel ces éléments sont installés.

(2) Un rapport exigé en vertu du présent article doit:

(a) être transmis dans les trois (3) jours après avoir déterminé que la défaillance, le dysfonctionnement ou une défectuosité exigée à être signalée s'est produite;

(b) inclure autant que possibles, disponibles et applicables, les renseignements ci-après :

(i) type et marque d'immatriculation de l'aéronef;

(ii) nom de l'exploitant;

(iii) numéro de série de l'aéronef;

(iv) lorsque la défaillance, dysfonctionnement ou défectuosité est associée avec une pièce approuvée en vertu de l'autorisation d'un Ordre Technique Standardisé (TSO), le numéro de série de la pièce et la désignation du modèle, si c'est le cas;

(v) lorsque la défaillance, dysfonctionnement ou défectuosité est associée avec un moteur ou une hélice, le numéro de série du moteur ou de l'hélice, si c'est le cas;

(vi) modèle de produit;

(vii) identification de la pièce, élément ou système en cause;

(viii) y compris le numéro de la pièce;

(ix) nature de la défaillance, du dysfonctionnement ou des défectuosités.

(3) Dès réception du rapport visé à l'alinéa (2) du présent article concernant un aéronef immatriculé au Burundi, L'Autorité doit soumettre les rapports à l'État de conception.

(4) L'Autorité, dès réception du rapport visé à l'alinéa (2) du présent article concernant un aéronef immatriculé à l'étranger opérant au Burundi, doit soumettre tous les rapports à l'État d'immatriculation, l'État de conception et à l'État de construction.

CHAPITRE V: MAINTENANCE ET INSPECTION D'AERONEFS

Article 26. Personnes autorisées à effectuer une maintenance, maintenance préventive et modification

(1) Sous réserve du règlement sur les licences du personnel en matière des conditions de connaissances et expériences aéronautiques ainsi que d'habileté, nul ne doit exécuter une tâche relative à une maintenance sur un aéronef ou sur un des éléments d'aéronef, sauf s'elle répond aux conditions prévues par le présent article.

(2) Les personnes suivantes sont autorisées à exécuter une maintenance, maintenance préventive et modification:

- (a) un pilote breveté par l'Autorité conformément au règlement sur les licences du personnel;
- (b) une personne exécutant une maintenance sous la supervision d'un mécanicien agréé de maintenance d'aéronefs (LAME);
- (c) un mécanicien agréé de maintenance d'aéronefs (LAME);
- (d) un organisme de maintenance approuvé (OMA).

(3) Un pilote breveté par l'Autorité peut exécuter une maintenance préventive sur un aéronef de masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5.700 kg dont il est propriétaire ou qu'il exploite et que l'aéronef n'est pas classé pour être exploité par un détenteur d'un certificat d'exploitant aérien (AOC) et que le pilote a suivi un cours de maintenance sur le type d'aéronef.

(4) Un pilote breveté par l'Autorité exploitant un ballon classé pour être utilisé par un détenteur d'un certificat d'exploitant aérien (AOC) peut effectuer une maintenance, maintenance préventive et modification sur des ballons, pourvu que ce pilote ait eu un cours de formation sur la maintenance du ballon concerné.

(5) Une personne travaillant sous la supervision d'un mécanicien agréé LAME peut exécuter la maintenance, maintenance préventive, ou les modifications que le mécanicien LAME est autorisé à exécuter, si le superviseur mécanicien agréé LAME :

- (a) surveille personnellement le travail en cours jusqu'à la fin des travaux nécessaire pour s'assurer qu'il a été dûment exécuté;
- (b) est facilement disponible physiquement, pour consultation.

(6) Un mécanicien agréé LAME peut exécuter ou superviser la maintenance ou la modification d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour lequel il ou elle est qualifié(e) conformément aux dispositions du règlement sur licences du personnel de l'aviation civile.

(7) Un organisme de maintenance agréé (OMA) peut exécuter une maintenance d'aéronef dans les limites spécifiées par l'Autorité.

(8) Un constructeur détenteur d'un certificat OMA peut:

(a) reconstruire ou modifier tout élément d'aéronef fabriqué par lui-même en vertu d'un certificat de type ou de production;

(b) reconstruire ou de modifier tout élément d'aéronef fabriqué par ce constructeur en vertu de l'autorisation d'un Ordre technique standardisé (TSO), d'Approbation du fabricant de pièces (PMA) de l'État de conception, ou en vertu d'une spécification du produit et de procédure délivrée par l'État de conception;

(c) exécuter toute inspection exigée par le règlement de l'aviation civile sur l'exploitation des aéronefs, sur l'aéronef que le constructeur produit sur base d'un certificat de production ou d'un système d'inspection de production approuvé pour un tel aéronef.

Article 27. Personnel autorisé à approuver une remise en service

(1) Sauf dans des cas autorisés par l'Autorité, une personne ne doit pas approuver un aéronef, cellule, moteur, hélice, appareil, ou un élément pour remise en service après avoir subi une maintenance, maintenance préventive, reconstruction ou modification.

(2) Les personnes ci-après sont autorisées à approuver une remise en service:

(a) un pilote breveté par l'Autorité qui peut remettre en service un aéronef après avoir exécuté une maintenance préventive autorisée conformément au règlement de l'aviation civile sur les licences du personnel ;

(b) un mécanicien agréé LAME qui peut approuver un aéronef ou des éléments d'aéronef pour la remise en service après que le mécanicien agréé LAME ait exécuté, supervisé, ou inspecté leur maintenance soumise à des limites précisées dans le règlement sur les licences du personnel de l'aviation civile; ou

(c) un OMA peut approuver un aéronef ou éléments d'aéronef pour la remise en service, comme prévu dans les dispositions d'exploitation des opérations spécifiques approuvées par l'Autorité.

Article 28. Personnes autorisées à exécuter des inspections

(1), Personne ne peut exécuter les inspections exigées par le règlement de l'aviation civile sur l'exploitation d'aéronefs, pour un aéronef ou éléments d'aéronef avant ou après que l'aéronef ait subi une maintenance, maintenance préventive, reconstruction ou modification, sauf dans des cas autorisés par l'Autorité.

(2) Les personnes suivantes sont autorisées à effectuer des inspections:

(a) un mécanicien agréé LAME qui peut effectuer les inspections requises sur un aéronef ou sur des éléments d'aéronef sur lesquels il est actuellement qualifié; ou

(b) un OMA qui peut exécuter les inspections requises sur un aéronef ou sur des éléments d'aéronef tel que prévu dans les dispositions opérationnelles spécifiques approuvées par l'Autorité.

