

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 CERTIFICATION ET
D'ADMINISTRATION D'EXPLOITANTS D'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 certification et administration d'exploitants aériens;

ORDONNE:

CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 1. Dénomination

Le présent règlement est dénommé comme *règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration d'exploitants aériens*.

Article 2. Définitions

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

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

Aéronef tout-cargo désigne tout aéronef transportant du fret ou des biens, mais pas de passagers; dans ce contexte ne sont pas considérées comme des passagers:

- un membre d'équipage ;
- un employé salarié d'exploitant autorisé et transporté en conformité avec les instructions contenues dans le manuel d'exploitation ;
- un représentant autorisé de l'Autorité ; ou
- une personne s'occupant exclusivement de la cargaison à bord;

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

Aérodynes désigne tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques ;

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

Agent de services d'assistance en escale désigne un organisme qui effectue pour le compte d'un exploitant tout ou partie des fonctions de ce dernier comprenant la réception, chargement, déchargement, transfert ou autre traitement de passagers ou de fret ;

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

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 remise en service désigne un document délivré par une personne dûment autorisée, spécifiant que les travaux d'inspection et de maintenance ont été effectués conformément aux méthodes prescrites par l'Autorité ;

Approche aux instruments désigne une procédure d'approche prescrite par l'autorité en charge de l'aérodrome ;

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

Autorité désigne l'Autorité de l'aviation civile du Burundi ;

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

Avionique désigne tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destiné à être utilisé à bord d'un aéronef et d'engin spatial notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments ;

Ballon désigne un aérostat non entraîné par un organe moteur ;

Carnet de route désigne un formulaire signé par le pilote commandant de bord de chaque vol, qui enregistre les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef, les noms des membres d'équipage et leurs fonctions à bord, les type de vol, la date, le lieu et l'heure d'arrivée et de départ ;

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

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

Composant d'aéronef désigne tout assemblage, composant d'élément, une partie d'un aéronef jusqu'à y inclure un moteur complet ou tout équipement opérationnel ou d'urgence;

Conteneur du fret désigne un article du matériel de transport des matières radioactives, conçu pour faciliter le transport de ces matières, conditionnées ou non pour un ou plusieurs modes de transport ;

Contrat d'échange signifie un contrat de location par lequel un transporteur aérien loue un aéronef sans équipage, assure ou renonce au contrôle opérationnel d'aéronef d'un autre exploitant aérien ou pour le compte de ce dernier, pour une durée limitée ;

Contrôle d'exploitation signifie le pouvoir exercé par de l'autorité sur l'initiation, la poursuite, le détournement ou la fin d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol;

Contrôle de la circulation aérienne désigne un service qui favorise l'écoulement sûr, ordonné et rapide du trafic aérien sur des aérodromes et pendant l'approche, le départ, les environnements de route;

Convention de Chicago signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Cours désigne un programme d'enseignement pour obtenir une licence, une qualification, une catégorie, ou de la monnaie ;

Dépendance à une substance signifie une situation dans laquelle une personne est dépendante d'une substance, autre que le tabac ou la xanthine ordinaire contenant de boissons (par exemple, la caféine); comme en témoigne une tolérance accrue, une manifestation de symptômes d'abandon; le contrôle réduit d'utilisation; ou l'utilisation continue en dépit du dommage à la santé physique ou de la détérioration du fonctionnement social, personnel ou professionnel ;

Désignation officielle d'expédition désigne la désignation qui doit être utilisée pour décrire un objet ou une substance dans tous les documents et notifications d'expédition et, s'il y a lieu, sur les emballages ;

Dirigeant responsable désigne Dirigeant ayant les pouvoirs lui conférés par la société pour veiller à ce que toutes les activités de maintenance exigées par le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef sont financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité;

Document sur le transport aérien des marchandises dangereuses désigne un document spécifié dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est complété par une personne offrant des marchandises dangereuses pour le transport aérien et qui contient des renseignements sur les marchandises dangereuses du Doc 9284 de l'OACI;

Durée d'efficacité désigne la durée estimée que mettra le liquide de dégivrage ou d'antigivrage pour empêcher la formation de givre ou de glace et l'accumulation de neige sur les surfaces protégées d'un aéronef, qui commence lorsque la dernière application du liquide de dégivrage ou d'antigivrage commence et expire lorsque le liquide de dégivrage ou d'antigivrage appliqué perd son efficacité ;

Echange d'aéronef désigne arrangement entre deux exploitants aériens dans lequel l'aéronef du premier exploitant aérien est piloté par l'équipage du deuxième opérateur aérien à un point d'échange reliant leurs routes respectives, où le contrôle d'exploitation est transféré au deuxième opérateur pendant la période de l'échange;

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

Ensemble désigne un groupe d'équipements ou d'installations effectuant une même fonction ou des fonctions similaires, ayant une vie limitée

Etats contractants désigne tous les Etats signataires à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944 (appelée aussi Convention de Chicago) ;

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

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

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

Etat d'origine désigne l'Etat dans lequel les marchandises dangereuses ont été chargées, pour la première fois, dans un aéronef ;

Etalonnage signifie une série d'opérations effectuées en conformité avec une procédure précise documentée, qui compare la mesure effectuée par un dispositif de mesure ou un étalon de travail dans le but de détecter et de signaler ou d'éliminer par l'ajustement des erreurs dans le dispositif de mesure, l'étalon de travail ou l'élément d'aéronef à l'essai ;

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

Formation à la compétence désigne le processus de la vérification de chaque pilote, en le faisant à toute manœuvre et procédure prescrite si nécessaire jusqu'à ce qu'il soit exécuté avec succès durant toute la période de formation ;

Hélice désigne un 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 un 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 ;

Incident concernant des marchandises dangereuses désigne événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels, un incendie, une rupture, un

déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout autre événement associé et relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses ;

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

Inspection pré-vol désigne l'inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte pour le vol prévu ;

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

Instructions techniques désigne la dernière édition des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc. 9284-AN/905), y compris un supplément et un addenda, approuvée et publiée par décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;

Journal de bord désigne un document de bord d'un aéronef qui contient des renseignements pour répondre aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale; il contient deux sections indépendantes: une section réservée à l'inscription des événements en cours de route et une section réservée à l'inscription des travaux de maintenance d'aéronef ;

Journal technique de bord d'aéronef signifie un document porté à bord d'un aéronef pour inscription de défauts et dysfonctionnements constatés pendant l'exploitation et pour enregistrement des détails de tous les travaux de maintenance effectués pendant que l'appareil est exploité entre des visites programmées de maintenance de base et contient également des renseignements d'exploitation relevant de la sécurité des vols et des données de maintenance que l'équipage de conduite a besoin de savoir;

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

Location avec équipage désigne un contrat de location qui prévoit que l'équipage de conduite sera fourni en même temps que l'aéronef ;

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 défauts et intégration d'une modification ou d'une réparation ;

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

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

Manuel de membre de l'équipage de cabine désigne un manuel contenant des procédures, des instructions et des orientations pour l'utilisation par les membres de l'équipage de cabine dans l'exécution de leurs fonctions ;

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

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

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

Modification 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 ;

Norme approuvée signifie une norme de fabrication, de conception, de maintenance ou de qualité approuvée par l'Autorité ;

Norme de travail signifie une norme calibrée qui est utilisée dans l'exécution de la maintenance ou des étalonnages dans un espace de travail dans le but de former la base de l'acceptation d'un produit ou pour faire un constat d'une approbation de navigabilité pour le retour au service d'un élément d'aéronef ou d'un aéronef et peut être maintenu par comparaison avec des étalons primaires, des étalons secondaires, des normes de référence ou de transfert, s'il y a lieu, mais ne doit pas être utilisé pour tester, mesurer, calibrer d'autres normes de travail ou des dispositifs de mesurage ;

Norme secondaire désigne une norme maintenue par comparaison avec un étalon primaire ;

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

Organisme de formation agréé désigne un organisme approuvé par l'Autorité, établi pour assurer des cours de formation en aviation, conformément au règlement de l'aviation civile sur l'organisme de formation agréé;

Organisme de formation agréé satellite désigne un organisme de formation agréé situé dans un autre emplacement que l'emplacement principal de l'organisme de formation agréé ;

Organisme de maintenance agréé désigne un organisme agréé par l'Autorité pour effectuer des activités spécifiques de maintenance d'aéronefs, notamment: des inspections, révision, de la maintenance, réparation ou modification et de la remise en service des aéronefs ou d'éléments d'aéronefs ;

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

Certificat d'exploitant aérien désigne un permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés ;

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

Pilote examinateur désigne un pilote approuvé par l'Autorité ayant acquis une formation et de l'expérience requises et démontré une capacité pour évaluer et certifier des connaissances et compétences des autres pilotes;

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

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

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

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

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

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

Programme de sécurité désigne un ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité ;

Réparation signifie la remise d'un produit aéronautique ou d'un aéronef dans l'état de navigabilité défini par le règlement applicable de navigabilité ;

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-normalisées ;

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 technique normalisé (TSO) ;

Services d'assistance en escale désigne des services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne ;

Signature désigne une 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 ;

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

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

Suremballage désigne un contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et n'avoir qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage ;

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

Système de gestion de la sécurité signifie une approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires ;

Temps de vol représente un total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol ;

Tour de contrôle d'aérodrome désigne un organisme chargé d'assurer les services du contrôle de la circulation aérienne ;

Toxicomanie se réfère à :

- a) l'utilisation d'une substance dans une situation dans laquelle cette utilisation a été physiquement dangereuse, s'il y a eu à tout moment une demande d'utilisation d'une substance aussi dans une situation dans laquelle elle a été physiquement dangereuse;
- b) un résultat d'un test positif vérifié de drogue obtenu dans le cadre d'un programme anti-drogue ou d'un programme interne du Gouvernement du Burundi ; ou
- c) l'utilisation abusive d'une substance que l'Autorité, basé sur l'expérience vécue et sur le jugement d'un médecin qualifié relatif à la substance en cause, rend le requérant incapable de s'acquitter de ses fonctions ou d'exercer en toute sécurité les privilèges du certificat demandé ou détenu, ou auxquels on escomptait, pour une durée maximale du certificat médical demandé ou détenu, pour rendre le requérant inapte, pour s'acquitter de ces fonctions ou l'exercice de ces privilèges;

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

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

Unité de chargement désigne tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.

Article 3. Application

(1) Le présent règlement s'applique aux exploitants aériens transportant des passagers, du fret

ou de la poste moyennant rémunération ou location dont le principal établissement ou la résidence permanente est située au Burundi.

(2) Sauf indication contraire, le présent règlement doit s'appliquer à toutes les opérations de transport aérien commercial par des exploitants détenteurs de certificat d'exploitant aérien pour lesquels le Burundi est l'Etat de l'exploitant.

CHAPITRE II : PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

Article 4. Conformité au certificat d'exploitant aérien

(1) Un exploitant ne peut s'engager dans des opérations de transport aérien commercial sauf s'il détient un certificat d'exploitant aérien valide délivré par l'Autorité.

(2) Un certificat d'exploitant aérien mentionné à l'alinéa (1) ci-dessus autorise à l'exploitant d'effectuer des opérations de transport aérien commercial, conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être précisées dans le certificat d'exploitant aérien.

(3) La délivrance du certificat d'exploitant aérien par l'Autorité dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

Article 5. Demande de certificat d'exploitant aérien

(1) Tout exploitant demandant un certificat d'exploitant aérien doit soumettre à l'Autorité une demande:

(a) dans la forme et sous la manière prescrites par l'Autorité;

(b) contenant d'autres renseignements que l'Autorité juge nécessaires.

(2) Sauf pour le manuel d'exploitation spécifié dans l'article 30 du présent règlement et le manuel de contrôle de maintenance spécifié dans l'article 58 du présent règlement, qui doivent être transmis au moins quatre vingt dix (90) jours avant la date prévue d'exploitation, le demandeur doit faire la demande d'une délivrance initiale ou de renouvellement d'un certificat d'exploitant aérien au moins soixante (60) jours avant la date d'exploitation prévue.