Article 29. Maintenance préventive, limitations

Une maintenance préventive est limitée aux travaux suivants:

(a) dépose, montage et réparation des pneus du train d'atterrissage:

(b) remplacement des freins de train d'atterrissage;

(c) petit entretien sur les jambes d'amortisseur du train d'atterrissage, par remplissage d'huile, d'air, ou des deux à la fois;

(d) petit entretien des roulements de roues d'atterrisseur, par exemple, nettoyage et graissage;

(e) remplacement d'attaches défectueuses ou goupilles fendues;

(f) graissages qui n'exigent pas de démontage, à part la dépose d'éléments non structuraux tels que couvercles, capots et carénages;

(g) fabrication de morceau de tissu simple n'exigeant pas de retouche corrective sur la nervure ou la dépose des pièces de structure ou de contrôle de surfaces;

(h) remplissage du réservoir hydraulique avec du liquide hydraulique;

(i) réfection de l'enduit décoratif du fuselage, des ailes, des surfaces d'empennage, à l'exclusion des gouvernes équilibrées, des carénages, des capots, du train d'atterrissage, de l'intérieur de la cabine ou du poste de pilotage, lorsqu'il n'est pas nécessaire de déposer ou de démonter des structures principales ou un organe de fonctionnement;

(j) application d'un matériau de conservation ou de protection à des composants, lorsqu'il n'est pas nécessaire de démonter des structures principales ou un organe de

fonctionnement et lorsque ce genre de traitement n'est ni interdit ni contraire aux pratiques acceptables;

(k) réparation du revêtement intérieur et de l'aménagement décoratif de la cabine ou du poste de pilotage, lorsque cette opération n'oblige pas à démonter une structure principale ou un organe de fonctionnement et ne risque pas d'affecter un organe de fonctionnement ou une structure principale de l'aéronef;

(l) exécution de petites réparations simples aux carénages, couvercles non structuraux ou capotages et mise en place de pièces et renforcements de petites dimensions qui ne modifient pas le contour de l'appareil ni le bon écoulement de l'air;

(m) remplacement des fenêtres de la cabine passagers où ce travail n'affecte pas avec la structure d'un organe de fonctionnement tels que les contrôles et les équipements électriques;

(n) remplacement des ceintures de sécurité;

(o) remplacement des sièges ou de parties de siège par des pièces approuvées pour l'aéronef considéré, lorsqu'il n'est pas nécessaire de démonter de structures principales ou d'organes de fonctionnement;

(p) dépannage et réparation des circuits brisés dans l'installation électrique de phares d'atterrissage;

(q) remplacement des ampoules, réflecteurs et verrines de feux de position et de phares d'atterrissage;

(r) remplacement de roues et des skis, lorsque l'opération n'entraîne pas un calcul de masse et centrage;

(s) remplacement de capotage, lorsque l'opération n'entraîne pas la dépose d'hélice ou la déconnexion de commandes de vol;

(t) remplacement ou nettoyage de bougies d'allumage et réglage de l'écartement des électrodes;

(u) remplacement de tuyau de raccordement sauf raccords hydrauliques;

(v) remplacement des tuyauteries de carburant préfabriquées;

(w) nettoyage des filtres à carburant et à huile;

(x) remplacement et petit entretien des batteries;

(y) remplacement ou ajustement des éléments accidentels de fixation non-structuraux au fonctionnement;

(z) installation de dispositifs anti-débordement pour réduire le diamètre des entonnoirs de réservoir de carburant à condition que le dispositif spécifique fasse partie des données du certificat de type de l'aéronef par le constructeur de l'appareil, le constructeur a rendu convenablement disponible des instructions approuvées et acceptables par l'Autorité pour l'installation du dispositif spécifique, et que l'installation n'implique pas le désassemblage de l'orifice de remplissage existant.

Article 30. Règles de performance pour maintenance

(1) Une personne exécutant une maintenance, maintenance préventive et modification sur un aéronef ou sur un élément d'aéronef doit utiliser les méthodes, techniques et pratiques prescrites dans:

a) le manuel de maintenance en cours d'utilisation du constructeur actuel ou instructions pour la navigabilité continue émises par son fabricant;

b) des méthodes additionnelles, techniques et pratiques exigées par l'Autorité, ou méthodes, techniques et pratiques approuvées par l'Autorité lorsque les documents du constructeur ne seraient pas disponibles.

(2) Une personne peut utiliser les outils, équipements et appareils d'essai nécessaires pour assurer l'achèvement des travaux conformément aux pratiques industrielles acceptées.

(3) Si le fabricant concerné recommande un équipement spécial ou un appareil d'essai, la personne exécutant une maintenance doit utiliser cet équipement ou appareil, ou son équivalent acceptable par l'Autorité.

(4) Une personne exécutant une maintenance, maintenance préventive et modification sur un aéronef ou sur un élément d'aéronef doit faire ce travail de telle manière, et utiliser des matériaux d'une qualité telle, que la condition d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef sur lequel on a travaillé, sera au moins égale à son état d'origine ou correctement modifié, en ce qui concerne la fonction aérodynamique, la résistance structurale, la résistance aux vibrations et à la détérioration, et d'autres qualités influant sur la navigabilité.

(5) Les méthodes, techniques et pratiques contenues dans un manuel de contrôle de maintenance du détenteur d'un certificat d'exploitant aérien (AOC) et, dans un programme de maintenance, tel qu'approuvé par l'autorité, constitueront un moyen acceptable de conformité aux exigences du présent article.

(6) Les méthodes, techniques et pratiques contenues dans un manuel des procédures de maintenance de l'OMA, approuvé par l'Autorité, constituera un moyen acceptable de conformité aux exigences du présent article.

Article 31. Règles de performance pour inspection

(1) Une personne exécutant une inspection exigée par l'Autorité doit:

- (a) exécuter l'inspection afin de déterminer si l'aéronef ou une partie de l'aéronef en vertu de l'inspection répond à toutes les exigences de navigabilité applicables;
- (b) exécuter l'inspection en conformité avec les instructions et les procédures spécifiées dans le programme d'inspection, s'il ya un programme d'inspection exigé ou accepté pour l'aéronef spécifique à inspecter.

(2) Une personne exécutant une inspection requise sur un giravion doit examiner, en conformité avec le manuel de maintenance ou instructions sur la navigabilité continue, les systèmes qui doivent inclure, mais sans s'y limiter:

- (a) les arbres de transmission ou de systèmes similaires;
- (b) la boîte de transmission du rotor principal pour défauts manifestes;
- (c) le rotor principal et la section centrale ou la zone équivalente;
- (d) le rotor auxiliaire sur les hélicoptères.

(3) Une personne exécutant une inspection doit se servir d'une liste de contrôle, pendant l'exécution de l'inspection, qui:

- (a) peut être d'une conception propre de la personne, celle fournie par le fabricant de l'équipement faisant l'objet de l'inspection, ou obtenue d'une autre source,
- (b) doit comprendre la portée et le détail des éléments prescrits ou approuvés par l'Autorité.

(4) Une personne approuvant un aéronef muni d'un moteur alternatif pour une remise en service après une inspection doit, avant cette approbation, tourner le moteur ou les moteurs de l'aéronef pour déterminer que des performances satisfaisantes, conformément aux recommandations du constructeur en cours sur:

- (a) la puissance à la sortie (révolutions statiques et au ralenti par minute);
- (b) les magnétos;
- (c) la pression d'huile et de carburant;
- (d) la température du cylindre et de l'huile.

(5) Une personne approuvant un aéronef muni d'un moteur à turbine pour une remise en service doit, avant l'approbation, tourner le moteur ou les moteurs d'aéronef pour déterminer que les performances sont satisfaisantes conformément aux recommandations du constructeur en cours.

(6) Une personne qui exécute une inspection doit, avant cette inspection, nettoyer minutieusement l'aéronef et le moteur d'aéronef et enlever ou ouvrir toutes plaques de contrôle nécessaires, portes d'accès, carénages et capots.

(7) Une personne effectuant une inspection doit examiner, quand c'est applicable, les éléments suivants:

(a) le groupe fuselage et coque:

(i) structure et revêtement pour détérioration, distorsion, autre évidence de défaillance, et attachement d'installations défectueux ou peu fiable;

(ii) systèmes et éléments pour installation incorrecte, défauts apparentes, et fonctionnement insatisfaisant;

(b) le groupe de poste de pilotage et cabine de passagers:

(i) manque de propreté et équipements dispersés qui pourraient engager les contrôles, en général;

(ii) les sièges et ceintures de sécurité pour mauvais état et défauts apparentes;

(iii) fuite;

(iv) instruments pour mauvais état, montage, marquage, et là où opérationnels, pour mauvais fonctionnement;

(v) commandes de vol et du moteur pour mauvaise installation et mauvais fonctionnement;

(vi) batteries pour mauvaise installation et charge inappropriée;

(vii) tous systèmes pour mauvaise installation, mauvais état général, défauts apparents et évidents, et attachement non sécurisé.

(c) le groupe moteur et nacelle:

(i) section du moteur pour indication visuelle d'excès d'huile, de carburant, ou de fuites hydrauliques, et sources de ces fuites;

(ii) goujons et écrous pour serrage incorrect et défauts évidents;

- (iii) intérieur du moteur pour compression du cylindre et particules métalliques ou matière étrangère sur écrans et bouchons de vidange du puisard, s'il y a une faible compression du cylindre, pour l'état intérieur impropre et tolérances internes inappropriées;
- (iv) bâti moteur pour fissures, desserrage du bâti, et desserrage du moteur à monter;
- (v) amortisseurs souples de vibration pour mauvais état et détérioration;
- (vi) contrôles du moteur pour défektivité, course inappropriée, sécurité inappropriée;
- (vii) lignes, tuyaux et colliers de serrage pour fuite, pour mauvais état et desserrement;
- (viii) pipes d'échappement pour fissures, défektivité et pour état de fixation;
- (ix) accessoires pour défektivités apparentes dans la sécurité de montage;
- (x) tous les systèmes pour mauvaise installation, mauvais état général, défektivités, et fixation non sécurisée;
- (xi) capots pour fissures et défektivité;

(d) le groupe de trains d'atterrissage:

- (i) toutes les unités pour mauvais état et insécurité de fixation;
- (ii) dispositifs amortissant le choc pour niveau inapproprié du fluide oléo; liaison, les drosses (organes de transmission), et des membres pour usure exagérée ou excessive, fatigue, distorsion;
- (iii) mécanisme d'escamotage et verrouillage, pour état de fonctionnement;
- (iv) conduits hydrauliques pour fuite;
- (v) système électrique pour frottement et mauvais fonctionnement des commutateurs;
- (vi) roues pour fissures, défektivité et état des transports;
- (vii) pneus pour usure et réductions;
- (viii) freins pour état de réglage;

(ix) flotteurs et skis pour fixation non sécurisée et défauts manifestes ou apparentes;

(e) le montage de l'aile et section centrale pour:

(i) état général médiocre;

(ii) détérioration de la structure ou du revêtement;

(iii) distorsion;

(iv) indication de défaillance;

(v) insécurité dans la fixation;

(f) le montage d'empennage complet pour:

(i) état général ;

(ii) détérioration de la structure ou du revêtement;

(iii) distorsion;

(iv) indication de défaillance;

(v) fixation non sécurisée;

(vi) mauvaise installation des éléments;

(vii) état de fonctionnement des éléments;

(g) le groupe hélice:

(i) montage d'hélice pour criques, encoches (entailles), scie, et fuite d'huile;

(ii) boulons pour serrage et manque de sécurité;

(iii) dispositifs antigivrage pour état de fonctionnement et défauts manifestes ;

(iv) mécanismes de contrôle pour mauvais fonctionnement, montage et propagation limitée;

(h) les équipements avioniques et instrument:

- (i) installation inappropriée et montage non sécurisé;
 - (ii) installation électrique et canalisations pour acheminement inapproprié, montage non sécurisé et défauts manifestes;
 - (iii) montage et protection inappropriée des installations et mauvais état;
 - (iv) antenne y compris antenne de derrière pour état de fonctionnement, Montage ;
- (i) le groupe électronique / électrique:
- (1) câblage électrique et conduits – pour défaut d’acheminement, montage non sécurisé, et défaut évidente;
 - (2) montage et protection pour installation inadéquate et mauvais état ;
- (j) tout autre élément installé qui n’est pas couvert par cette liste ou qui a des instructions de la navigabilité continue pour mauvaise installation et mauvais fonctionnement.

Article 32. Règles de performance pour limitation de navigabilité

Une personne exécutant une inspection ou autre maintenance spécifiée dans une section sur des limitations de navigabilité du manuel de maintenance du constructeur en cours d’utilisation, ou dans des instructions sur la navigabilité continue, doit exécuter l’inspection ou autre maintenance, en conformité avec cette section, ou en conformité avec les dispositions d’exploitation spécifiques approuvées par l’Autorité.

Article 33. Plan de masse de l'aéronef

(1) Tout aéronef à l'égard duquel un certificat de navigabilité est délivré en vertu du présent règlement doit être pesé et la position du centre de gravité de l'aéronef doit être déterminée, aux moments et à la manière que l'Autorité peut exiger, ou approuver dans le cas de cet aéronef.

(2) Pendant la pesée de l'aéronef, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef doit préparer un plan de masse montrant:

(a) la masse de base de l'aéronef, notamment la masse de l'aéronef à vide ensemble avec la masse de carburant inutilisable et de l'huile inutilisable dans l'avion et autres éléments d'équipement qui sont indiqués dans le plan de masse, ou autre masse des autres qui peut être approuvée par l'Autorité dans le cas de cet aéronef;

(b) la position du centre de gravité de l'aéronef lorsque l'aéronef contient

seulement les éléments inclus dans la masse de base ou une telle autre position du centre de gravité comme cela peut être approuvé par l'Autorité dans le cas de cet aéronef.

(3) Le plan de masse doit être conservé par l'exploitant de l'aéronef jusqu'à l'expiration d'un délai de six (6) mois suivant la prochaine occasion à laquelle l'aéronef sera pesé dans l'objectif du présent article.