Article 6. Délivrance du certificat d'exploitant aérien

(1) L'Autorité peut délivrer à un demandeur d'un certificat d'exploitant aérien, qui:

(a) a son siège principal d'exploitation enregistré au Burundi;

(b) répond aux normes et règlements applicables pour le titulaire d'un certificat d'exploitant aérien;

(c) est dûment qualifié, avec un personnel suffisant et convenablement équipé pour mener des opérations dans le transport aérien commercial en toute sécurité et la maintenance des aéronefs;

(d) est titulaire d'une licence des services aériens valide délivrée en vertu *du règlement de l'aviation civile sur licences des services aériens*;

(e) a satisfait aux autres exigences spécifiées par l'Autorité.

(2) L'Autorité peut rejeter une demande d'un certificat d'exploitant aérien si:

- (a) le requérant ne remplit pas les exigences à l'alinéa (1) ci-dessus;
- (b) le requérant détenait auparavant un certificat d'exploitant aérien, qui a été révoqué;
- (c) le requérant n'est pas capable de maintenir un certificat d'exploitant aérien en raison de son comportement et de son expérience ; ou
- (d) une personne qui a déjà contribué à la révocation d'un certificat d'exploitant aérien, détient une part substantielle dans l'entreprise demanderesse ou occupe une position importante spécifiée dans le présent règlement.

Article 7. Contenu du certificat d'exploitant aérien

(1) Tout certificat d'exploitant aérien doit consister en:

- (a) un certificat délivré par l'Autorité pour l'affichage au public;
- (b) spécifications d'exploitation contenant des termes et conditions applicables au certificat.

(2) Tout permis spécifié à l'alinéa (1) (a) ci-dessus doit avoir:

- (a) un numéro spécifiquement assigné au certificat d'exploitant aérien;
- (b) le nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation;
- (c) la date de délivrance et le nom, la signature et la fonction du représentant de l'Autorité;
- (d) une référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de la gestion de l'exploitation.

(3) Spécifications d'exploitation doivent contenir:

- (a) un numéro du permis spécifiquement assigné au certificat d'exploitant aérien;
- (b) une description du type d'exploitation autorisée;
- (c) le type d'aéronefs autorisés à utiliser;
- (d) les zones autorisées d'exploitation;
- (e) d'autres autorisations spéciales, des approbations et des restrictions délivrées par l'Autorité conformément aux normes qui sont applicables aux opérations et à la maintenance exécutées par le titulaire du certificat d'exploitant aérien;

(f) un système servant à la fois à la certification et à la surveillance continue de l'exploitant pour veiller à ce que les normes requises des opérations établies sont respectées.

Article 8. Validité et renouvellement d'un certificat d'exploitant aérien

(1) Tout certificat d'exploitant aérien délivré par l'Autorité doit être valide pour douze (12) mois à compter de la date de délivrance ou de renouvellement, sauf si l'Autorité fixe un délai plus court, ou

(a) l'Autorité modifie, suspend, révoque ou met fin au permis; ou

(b) le titulaire d'un certificat d'exploitant aérien le remet à l'Autorité, ou

(c) l'Autorité constate que le titulaire du certificat d'exploitant aérien a suspendu ses opérations pendant plus de soixante (60) jours consécutifs, ou

(d) le titulaire du certificat d'exploitant aérien avise l'Autorité de la suspension des opérations.

(2) Tout certificat d'exploitant aérien qui est suspendu ou révoqué doit être retourné à l'Autorité.

(3) Toute demande de renouvellement de certificat d'exploitant aérien doit être faite sous une forme prescrite par l'Autorité, au moins soixante (60) jours avant l'expiration du permis.

(4) Tout requérant de certificat d'exploitant aérien, dont la validité a expiré, doit constituer un dossier de demande initiale, conformément à l'article 5 du présent Règlement.

Article 9. Amendement de certificat d'exploitant aérien

(1) L'Autorité peut modifier un certificat d'exploitant aérien lorsque:

(a) il estime que l'amendement est nécessaire pour la sécurité du transport aérien commercial et pour l'intérêt public;

(b) le titulaire de certificat d'exploitant aérien demande un amendement et l'Autorité juge que l'amendement est nécessaire pour la sécurité du transport aérien commercial et pour l'intérêt public.

(2) Lorsque l'Autorité indique, par un écrit, qu'il existe une urgence exigeant un amendement immédiat du certificat d'exploitant aérien dans l'intérêt public en matière de la sécurité du transport aérien commercial, cet amendement entre en vigueur le jour où le titulaire du certificat d'exploitant aérien reçoit l'avis de l'amendement.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit opérer en conformité avec l'amendement sauf si l'amendement a été ensuite retiré.

(4) Les modifications stipulées par l'Autorité, sauf des amendements d'urgence, doivent entrer en vigueur trente (30) jours, après que l'avis est émis au titulaire du certificat d'exploitant aérien.

(5) Les amendements proposés par le titulaire de certificat d'exploitant aérien doivent être faits au moins trente (30) jours avant la date prévue de toute exploitation en vertu de cet amendement.

(6) Personne ne peut exécuter une exploitation du transport aérien commercial pour lequel un amendement du certificat d'exploitant aérien est requis, sauf si elle a reçu un avis d'approbation de l'Autorité.

Article 10. Accès au contrôle

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit, à des fins d'inspection:

(a) accorder à l'Autorité un accès illimité à toutes ses entreprises, ses installations et ses aéronefs;

(b) s'assurer que l'Autorité a eu un accès illimité à toute organisation ou toute installation qu'il a contracté pour des services associés aux activités commerciales du transport aérien et de maintenance;

(c) accorder à l'Autorité un accès illimité dans la cabine d'équipage d'aéronef pendant les opérations de vol.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir à l'Autorité un siège de devant pour observateur dans son aéronef à partir duquel des actions et conversations de membres d'équipage de conduite peuvent être facilement suivies.

(3) Lorsque le siège mentionné à l'alinéa (2) ci-dessus n'est pas adapté au contrôle, la pertinence de l'emplacement du siège, la capacité du suivi d'actions des membres d'équipage de conduite, les conversations et les communications radio doivent être déterminées par l'Autorité.