CHAPITRE VI: CERTIFICATION ACOUSTIQUE DES AÉRONEFS

Article 34. Exigence de certification acoustique

Un aéronef auquel s'applique le présent article ne doit pas atterrir ou décoller au Burundi, à moins qu'il ait en vigueur un certificat acoustique délivré ou validé par l'Autorité compétente dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 35. Délivrance, suspension, révocation d'un certificat acoustique d'aéronef

(1) Un aéronef inclus dans la classification définie aux fins de la certification acoustique dans la Partie A de l'Annexe I au présent règlement doit être délivré avec un certificat acoustique ou avec une déclaration appropriée attestant la certification acoustique contenue dans un autre document approuvé par l'État d'immatriculation et exigé par cet Etat à être transporté dans l'aéronef.

(2) Le certificat acoustique visé à l'alinéa (1) du présent article doit être délivré ou validé par l'Autorité sur la base d'une preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux exigences qui sont égales au moins aux normes applicables spécifiées dans l'Annexe I au présent règlement.

(3) Le document attestant le certificat acoustique d'un aéronef doit fournir des informations recueillies dans la Partie B de l'Annexe I au présent règlement.

(4) L'Autorité doit:

- (a) suspendre ou révoquer le certificat acoustique d'un aéronef du registre civil d'aéronefs, si l'aéronef cesse de se conformer aux normes acoustiques applicables;
- (b) ne pas rétablir ou accorder un nouveau certificat acoustique à moins que l'aéronef ait été trouvé, après la réévaluation, conforme aux normes acoustiques applicables.

CHAPITRE VII : ETATS DE MAINTENANCE ET CONSERVATION DE DONNEES

Article 36. Conservation du certificat d'approbation pour remise en service

(1) Conformément aux termes et conditions énoncés dans le règlement sur l'administration et certification d'exploitant aérien de l'aviation civile, un certificat d'approbation pour remise en service doit être maintenu par un détenteur d'un certificat AOC (certificat d'exploitant aérien) en double exemplaire.

(2) Un certificat d'approbation pour remise en service doit:

(a) être valide à la date de délivrance;

(b) cesser d'être valide dès l'expiration de la période exprimée en jours calendaires ou en temps de vol, laquelle arrivera plus tôt comme cela est spécifié dans le programme de maintenance;

(c) doit être conservé à bord de l'aéronef et l'original conservé par l'exploitant ailleurs tel qu'approuvé par l'Autorité.

Article 37. Journal technique de bord

(1) Un journal technique de bord doit être conservé dans tout aéronef immatriculé au Burundi, que ça soit dans la catégorie du transport aérien commercial ou dans la catégorie du travail aérien, est en vigueur.

(2) Les inscriptions des déficiences dans le registre technique, qui affectent la navigabilité et l'exploitation sécuritaire de l'aéronef, doivent être faites conformément aux dispositions du règlement sur l'administration et certification des exploitants aériens d'Aviation Civile.

(3) Sur rectification de toute déficience qui a été inscrite dans le journal technique conformément à l'alinéa (2) du présent article, une personne délivrant un certificat d'approbation pour remise en service conformément au règlement sur l'organisme de maintenance agréé de l'aviation civile à l'égard de cette déficience, doit entrer ce certificat dans le journal technique.

Article 38. Livres de bord d'aéronef, de moteur et d'hélice

(1) En plus d'autres livres de bord exigés en vertu de ce règlement, les livres de bord suivants doivent être tenus à l'égard d'un aéronef immatriculé au Burundi:

(a) un carnet de bord d'aéronef;

(b) un carnet de bord séparé pour chaque moteur installé sur l'aéronef;

(c) un carnet de bord séparé pour chaque hélice à pas variable installée sur l'aéronef

(d) un carnet de bord pour Groupe auxiliaire de démarrage.

(2) Les carnets de bord doivent inclure les détails respectivement spécifiés dans l'annexe au présent règlement et dans le cas d'un aéronef ayant une masse maximale au décollage certifiée inférieure ou égale à 2.730 kg, ils doivent être approuvés par l'Autorité.

(3) Une inscription dans un carnet de bord autre que celle visée au points 2 (d) (ii) ou 3 (d) (ii) de l'Annexe II au présent règlement doit être effectuée aussitôt que réalisable après l'événement auquel elle se rapporte, mais pas plus de sept (7) jours après l'expiration du certificat de remise en service, en vigueur à l'égard de l'aéronef au moment de l'événement.

(4) Une entrée dans un journal de bord, étant telle visée aux points 2 (d) (ii) ou 3 (d) (ii) de l'Annexe II au présent règlement doit être faite à chaque occasion que toute maintenance, révision, réparation, remplacement, modification ou inspection est entreprise sur le moteur ou l'hélice, comme le cas peut paraître.

(5) Des inscriptions au carnet de route peuvent se référer à d'autres documents qui doivent être clairement identifiés, et tous autres documents ainsi visés, doivent être jugés, aux fins de cet article pour faire partie du journal de bord.

(6) Il doit être le devoir de l'exploitant de chaque aéronef à l'égard duquel des carnets de bord sont exigés pour être gardés, conserver les livres de bord ou les faire conserver conformément au présent article.

(7) Sous réserve du présent article, chaque carnet de bord doit être conservé par l'exploitant de l'aéronef jusqu'à une période de deux (2) ans après que l'aéronef, le moteur ou l'hélice à pas variable selon le cas, a été détruit ou a été définitivement retiré de l'utilisation.

Article 39. Etats de maintenance

(1) Une personne qui exécute une maintenance sur un aéronef ou sur un élément d'aéronef doit, lorsque le travail est exécuté de façon satisfaisante, faire une inscription dans le registre de maintenance de cet équipement, comme suit:

(a) une description ou une référence sur des données acceptables par l'Autorité sur des travaux exécutés;

(b) la date d'achèvement du travail effectué,

(c) le nom, signature et numéro de la licence de la personne approuvant le travail.

(2) La signature requise par l'alinéa (1), point (c) du présent article constitue l'approbation pour remise en service uniquement pour le travail exécuté.

(3) Une personne travaillant sous la supervision d'un Ingénieur breveté LAME ne doit effectuer aucune inspection exigée par le règlement sur l'exploitation d'aéronefs de l'aviation civile ou aucune inspection exécutée après une réparation ou une modification majeure.

(4) Une personne effectuant le travail référencié à l'alinéa (1) du présent article doit entrer des états de grandes réparations et de modifications majeures, sur un formulaire prescrit par l'Autorité.

(5) Une personne effectuant une grande réparation ou une modification majeure doit:

(a) exécuter le formulaire approprié prescrit par l'Autorité au moins en double exemplaire;

(b) remettre une copie signée de ce formulaire au propriétaire de l'aéronef ou à l'exploitant ;

(c) transmettre une copie de ce formulaire à l'Autorité conformément à ses instructions, dans les quarante huit (48) heures après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef ait été approuvé pour la remise en service.

(6) Un Organisme de maintenance d'aéronefs (OMA) qui effectue une majeure réparation ou une modification majeure doit:

(a) utiliser une commande de travail du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef sur laquelle la réparation est enregistrée;

(b) donner une copie signée de la commande de travail au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef et conserver une copie d'exemplaire pour au moins un (1) an à compter de la date d'approbation pour la remise en service de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef;

(b) donner au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef un certificat d'approbation pour remise en service signé par un représentant autorisé de l'OMA et en intégrant les informations suivantes:

- identité de l'aéronef ou élément d'aéronef:

(i) la marque, modèle, numéro de série, marques de nationalité et d'immatriculation, et l'emplacement de la zone réparée d'un aéronef,

(ii) le nom du fabricant, le nom de la pièce, modèle et numéros de série, le cas échéant d'un élément d'aéronef ;

- signature du représentant autorisé, le nom et adresse de l'OMA et le numéro de certificat d'OMA.

Article 40. Etats de la révision et réassemblage

(1) Une personne ne doit pas enregistrer dans une inscription ou formulaire de maintenance, un aéronef ou élément d'aéronef en cours de révision à moins que l'aéronef ou l'élément de l'aéronef ait été:

(a) désassemblé, nettoyé, inspecté de façon autorisée, réparé en cas de besoin, et réassemblé en utilisant des méthodes, techniques et pratiques acceptables par l'Autorité;

(b) essayé conformément aux normes approuvées et aux données techniques, ou aux normes actuelles et aux données techniques acceptables par l'Autorité, qui ont été élaborées et documentées par le détenteur du certificat de type, du certificat de type supplémentaire, ou du matériau, d'une pièce, d'un processus, ou de l'approbation de fabrication d'appareils.

(2) Une personne ne doit pas enregistrer dans une inscription ou formulaire de maintenance, un aéronef ou élément d'aéronef en cours de réassemblage à moins que l'aéronef ou l'élément de l'aéronef ait été démonté, nettoyé, inspecté dans la mesure autorisée, réparé au besoin, réassemblé et essayé pour les mêmes tolérances et limites comme un nouvel élément, utilisant des pièces neuves ou des pièces usagées qui sont conformes aux tolérances et limites d'une nouvelle pièce.

Article 41. Approbation pour remise en service

Une personne ne peut approuver pour une remise en service un aéronef ou un élément d'aéronef qui a subi une maintenance, maintenance préventive, réassemblage ou modification, sauf si:

(a) l'inscription du dossier de maintenance appropriée ait été faite conformément au présent règlement;

(b) le formulaire de la réparation majeure ou modification majeure spécifié dans l'annexe III au présent règlement ait été exécuté dans la manière prescrite par l'Autorité;

(c) si une réparation majeure ou modification majeure résulte dans n'importe quel changement des limites opérationnelles de l'aéronef ou des données de vol figurant dans le manuel de vol d'aéronef approuvé, ces limites opérationnelles ou données de vol sont convenablement révisées et exposées à la manière prescrite.

Article 42. Contenu, forme et disposition des états pour inspections

(1) Une personne approuvant la remise en service d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef après toute inspection effectuée conformément au règlement sur l'exploitation des aéronefs de l'aviation civile doit faire une inscription dans le registre de maintenance de cet équipement contenant les informations suivantes:

- (a) type d'inspection et une brève description de l'étendue de l'inspection;
- (b) date d'inspection;
- (c) temps total de service et cycles de service de l'aéronef;
- (d) signature, le numéro de licence détenue par la personne approuvant la remise en service de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef;
- (e) si l'aéronef est trouvé en état de navigabilité et approuvé pour la remise en service, la personne doit inclure une déclaration attestant que l'aéronef a été inspecté en conformité avec le type de travail et était jugé être en état de navigabilité;
- (f) si l'aéronef n'est pas approuvé pour remise en service parce que l'appareil a besoin de maintenance, non-conformité aux spécifications applicables, aux consignes de navigabilité, ou autres données approuvées, une déclaration selon laquelle l'aéronef a été inspecté conformément à une inspection et une liste datée de divergences et d'articles non navigables a été fournie au propriétaire de l'aéronef ou à l'exploitant;
- (g) si une inspection est effectuée en vertu d'un programme d'inspection prévu par le règlement sur l'exploitation des aéronefs de l'aviation civile, la personne exécutant l'inspection doit faire une inscription identifiant le programme d'inspection accompli, et contenant une déclaration selon laquelle l'inspection a été effectuée en conformité avec le type d'inspections et de procédures pour ce programme particulier.

(2) Une personne effectuant toute inspection exigée par le règlement sur l'exploitation des aéronefs de l'aviation civile, qui constate que l'aéronef n'est pas en état de navigabilité ou ne répond pas à la feuille de données du certificat de type applicable, aux consignes de navigabilité ou autres données approuvées desquelles dépend la navigabilité de l'aéronef, doit donner au propriétaire ou à l'exploitant une liste signée et datée de ces divergences.

Article 43. Dommage à l'aéronef

(1) Quand un aéronef immatriculé au Burundi ou dans un autre État contractant a subi un dommage, l'Autorité doit juger si le dommage est d'une nature qui affecte la navigabilité de l'aéronef et d'interdire l'aéronef de reprendre le vol, jusqu'à ce qu'il soit rétabli dans un état de navigabilité.

(2) Lorsque l'aéronef appartient à un autre État contractant, l'Autorité doit aviser immédiatement l'État d'immatriculation de cet aéronef.

(3) Nonobstant l'alinéa (1) du présent article, l'Autorité peut, dans des circonstances exceptionnelles, prescrire des conditions contraignantes particulières pour permettre

l'aéronef à effectuer un vol d'exploitation de transport aérien non commercial sur un aéroport où il sera remis dans un état de navigabilité.

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS GENERALES

Article 44. Possession de la licence, certificat ou autorisation

(1) Un détenteur d'une licence, certificat ou autorisation délivrée par l'Autorité doit 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.

(2) Un membre d'équipage d'un aéronef immatriculé à l'étranger doit détenir une licence, certificat ou autorisation valide et avoir en sa possession physique ou sur le site de travail lorsqu'il exerce les privilèges de cette licence, certificat ou autorisation.

Article 45. Inspection de licences, certificats et autorisations

Une personne détentrice d'une licence, certificat ou autorisation requise par le présent règlement doit la (le) présenter pour inspection sur demande de l'Autorité ou de toute autre personne autorisée par l'Autorité.

Article 46. Changement d'adresse

(1) Un détenteur d'un certificat, ou de tout autre document délivré en vertu de ce règlement doit aviser l'Autorité du changement de l'adresse physique et postale et doit le faire :

(a) au moins quatorze (14) jours avant le changement dans le cas d'adresse physique ;

(b) dès le changement dans le cas d'adresse postale, téléphonique et électronique

(2) Une personne qui n'avise pas l'Autorité du changement d'adresse physique dans le délai précisé à l'alinéa (1) du présent article ne doit pas exercer les privilèges du certificat ou de l'autorisation.