Article 11. Conduite de tests et d'inspections

(1) L'Autorité doit procéder à la surveillance d'un titulaire de certificat d'exploitant aérien afin de s'assurer de son éligibilité continue de continuer à détenir un certificat d'exploitant aérien et les approbations associées.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit permettre à l'Autorité d'effectuer des tests et des inspections, à tout moment et en tout lieu, pour déterminer s'il se conforme aux lois, règlements, termes et conditions du certificat d'exploitant aérien.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit rendre disponible à ses bases principales des opérations :

- (a) le certificat d'exploitant aérien en cours et ses spécifications d'exploitation;
 - (b) les manuels en cours d'exploitation et de maintenance;
 - (c) une liste en cours qui comprend le lieu de travail et les fonctions dans l'organigramme des personnes responsables pour chaque dossier, document et rapport devant être conservés par le titulaire du certificat d'exploitant aérien en vertu des règlements ou normes applicables.
- (4) Dès que le titulaire de certificat d'exploitant aérien ne parvient pas à mettre à la disposition de l'Autorité sur sa demande, de document, du certificat ou du rapport, l'Autorité peut suspendre le certificat d'exploitant aérien ou n'importe quelle spécification d'exploitation.

CHAPITRE III : CERTIFICATION D'EXPLOITANTS AERIENS ET MAINTIEN DE VALIDITE

Article 12. Base d'exploitation

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit établir une base principale d'exploitation au Burundi.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit adresser une notification écrite à l'Autorité, pour établir ou modifier l'emplacement d'une base principale d'exploitation au moins trente (30) jours avant le changement proposé.

Article 13. Personnel de gestion nécessaire pour l'exploitation d'un transport aérien commercial

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit désigner un dirigeant responsable, acceptable par l'Autorité, investi d'autorité pour garantir que toutes les activités d'exploitation et de maintenance sont financées et effectuées selon un niveau très élevé et de normes de sécurité exigées par l'Autorité.

(2) Lors de la conduite des opérations de transport aérien commercial, tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir un personnel qualifié, avec des compétences probantes dans l'aviation civile, disponible et occupant des postes suivants ou leurs équivalents de:

- (a) directeur de l'exploitation ;
- (b) chef pilote ;
- (c) directeur de la maintenance;
- (d) responsable de l'assurance de la qualité ;
- (e) directeur de la sécurité.

(3) Aux fins de l'alinéa (2) ci-dessus, «compétence dans l'aviation civile» signifie qu'une personne doit avoir une qualification technique et une expérience de gestion acceptables pour l'Autorité pour le poste occupé.

(4) L'Autorité peut approuver des postes autres que ceux énumérés en haut, si le titulaire de certificat d'exploitant aérien est en mesure de démontrer qu'il peut effectuer l'exploitation en toute sécurité sous la direction de catégories différentes ou de moins de personnel de gestion en raison:

- (a) de la nature d'exploitation concernée;
- (b) du nombre d'aéronefs utilisés;
- (c) de la zone d'exploitation.

- (5) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit:
- (a) indiquer dans les dispositions de la politique générale du manuel d'exploitation exigé par le présent règlement, des devoirs, responsabilités et compétence du personnel exigé par l'alinéa (2) ci-dessus;
 - (b) faire une liste dans le manuel d'exploitation, des noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes;
 - (c) aviser l'Autorité dans les dix (10) jours de tout changement dans le personnel ou de toute vacance de n'importe quel poste se trouvant sur la liste.

Article 14. Qualification du personnel

- (1) Le responsable dirigeant doit avoir au minimum:

- (a) une expérience dans la gestion de vols de transports commerciaux;
- (b) des connaissances sur les dispositions du présent règlement et sur d'autres règlements et documents publiés par l'Autorité qui sont applicables à l'exploitation des vols et à la maintenance des aéronefs;
- (c) des connaissances sur les exigences d'exploitation et de maintenance d'aéronefs du titulaire de certificat d'exploitant aérien.

- (2) Le directeur de l'exploitation doit avoir au minimum:

- (a) une licence de pilote de ligne;
- (b) trois ans d'expérience en tant que pilote commandant de bord sur des vols de transports commerciaux sur de gros porteurs.

- (3) Le chef pilote doit avoir au minimum:

- (a) une licence de pilote de ligne avec des qualifications appropriées au moins sur l'un des aéronefs utilisés dans les opérations du titulaire de certificat d'exploitant aérien;
- (b) trois ans d'expérience comme pilote commandant de bord sur des vols de transports commerciaux;
- (c) une licence de pilote professionnel avec qualification sur les procédures des vols aux instruments (IFR) en lieu et place d'une licence de pilote de ligne, si les exigences du pilote commandant de bord pour les opérations à effectuer exigent seulement une licence de pilote professionnel.

- (4) Le directeur de maintenance doit avoir au minimum:

- (a) une licence de mécanicien de maintenance d'aéronefs avec des qualifications appropriées sur la cellule, le groupe motopropulseur et les avioniques;

(b) trois (3) ans d'expérience dans la maintenance de la même catégorie et classe d'aéronefs utilisés par le titulaire de certificat d'exploitant aérien, y compris une année dans la compétence d'approbation d'aéronefs pour remise en service.

(5) Le directeur de l'assurance qualité doit avoir les qualifications minimales comme suit:

(a) être une personne techniquement qualifiée dans le domaine de la maintenance ou de l'exploitation des aéronefs en vol et au sol;

(b) avoir au moins trois (3) ans d'expérience dans le domaine de la maintenance ou de l'exploitation des aéronefs en vol et au sol;

(c) avoir réussi avec succès une formation en gestion de la qualité reconnue par l'Autorité.

(6) Le directeur de la sécurité doit avoir au minimum les qualifications comme suit:

(a) être une personne techniquement qualifiée dans le domaine de la maintenance des aéronefs ou de l'exploitation des aéronefs en vol;

(b) avoir au moins cinq (5) ans d'expérience dans le domaine de la maintenance des aéronefs ou de l'exploitation des aéronefs en vol;

(c) avoir réussi avec succès une formation sur le cours sur le système de gestion de sécurité reconnue par l'Autorité.

(7) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien peut approuver l'emploi d'une personne qui ne remplit pas de qualifications ou d'expérience requise lorsque l'Autorité délivre une exemption après avoir constaté que cette personne a une expérience non négligeable et peut exécuter efficacement les fonctions de gestion exigées.