Article 47. Remplacement de documents

Une personne peut demander à l'Autorité sous un formulaire prescrit pour un remplacement de documents délivrés au titre du présent règlement, si de tels documents sont perdus ou détruits.

Article 48. Suspension et révocation de certificats

(1) L'Autorité peut, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public, suspendre provisoirement, en attendant une investigation plus approfondie, un certificat ou tout autre document délivré en vertu du présent règlement.

(2) L'Autorité peut, à l'issue d'une enquête qui a montré un motif valable à la satisfaction de l'Autorité et quand elle estime qu'il est dans l'intérêt public, révoquer, suspendre ou modifier tout certificat ou tout autre document délivré ou accordé en vertu du présent règlement.

(3) L'Autorité peut, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public, empêcher toute personne ou aéronef de voler.

(4) Un détenteur ou toute personne étant en possession ou gardant tout certificat ou tel autre document, qui a été révoqué, suspendu ou modifié en vertu du présent règlement, doit rendre le certificat, la licence ou tels autres documents à l'Autorité dans les quatorze (14) jours à compter de la date de révocation, suspension ou de modification.

(5) La violation de toute condition en vertu de laquelle un certificat ou un tel autre document a été octroyé ou délivré conformément au présent règlement rend le document invalide pendant la durée de l'infraction.

Article 49. Usage et conservation de certificats et de dossiers

(1) Personne ne doit pas:

(a) utiliser tout certificat, ou tout autre document délivré ou exigé en vertu du présent règlement qui a été falsifié, modifié, révoqué ou suspendu, ou auquel cette personne n'a pas droit;

(b) falsifier ou modifier tout certificat ou tout autre document émis ou requis en vertu du présent règlement;

(c) prêter tout certificat ou tout autre document délivré ou exigé en vertu du présent règlement à toute autre personne;

(d) faire de fausse représentation dans le but d'accéder lui-même ou toute autre personne à la délivrance, au renouvellement ou à la modification du certificat ou de tout autre document.

(2) Au cours de la période pour laquelle il est exigé d'être préservé en vertu du présent règlement, une personne ne doit pas mutiler, modifier, rendre illisible ou détruire des dossiers, ou toute inscription faite là-dedans, exigée d'être maintenue en vertu du présent règlement, ou faire sciemment, ou procurer ou assister à la confection de toute fausse inscription dans un tel dossier, ou omettre délibérément de faire une inscription matérielle dans ce dossier.

(3) Tous les documents exigés d'être gardés en vertu de ce règlement doivent être enregistrés dans une matière permanente et indélébile.

(4) Une personne ne peut pas prétendre délivrer un certificat ou un tel autre document dans

le but du présent règlement, à moins qu'elle soit autorisée à le faire en vertu du présent règlement.

(5) Une personne ne doit délivrer un certificat de type visé à cet alinéa à moins qu'elle soit elle-même satisfaite que toutes les déclarations contenues dans le certificat sont correctes, et que le requérant est qualifié pour détenir ce certificat.

Article 50. Compte rendu sur de violations

(1) Une personne ayant connaissance d'une violation des dispositions du présent règlement doit le signaler à l'Autorité.

(2) L'Autorité doit déterminer la nature et le type de toute enquête supplémentaire ou une action de mise en œuvre qui doit être prise.

Article 51. Exécution des directives

Une personne qui ne réussit pas à se conformer à toute instruction lui donnée par l'Autorité ou par toute personne autorisée en vertu d'une disposition du présent règlement sera jugée, dans le dessein du présent règlement, pour avoir contrevenu à cette disposition.

Article 52. Redevances aéronautiques

(1) L'Autorité doit notifier la redevance à percevoir dans le cadre de la délivrance, validation, renouvellement, extension ou modification de tout certificat, licence ou tout autre document, y compris la délivrance d'une copie de celui-ci, ou à la soumission de tout examen, essai, inspection ou enquête, octroi de toute autorisation ou approbation, requise par ou pour l'application du présent règlement toutes les ordres, avis ou proclamations qui en découlent.

(2) Sur demande faite dans le cadre duquel une redevance est exigible en conformité avec l'alinéa (1) ci-dessus, le requérant doit, avant que la demande ne soit considérée, payer les frais exigés.

(3) Si un paiement d'une redevance a été fait et que la demande a été retirée par le requérant ou cesse d'avoir effet ou soit refusée, l'Autorité ne remboursera pas le paiement effectué.

Article 53. Application du présent règlement au gouvernement 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 54. Application extraterritoriale du présent règlement

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.

CHAPITRE IX : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 55. Contrevenant aux règlements

Quiconque contrevient à l'une quelconque des dispositions du présent règlement peut avoir sa licence, certificat, autorisation, exonération ou tout autre document révoqué ou suspendu.

Article 56. Sanctions

Quiconque contrevient à l'une quelconque des dispositions du présent règlement s'expose aux dispositions pertinentes du Code pénal et aux sanctions prévues par la Loi sur l'Aviation Civile du Burundi en vigueur.

CHAPITRE X: DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

Article 57. Durée de validité

Tous les licences, certificats, permis ou autorisations encore valides délivrés ou accordés par l'Autorité avant l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration.

Article 58. Transition

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 visés 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 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 59. Entrée en vigueur

(1) Le présent règlement et ses annexes entrent en vigueur le jour de sa signature et abrogent à partir de cette date toutes les dispositions antérieures ayant le même objet.

(2) Le Directeur de la Régie des Services Aéronautiques est chargé de mettre en œuvre le présent règlement.

**Le Ministre des Transports, des Travaux Publics
et de l'Équipement**

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE I: CLASSIFICATION DE LA CERTIFICATION DU BRUIT DES AERONEFS

PARTIE A : CLASSIFICATION SELON L'ANNEXE 16, VOLUME I, A LA CONVENTION DE CHICAGO, (Chapitres 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13):

Chapitre 2. Tous les avions à réaction subsoniques pour lesquels la demande de certificat de type a été présentée ou une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par le service de certification avant le 6 octobre 1977, à l'exception des avions :

- 1) qui exigent une longueur de piste¹ inférieure ou égale à 610 m à la masse maximale portée au certificat de navigabilité ;
- 2) qui sont équipés de moteurs dont le taux de dilution est égal ou supérieur à 2 et pour lesquels un certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois avant le 1er mars 1972 ; ou
- 3) qui sont équipés de moteurs dont le taux de dilution est inférieur à 2 pour lesquels la demande de certificat de type a été présentée ou une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par le service de certification avant le 1er janvier 1969, et pour lesquels un certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois avant le 1er janvier 1976.

Chapitre 3. 1) Tous les avions à réaction subsoniques, pour lesquels la demande de certificat de type a été présentée ou une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par le service de certification depuis le 6 octobre 1977 et avant le 1er janvier 2006 ;

2) Tous les avions à hélices, dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg pour lesquels la demande de certificat de type a été appliquée depuis le 1er janvier 1985 et avant le 17 novembre 1988;

3) Tous les avions à hélices, dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 8 618 kg, pour lesquels la demande de certificat de type a été appliquée depuis le 17 novembre 1988 et avant le 1er janvier 2006.