Article 15. Endoctrinement des procédures de la compagnie

(1) Nul ne peut servir comme titulaire de certificat d'exploitant aérien ou ne doit utiliser une personne comme directeur de l'assurance de la qualité ou directeur de la maintenance sauf si cette personne a terminé le programme d'endoctrinement de la compagnie approuvé par l'Autorité, qui doit comprendre un amendement complet du manuel d'exploitation et du manuel de contrôle de maintenance ainsi que des procédures pertinentes à leurs fonctions.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que le directeur de l'assurance de la qualité et le directeur de la maintenance ont subi une formation d'endoctrinement de la compagnie qui couvre les domaines sur:

(a) l'organisation du titulaire de certificat d'exploitant aérien, la portée de l'exploitation et de la maintenance ainsi que les pratiques administratives applicables à leurs affectations;

(b) les dispositions appropriées du présent règlement et d'autres règlements et éléments d'indication applicables;

(c) les procédures et politiques d'un titulaire de certificat d'exploitant aérien;

(d) les parties appropriées du manuel d'exploitation et du manuel de contrôle de maintenance du titulaire de certificat d'exploitant aérien.

Article 16. Système qualité

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit mettre en place un système qualité et nommer un directeur d'assurance de la qualité pour surveiller la conformité et l'adéquation des procédures requises pour assurer la sécurité des pratiques d'exploitation et de la navigabilité des aéronefs.

(2) Un suivi de la conformité mentionné à l'alinéa (1) ci-dessus doit inclure un système de rétroaction du responsable comptable afin d'assurer les mesures correctives nécessaires.

(3) Tout titulaire d'un certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que chaque système qualité mis en place tel que spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus comprend un programme d'assurance de la qualité, qui contient des procédures destinées à vérifier que toutes les opérations sont en train d'être menées conformément aux exigences, normes et procédures applicables.

(4) Le système qualité et le directeur d'assurance de la qualité spécifiés à l'alinéa (1) ci-dessus doivent être acceptables pour l'Autorité.

(5) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit décrire le système de qualité dans tous les documents pertinents.

(6) Nonobstant l'alinéa (1) du présent article, l'Autorité peut accepter la nomination de deux (2) directeurs de l'assurance de la qualité, un pour l'exploitation et un autre pour la maintenance, à condition que le titulaire de certificat d'exploitant aérien ait désigné une unité de gestion de la qualité pour s'assurer que le système qualité est appliqué de façon uniforme pendant l'exploitation entière.

Article 17. Transmission et amendement de politique et de manuels de procédure

(1) Toute personne qui élabore et maintient un manuel exigé par le présent règlement doit s'assurer que le manuel:

(a) inclut des instructions et renseignements nécessaires pour permettre au personnel concerné d'exercer leurs fonctions et responsabilités en toute sécurité;

(b) est dans une forme qui est facile à amender et contient un système qui permet au personnel de déterminer l'état d'amendement en cours de chaque manuel;

(c) mentionne clairement une date du dernier amendement pour chaque page révisée;

(d) n'est pas contraire aux lois en vigueur au Burundi et aux spécifications d'exploitation du titulaire du certificat d'exploitant aérien;

(e) inclut une référence aux règlements du Burundi appropriés sur l'aviation civile.

(2) Personne ne peut mettre en application une politique ou une procédure à suivre pour des exploitations en vol ou des fonctions de navigabilité avant l'approbation ou l'acceptation par l'Autorité, selon le cas.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit rendre compte de la politique ou la procédure proposée à l'Autorité au moins trente (30) jours avant la date prévue de mise en œuvre.

Article 18. Conservation, maintien des personnels et autres documents

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit tenir des documents en cours détaillant la formation et les qualifications de tous ses employés et des employés des sous traitants impliqués dans le contrôle d'exploitation, les exploitations en vol et au sol ainsi que le maintien de l'exploitant aérien.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit conserver des dossiers pendant une période minimale de deux (2) ans pour les employés effectuant des fonctions de membres d'équipage ou d'agents techniques d'exploitation de façon suffisamment détaillée pour déterminer si l'employé répond aux exigences d'expérience et de qualification pour les vols de transport commercial.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit conserver les dossiers suivants pour la période indiquée:

(a) deux (2) ans, pour des dossiers de vol et de service;

(b) deux (2) ans, pour des dossiers de membre d'équipage;

(c) trois (3) mois, pour des dossiers du carburant et de lubrifiant;

(d) six (6) mois, pour des manifestes de chargement terminé;

(e) six (6) mois, pour des documents de masse et centrage;

(f) six (6) mois, pour des remises d'exploitation;

(g) six (6) mois, pour des plans de vol;

(h) six (6) mois, pour des manifestes de passagers;

(i) six (6) mois, pour des rapports météorologiques;

(j) deux (2) ans, pour des carnets de route;

(k) deux (2) ans, pour le journal technique de bord d'aéronef.

Article 19. Contrôle du personnel et d'autres documents

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit, à chaque fois qu'il est contacté par une personne autorisée:

(a) produire tous les dossiers indiqués à l'article 28 du présent règlement, pour le contrôle de cette personne autorisée ;

(b) fournir tous les renseignements qu'elle peut exiger, en rapport avec les dossiers et produire, pour contrôle, tous les journaux de bord, certificats, papiers et autres documents, dans le but de déterminer si les dossiers sont complets ou vérifier l'exactitude de leur contenu.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit, à la demande de toute personne autorisée, fournir à cette personne, pouvant par suite être employée, ou à tout exploitant d'aéronef, impliqué dans le transport aérien commercial, des détails de toute qualification obtenue par cette personne, au moment où elle était au service du titulaire du certificat d'exploitant aérien.

Article 20. Conservation d'enregistreurs de vol

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit conserver:

(a) le plus récent étalonnage d'enregistreurs de données de vol, notamment le support d'enregistrement à partir duquel cet étalonnage est dérivé ;

(b) la corrélation d'enregistreurs de données de vol d'un (1) aéronef de n'importe quel groupe d'aéronefs exploités par le titulaire de certificat d'exploitant aérien:

(i) qui sont de même type,

(ii) sur lesquels le modèle d'enregistreur de vol et son installation sont les mêmes,

(iii) sur lesquels il n'existe pas de différence dans la conception de type concernant l'installation initiale d'instruments associés à l'enregistreur.