Chapitre 4. 1) Tous les avions à réaction subsoniques, versions dérivées comprises, à l'exception des avions qui exigent une longueur de piste¹ inférieure ou égale à 610 m à la masse maximale de certification de navigabilité, pour lesquels la demande de certificat de type a été présentée ou une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par le service de certification depuis le 1er janvier 2006 ;

2) Tous les avions à hélices, versions dérivées comprises, dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 8 618 kg, et pour lesquels la demande

de certificat de type a été présentée ou une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par le service de certification depuis le 1er janvier 2006 ;

Chapitre 5. Avions à hélices de plus de 5 700 kg — demande de certificat de type présenté avant le 1er janvier 1985

Chapitre 6. Avions à hélices dont la masse ne dépasse pas 8 618 kg — demande de certificat de type présentée avant le 17 novembre 1988

Chapitre 7. Avions à décollage et atterrissage courts (ADACs) à hélices

Chapitre 8. Hélicoptères

Chapitre 9. Groupes auxiliaires de puissance (GAP) installés et équipements de bord associés en utilisation au sol

Chapitre 10. Avions à hélices dont la masse ne dépasse pas 8 618 kg- demande de certificat de type ou de version dérivée présentée depuis le 17 novembre 1988

Chapitre 11. Hélicoptères d'une masse maximale au décollage certifiée ne dépassant pas 3175 kg

Chapitre 12. Avions supersoniques

Chapitre 13. Aéronefs à rotors basculants

PARTIE B: INFORMATIONS A INCLURE DANS LE DOCUMENT ATTESTANT LA CERTIFICATION DE BRUIT

(1) Les renseignements suivants doivent figurer dans le document attestant la Certification acoustique d'un aéronef:

- (a) État d'immatriculation, marques de nationalité et d'immatriculation;
- (b) Numéro de série du constructeur;
- (c) Désignation du type et du modèle par le constructeur; type/modèle du moteur, type / modèle d'hélice (si c'est applicable);
- (d) Déclaration des modifications supplémentaires apportées à des fins de conformité avec les normes applicables de certification de bruit;
- (e) Masse maximale à laquelle la conformité aux normes applicables de certification acoustique a été démontrée, une seule paire de masse maximale au décollage et l'atterrissage doit être certifiée pour chaque aéronef;

(f) Niveau moyen de bruit au point de référence pour lequel le respect des normes applicables a été démontré à la satisfaction de l'autorité de certification pour des avions dont la demande de certification du prototype a été soumise à partir du 6 octobre 1977 et pour des hélicoptères dont la demande de certification du prototype a été soumise à partir du 1er Janvier 1985;

(g) Chapitre de l'Annexe 16, volume 1, selon lequel l'avion a été certifié;

(h) Hauteur au-dessus de la piste à laquelle la poussée/puissance est réduite suivant une pleine poussée / puissance au décollage.

(2) Les informations ci-dessus énoncées concernant les alinéas (a) à (h) doivent également être incluses dans le manuel de vol de l'avion. En ce qui concerne l'alinéa (h) du point (1), une note est ajoutée indiquant la poussée / puissance réduisant la hauteur liée à la procédure de démonstration de la certification du bruit et n'est pas destinée à être utilisée au cours des opérations normales.

Vu pour être annexée à l'Ordonnance ministérielle n°/... du/...../.....portant mise en application de la Loi sur l'aviation civile du Burundi en matière de navigabilité des aéronefs.

**Le Ministre des Transports, des Travaux
Publics et de l'Équipement**

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE II: JOURNAL TECHNIQUE D'AERONEF, MOTEUR, HELICE ET GROUPE AUXILIAIRE DE DEMARRAGE

1. Mentions devant être inscrites dans le carnet de route d'aéronef :

- (a) Nom du constructeur, type de l'aéronef, numéro de série lui assignés par le constructeur et la date de construction de l'aéronef;
- (b) Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef;
- (c) Nom et adresse de l'exploitant de l'aéronef;
- (d) Date de chaque vol et durée de la période entre le décollage et l'atterrissage, ou, si plus d'un vol a été effectué ce jour-là, le nombre de vols et de la durée totale des périodes entre le décollage et d'atterrissage de ce jour;
- (e) Détails de tous les travaux de maintenance effectués sur l'aéronef ou sur son équipement;
- (f) Détails sur les défauts se produisant dans l'aéronef ou sur tout équipement exigé pour être transporté ou en vertu du présent règlement, et des mesures prises pour remédier à ces défauts, y compris une référence aux inscriptions pertinentes dans le journal technique requises par les articles 25 (2) et (3) du présent règlement;
- (g) Détails sur les révisions, réparations, remplacements et modifications relatives à l'aéronef ou du matériel tels que précités.

2. Mentions devant être inscrites dans le livret technique du moteur:

- (a) Nom du constructeur, type de moteur, numéro de série qui lui sont assignés par le constructeur et date de la construction du moteur;
- (b) Marques de nationalité et d'immatriculation de chaque aéronef équipé de ce moteur;
- (c) Nom et adresse de l'exploitant de chaque aéronef;
- (d) (i) Date de chaque vol et durée de la période comprise entre le décollage et l'atterrissage ou, si plus d'un vol a été effectué ce jour-là, le nombre de vols et de la durée totale des périodes entre le décollage et l'atterrissage ce jour-là; ou
(ii) Durée totale comprise entre le décollage et l'atterrissage de tous les vols effectués par cet aéronef depuis la période qui précède immédiatement toute opération de maintenance, révision, réparation, remplacement, modification ou inspection effectuée sur le moteur;
- (e) Détails sur les travaux de maintenance effectués sur le moteur;

(f) Renseignements sur les défauts se produisant dans le moteur et sur la rectification de tels défauts, y compris une référence faite aux inscriptions y relatives dans le journal de bord exigées par l'article 25 (2) et (3) du présent règlement;

(g) Détails de toutes les révisions, les réparations, les remplacements et les modifications relatives au moteur ou à un de ses accessoires.

3. Mentions devant être inscrites dans le livret technique d'hélice à pas variable:

(a) Nom du constructeur, type de l'hélice, numéro de série lui assignées par le constructeur et date de la construction de l'hélice;

(b) Marques de nationalité et d'immatriculation de chaque aéronef, type et numéro de série de chaque moteur sur lequel l'hélice est montée;

(c) Nom et adresse de l'exploitant de chaque aéronef;

(d) (i) Date de chaque vol et durée de la période entre le décollage et l'atterrissage ou, si plus d'un vol a été effectué ce jour-là, nombre de vols et durée totale effectuée ce jour-là entre le décollage et l'atterrissage, ou

(ii) Durée globale entre la période de décollage et d'atterrissage pour tous les vols effectués par cet aéronef, précédant l'opération de maintenance, révision, réparation, remplacement, modification ou l'inspection effectuée sur l'hélice;

(e) Détails sur tous les travaux d'entretien effectués sur l'hélice;

(f) Détails sur les défauts se produisant sur l'hélice et sur la rectification de ces défauts, y compris une référence faite aux inscriptions y relatives dans le journal technique exigées par l'article 25 (2) et (3) du présent règlement;

(g) Détails sur révisions, réparations, remplacements et modifications relatives à l'hélice.