(2) Dans le cas d'un accident ou d'incident qui nécessite une notification immédiate à l'Autorité, tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit enlever et conserver les renseignements d'enregistreur de conversations de poste de pilotage et enregistreur de données de vol pour au moins soixante (60) jours ou pour une plus longue période, sur demande de l'Autorité.

Article 21. Enregistrement des aéronefs

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit tenir à jour une liste d'aéronefs qu'il exploite et doit envoyer une copie de la liste à l'Autorité, ainsi que chaque modification de la liste, avant le changement prévu.

(2) Tout aéronef d'un autre titulaire de certificat d'exploitant aérien, exploité sous un contrat d'échange doit être incorporé dans la liste actualisée d'appareils requise à l'alinéa (1) ci-dessus.

Article 22. Aéronefs approuvés

(1) Un titulaire d'un certificat d'exploitant aérien ne peut exploiter un aéronef dans le transport aérien commercial, sauf si l'aéronef:

(a) a un certificat de navigabilité approprié en cours de validité;

(b) est en état de navigabilité;

(c) répond aux exigences de navigabilité applicables aux opérations, que le titulaire de certificat d'exploitant aérien projette effectuer, y compris celles liées à l'identification et à l'équipement de l'aéronef.

(2) Personne ne peut exploiter un type d'aéronef spécifique dans le transport aérien commercial, sauf si elle a subi une certification initiale de façon satisfaisante, comprenant la délivrance d'un certificat d'exploitant aérien, listant ce type d'aéronef.

(3) Personne ne peut exploiter un aéronef supplémentaire ou procéder au remplacement d'un type d'aéronef pour lequel il est autorisé, sauf si elle peut démontrer que l'aéronef a été approuvé par l'Autorité pour l'avoir inclus dans la flotte du titulaire de certificat d'exploitant aérien.

Article 23. Location sans équipage d'aéronefs immatriculés à l'étranger

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien peut louer un aéronef immatriculé à l'étranger, sans équipage, pour le transport aérien commercial sous l'autorisation de l'Autorité.

(2) Un titulaire d'un certificat d'exploitant aérien ne peut exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger, sauf si:

(a) il y a un accord conclu entre l'Autorité et l'Etat d'immatriculation; lorsque l'aéronef est exploité par un titulaire du certificat d'exploitant aérien délivré au Burundi, le présent règlement et ses spécifications d'exploitation sont applicables;

(b) il y a un accord conclu entre l'Autorité et l'Etat d'immatriculation:

(i) lorsque l'aéronef est exploité par un titulaire de certificat d'exploitant aérien, les règlements de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs de l'Etat d'immatriculation sont applicables, ou

(ii) lorsque l'Etat d'immatriculation accepte de transférer tout ou une partie de la responsabilité de la navigabilité à l'Autorité en vertu de l'article 83 bis de la Convention de Chicago, les règlements de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs doivent s'appliquer selon la mesure convenue par l'Autorité et l'Etat d'immatriculation,

(iii) qui autorise l'Autorité à avoir un accès illimité à l'aéronef, en tout moment et en tout lieu.

(3) Conformément à l'alinéa (2) ci-dessus, un titulaire de certificat d'exploitant aérien peut exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger pour une période n'excédant pas six (6) mois consécutifs.

(4) Le nombre total d'aéronefs loués sans équipage doit être tel que le titulaire de certificat d'exploitant aérien ne sera pas dépendant en majorité d'aéronefs immatriculés à l'étranger.

(5) Une personne qui désire exploiter un aéronef loué sans équipage doit fournir à l'Autorité les renseignements suivants:

(a) le type et le numéro de série d'aéronef;

(b) le nom et l'adresse du propriétaire enregistré;

(c) l'Etat d'immatriculation et les marques d'immatriculation;

(d) le certificat de navigabilité et la déclaration du propriétaire enregistré pour indiquer que l'aéronef se conforme entièrement aux spécifications de navigabilité de l'Etat d'immatriculation;

(e) le nom, l'adresse et la signature du locataire qui est responsable du contrôle d'exploitation de l'aéronef en vertu du contrat de location, y compris une déclaration selon laquelle le locataire comprend pleinement les responsabilités en vertu de la réglementation applicable;

(f) une copie du bail et contrat de maintenance;

(g) la durée du bail,

(h) tout autre renseignement que l'Autorité juge nécessaire.

(6) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien du Burundi peut louer un aéronef sans équipage immatriculé dans un autre État contractant aux fins du transport aérien commercial à condition que soient respectées les conditions suivantes:

(a) l'aéronef a à son bord un certificat de navigabilité approprié, délivré par l'Etat d'immatriculation, conformément à l'Annexe 8 à la Convention de Chicago « Navigabilité des aéronefs », et respecte les spécifications en matière de marquage de nationalité et d'immatriculation d'aéronefs de cet Etat;

(b) l'aéronef est d'une conception de type qui est conforme à toutes les exigences, qui seraient applicables à cet aéronef, s'il était immatriculé au Burundi, y compris les exigences qui doivent être respectées en matière de délivrance de certificat de navigabilité au Burundi, notamment la conformité à la conception de type, condition d'exploitation sécurisée, et les exigences sur le bruit, la décharge de carburant et les émissions des moteurs;

(c) l'aéronef est entretenu conformément à un programme de maintenance agréé;

(d) l'aéronef est exploité par un équipage de conduite, titulaire d'une licence burundaise, employé par le titulaire du certificat d'exploitant aérien du Burundi.

(7) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien exploitant un aéronef loué sans équipage doit avoir le contrôle opérationnel de cet aéronef.

(8) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir une preuve évidente, montrant que l'aéronef a été supprimé de la liste des aéronefs du certificat d'exploitant aérien du bailleur avant que l'Autorité ne le mette sur la liste des aéronefs du certificat d'exploitant aérien du locataire.

(9) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien engagé dans la location d'aéronefs sans équipage doit conclure un contrat de location sans équipage explicite concernant le programme de maintenance et la liste minimale d'équipement, qui devra être respecté pendant la période de location.

(10) Lorsque le contrat de location est destiné à être une location sans équipage impliquant un aéronef qui possède des certificats valides d'immatriculation et de navigabilité, délivrés par l'Etat d'immatriculation et que la location sans équipage est acceptable par l'Autorité, des spécifications d'exploitation doivent être élaborées par le titulaire de certificat d'exploitant aérien contenant au moins les éléments suivants:

(a) les noms des Parties au contrat de location et la durée de celle-ci;

(b) les marques de nationalité et d'immatriculation de chaque aéronef impliqué dans le contrat;

(c) le type d'aéronef qui sera utilisé;

(d) la zone d'exploitation ;

(e) les règlements d'exploitation applicables.

Article 24. Contrat de banalisation

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut pas banaliser un aéronef avec un autre titulaire de certificat d'exploitant aérien sans l'approbation de l'Autorité.

(2) Avant de procéder à l'exploitation d'un aéronef en vertu d'un contrat de banalisation, le titulaire de certificat d'exploitant aérien doit montrer que:

(a) les modalités d'exploitation sont conformes aux pratiques d'exploitation sécuritaire;

(b) les membres d'équipage exigés et les agents techniques d'exploitation répondent aux conditions de formation agréée pour les aéronefs et équipements à utiliser et sont familiers avec les procédures de communication et d'expédition à utiliser;

(c) le personnel de maintenance répond aux exigences de formation agréée pour les aéronefs et l'équipement à utiliser et est familier avec les procédures de maintenance à utiliser;

(d) les membres d'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation possèdent les qualifications approuvées de routes et aéroports appropriés;

(e) l'aéronef à exploiter est essentiellement semblable à celui du titulaire du certificat d'exploitant aérien, qui a fait l'objet de banalisation;

(f) l'arrangement sur des instruments de vol et de contrôle qui sont primordiaux pour la sécurité sont semblables, sauf si l'Autorité détermine que le titulaire du certificat d'exploitant aérien a des programmes convenables de formation pour s'assurer que toute dissimilitude potentiellement dangereuse a été surmontée en toute sécurité par la familiarisation de l'équipage de conduite.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien exploitant un aéronef en vertu d'accord sur des échanges doit inclure des dispositions et des procédures pertinentes de l'accord dans ses manuels.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit:

(a) modifier ses spécifications d'exploitation pour refléter un contrat de banalisation;

(b) se conformer aux règlements applicables de l'Etat d'immatriculation d'un aéronef impliqué dans un contrat de banalisation au moment où il exerce le contrôle opérationnel de cet aéronef.

Article 25. Location avec équipage d'aéronefs

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien délivré en vertu du présent règlement peut conclure un contrat de location avec équipage avec un autre exploitant aérien soumis à

l'approbation de l'Autorité et aux termes, conditions ou restrictions imposées par l'Autorité.

(2) Lorsqu'un titulaire de certificat d'exploitant aérien délivré en vertu du présent règlement conclut un contrat de location avec équipage, il doit conserver le contrôle opérationnel sur l'aéronef loué ainsi que sur l'équipage et doit démontrer de façon satisfaisante à l'Autorité comment il le maintiendra.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit soumettre à l'Autorité pour approbation un contrat de location avec équipage et doit, à l'appui de cette demande d'approbation, fournir à l'Autorité les renseignements suivants:

- (a) le type et le numéro de série de l'aéronef;
- (b) le nom et l'adresse du propriétaire inscrit;
- (c) les détails sur les membres d'équipage;
- (d) l'Etat d'immatriculation et les marques d'immatriculation;
- (e) le certificat de navigabilité et la déclaration faite par le propriétaire inscrit attestant que l'aéronef est rigoureusement conforme aux prescriptions de navigabilité de l'Etat d'immatriculation;
- (f) le nom, l'adresse et la signature du titulaire de certificat d'exploitant aérien responsable du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location, y compris une déclaration attestant que le titulaire de certificat d'exploitant aérien comprend parfaitement ses responsabilités aux termes du règlement d'application;
- (g) une copie de l'accord de location et de maintenance;
- (h) la durée du bail,
- (i) tout autre renseignement que l'Autorité juge nécessaire.

(4) Les spécifications d'exploitation de titulaire de certificat d'exploitant aérien engagée dans une exploitation de location avec équipage doivent renfermer les renseignements suivants:

- (a) les noms des Parties à l'accord et la durée de cet accord;
- (b) les marque, modèle, numéro de série, marques de nationalité et d'immatriculation de chaque aéronef inclus dans l'accord;
- (c) le genre d'exploitation;
- (d) la date d'expiration du contrat de location;
- (e) une déclaration précisant la partie jugée par l'Autorité d'avoir le contrôle d'exploitation;

(f) tout autre renseignement, condition ou limitation que l'Autorité juge nécessaire.

Article 26. Démonstration d'évacuation d'urgence

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut pas utiliser un type et modèle d'aéronef d'une capacité totale de quarante-quatre (44) passagers et plus surtout dans un vol de transport commercial sauf s'il a d'abord démontré, à la satisfaction de l'Autorité, de réelles compétences d'évacuation d'urgence en quatre vingt dix (90) secondes ou moins.

(2) La démonstration satisfaisante d'évacuation d'urgence visée à l'alinéa (1) ci-dessus ne peut être exigée, si le titulaire de certificat d'exploitant aérien demande à l'Autorité une exemption avec la preuve:

(a) qu'une évacuation complète satisfaisante d'urgence de l'aéronef à exploiter a été démontrée lors de la certification de type de l'aéronef ou au cours de la certification d'un autre exploitant aérien ;

(b) qu'il y a une analyse d'ingénierie, qui montre que l'évacuation est toujours possible dans les normes de quatre vingt dix (90) secondes, si la configuration de l'aéronef du titulaire de certificat d'exploitant aérien diffère à l'égard du type et du nombre d'issues de secours ou de l'effectif des membres de l'équipage de cabine ou de leur emplacement.