4. Mentions devant être inscrites dans le livret technique du groupe auxiliaire de démarrage

(a) Nom du constructeur, type d du groupe auxiliaire de démarrage (APU), numéro de série lui assignées par le constructeur et date de la construction de l'APU;

(b) Marques de nationalité et d'immatriculation de chaque aéronef sur lequel l'APU est monté;

(c) Nom et adresse de l'exploitant de chaque aéronef;

(d) (i) Date de chaque vol et durée de la période entre l'atterrissage et le décollage ou, si plus d'un vol a été effectué ce jour-là, nombre d'arrêts et durée totale effectuée ce jour-là entre l'atterrissage et le décollage, ou

(ii) Durée globale entre la période de l'atterrissage et du décollage pour tous les vols effectués par cet aéronef, précédant l'opération de maintenance, révision, réparation, remplacement, modification ou l'inspection effectuée sur l'APU;

(e) Détails sur tous les travaux d'entretien effectués sur l'APU;

(f) Détails sur les défauts se produisant sur l'APU et sur la rectification de ces défauts, y compris une référence faite aux inscriptions y relatives dans le journal technique exigées par l'article 25 (2) et (3) du présent règlement;

(g) Détails sur révisions, réparations, remplacements et modifications relatives à l'APU

Vu pour être annexée à l'Ordonnance ministérielle n°...../... du/...../.....portant mise en application de la Loi sur l'aviation civile du Burundi en matière de navigabilité des aéronefs

**Le Ministre des Transports, des Travaux
Publics et de l'Équipement**

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ACRONYMES ET ABREVIATIONS

AOC : Certificat d'exploitant aérien

LAME : Mécanicien de maintenance agréé d'aéronefs.

OMA : Organisme de maintenance agréé

PMA : Autorisation du fabricant de pièces

TSO : Ordre standardisé technique;

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.....	-2-
Article 1. Dénomination.....	-2-
Article 2. Définitions.....	-2-
Article 3. Application.....	-6-
CHAPITRE II: CERTIFICATION D'AÉRONEFS ET DE COMPOSANTS ORIGINAUX ET CERTIFICATS SUPPLÉMENTAIRES DE TYPE.....	-7-
Article 4. Acceptation du certificat de type.....	-7-
Article 5. Acceptation de la production.....	-7-
Article 6. Délivrance du certificat supplémentaire de type.....	-7-
CHAPITRE III: CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ.....	-9-
Article 7. Demande de certificat de navigabilité.....	-9-
Article 8. Certificat de navigabilité en vigueur.....	-9-
Article 9. Classification des certificats de navigabilité.....	-9-
Article 10. Amendement de certificats de navigabilité.....	-9-
Article 11. Remise du certificat de navigabilité.....	-9-
Article 12. Validité et renouvellement d'un certificat de navigabilité.....	-10-
Article 13. Identification d'aéronef.....	-10-
Article 14. Délivrance de certificats de navigabilité.....	-11-
Article 15. Consignes de navigabilité et bulletins de service.....	-12-
Article 16. Délivrance de certificat restreint de navigabilité.....	-13-
Article 17. Délivrance d'autorisation de vol spécial.....	-13-
Article 18. Certificat de navigabilité pour exportation.....	-13-
Article 19. Conditions relatives aux autorisations de vol spécial.....	-14-
Article 20. Certificat d'aptitude au vol.....	-16-
CHAPITRE IV: MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ D'AÉRONEFS ET D'ELEMENT D'AÉRONEFS.....	-17-
Article 21. Responsabilité pour maintenance.....	-17-
Article 22. Renseignements sur le maintien de la navigabilité.....	-17-
Article 23. Responsabilités de l'État d'immatriculation à l'égard de la navigabilité.....	-18-
Article 24. Conformité aux instructions du constructeur.....	-18-
Article 25. Compte rendu des défauts, anomalies de fonctionnement et effets.....	-19-
CHAPITRE V: MAINTENANCE ET INSPECTION D'AERONEFS.....	-22-
Article 26. Personnes autorisées à effectuer une maintenance, maintenance préventive et modification.....	-22-
Article 27. Personnel autorisé à approuver pour remise en service.....	-23-
Article 28. Personnes autorisées à exécuter des inspections.....	-23-

Article 29. Maintenance préventive, limitations.....	-24-
Article 30. Règles de performance: maintenance.....	-26-
Article 31. Règles de performance: inspection.....	-26-
Article 32. Règles de performance pour limitation de navigabilité.....	-31-
Article 33. Plan de masse de l'aéronef.....	-31-
CHAPITRE VI: CERTIFICATION ACOUSTIQUE DES AÉRONEFS.....	-32-
Article 34. Exigence de certification acoustique.....	-32-
Article 35. Délivrance, suspension, révocation d'un certificat acoustique d'aéronef.....	-32-
CHAPITRE VII : ETATS DE MAINTENANCE ET INSCRIPTIONS.....	-33-
Article 36. Conservation du certificat de remise en service.....	-33-
Article 37. Journal de bord technique.....	-33-
Article 38. Livres de bord d'aéronef, de moteur et d'hélice.....	-33-
Article 39. Etats de maintenance.....	-34-
Article 40. Etats de la révision et réassemblage.....	-35-
Article 41. Approbation pour remise en service.....	-36-
Article 42. Contenu, forme et disposition des états pour inspections.....	-36-
Article 43. Dommage à l'aéronef.....	-37-
CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS GENERALES.....	-39-
Article 44. Possession de la licence, certificat ou autorisation.....	-39-
Article 45. Inspection de licences, certificats et autorisations.....	-39-
Article 46. Changement d'adresse.....	-39-
Article 47. Remplacement de documents.....	-39-
Article 48. Suspension et révocation de certificats.....	-39-
Article 49. Usage et conservation de certificats et de dossiers.....	-40-
Article 50. Rapport de violation.....	-41-
Article 51. Exécution des directives.....	-41-
Article 52. Redevances d'usager aéronautiques.....	-41-
Article 53. Application du présent règlement au gouvernement et aux forces en visite au Burundi.....	-41-
Article 54. Application extraterritoriale du présent règlement.....	-42-
CHAPITRE IX : INFRACTIONS ET SANCTIONS.....	-43-
Article 55. Contravention des règlements.....	-43-
Article 56. Sanctions.....	-43-
CHAPITRE X: DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES.....	-44-
Article 57. Durée de validité.....	-44-
Article 58. Transition.....	-44-
Article 59. Entrée en vigueur.....	-44-
ANNEXE I.....	-47-
ANNEXE II.....	-50-