(3) Lorsqu'un titulaire de certificat d'exploitant aérien demande une exemption en vertu de l'alinéa (2) ci-dessus et que l'exemption est approuvée, il doit procéder à une évacuation partielle d'urgence et une évacuation d'amerrissage forcé, sous la surveillance de l'Autorité, pour démontrer l'efficacité de la formation dans le domaine d'évacuation d'urgence et des procédures d'évacuation de ses membres d'équipage.

(4) Lorsqu'une démonstration satisfaisante de compétence n'est pas requise, un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut utiliser un type et modèle d'aéronef de transport aérien commercial de passagers sauf si il a d'abord démontré à l'Autorité que son personnel, ses procédures et son matériel disponibles prendront des précautions pour l'ouverture suffisante des issues de secours pour l'évacuation endéans quinze (15) secondes ou moins.

(5) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut utiliser un aéronef dans des opérations au-dessus de vastes étendues d'eau, sauf si il a d'abord démontré à l'Autorité qu'il a des capacités et équipement pour exécuter efficacement ses procédures d'amerrissage forcé.

(6) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien doit demander à l'Autorité l'autorisation de mener la démonstration d'évaluation d'urgence, au moins trente (30) jours avant la date prévue de l'opération.

(7) Les membres d'équipage de cabine, qui seront utilisés dans les démonstrations d'évacuation d'urgence doivent:

(a) être choisis au hasard par l'Autorité;

(b) avoir accompli un programme de formation du titulaire de certificat d'exploitant aérien approuvé par l'Autorité pour le type et le modèle de l'aéronef;

(c) avoir subi les exercices et vérification de compétence sur les équipements et procédures d'urgence.

(8) Pour effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence partielle, les membres d'équipage de cabine concernés du titulaire du certificat d'exploitant aérien doivent, en utilisant les procédures d'exploitation en ligne du titulaire de certificat d'exploitant aérien:

(a) démontrer l'ouverture de cinquante pour cent (50%) des issues de secours nécessaires au niveau du sol et de cinquante pour cent (50%) des issues de secours exigées, n'étant pas au niveau du sol, dont l'ouverture par un membre du personnel de cabine est définie comme un devoir d'évacuation d'urgence et un déploiement de cinquante pour cent (50%) des dispositifs de sortie, sélectionnés par l'Autorité;

(b) préparer pour utilisation de ces sorties et dispositifs endéans quinze (15) secondes.

(9) Pour effectuer une démonstration d'évacuation d'amerrissage forcé, les membres de l'équipage de cabine affectés du titulaire de certificat d'exploitant aérien doivent:

(a) démontrer leurs connaissances et l'utilisation de chaque élément d'équipement d'urgence exigé;

(b) préparer la cabine pour un amerrissage forcé dans six (6) minutes après que l'intention d'amerrissage forcé soit annoncée;

(c) retirer chaque radeau de sauvetage du stockage, dont l'un qui est sélectionné par l'Autorité doit être lancé et correctement gonflé ou un radeau de sauvetage doit être glissé convenablement gonflé ;

(d) entrer dans le canot, devant comprendre tous les équipements d'urgence nécessaires et parfaitement mis en place pour l'occupation prolongée.

Article 27. Vols de démonstration

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut exploiter un type d'aéronef pour des vols de transport commercial sauf s'il effectue d'abord des vols de démonstration à la satisfaction de l'Autorité.

(2) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut exploiter un aéronef dans une zone désignée spéciale ou utiliser un système de navigation spécialisé sauf s'il effectue des vols de démonstration à la satisfaction de l'Autorité.

(3) Les vols de démonstration prévus à l'alinéa (1) ci-dessus doivent être effectués en conformité avec la réglementation applicable au type d'exploitation et au type d'aéronef utilisé.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit effectuer des vols de démonstration pour chaque type d'aéronef, y compris un aéronef matériellement modifié dans la conception, et pour chaque catégorie d'exploitation, qu'il préconise effectuer.

(5) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit effectuer des vols de démonstration d'au moins:

(a) un total de cent (100) heures de temps de vol, sauf si l'Autorité détermine qu'un niveau satisfaisant de maîtrise a été démontré en moins d'heures que prévu;

(b) cinq (5) heures de vol de nuit, si les vols de nuit sont autorisés;

(c) cinq (5) procédures d'approche sous des conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées, si des vols soumis aux règles de vol aux instruments sont autorisés;

(d) une entrée avec atterrissage sur un nombre représentatif d'aéroports en route, tel que cela est déterminé par l'Autorité.

(6) Personne ne peut transporter des passagers dans un aéronef lors de vols de démonstration, sauf ceux, qui sont exigés pour effectuer le vol de démonstration et désignés par l'Autorité.

(7) L'Autorité doit déterminer la nécessité et la durée de vols de démonstration pour les titulaires des certificats des exploitants aériens, exploitant des aéronefs de moins de 5700 kg.

Article 28. Des installations

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit maintenir en fonctionnement, à sa base principale d'exploitation, les installations de soutien de navigabilité, appropriées pour la zone et la catégorie d'exploitation.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit prévoir des installations d'assistance en escale nécessaires pour assurer les services de chargement et de déchargement de ses aéronefs, en toute sécurité à chaque aéroport en usage.

Article 29. Programme des opérations

(1) En établissant des calendriers des opérations de vol, tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit:

(a) accorder suffisamment de temps pour la visite appropriée aux aéronefs à des arrêts intermédiaires;

(b) prendre en considération les vents dominants en route et la vitesse de croisière pour le type d'aéronef.

(2) La vitesse de croisière spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus ne doit pas être supérieure à celle résultant de la puissance des moteurs spécifiée, produite à l'altitude de croisière.

CHAPITRE IV : GESTION DES OPERATIONS DE PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

Article 30. Manuel d'exploitation

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit mettre à la disposition des membres de l'équipage et des personnes ayant des fonctions de contrôle d'exploitation, un manuel d'exploitation comme indiqué à l'Annexe I au présent règlement.

(2) Le manuel d'exploitation visé à l'alinéa (1) ci-dessus doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour et toutes les modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit remettre à l'Autorité un exemplaire de son manuel d'exploitation tout entier, en vigueur pour le moment, ou des pièces du manuel que l'Autorité peut préciser.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit apporter de telles modifications ou suppléments au manuel d'exploitation que l'Autorité peut exiger en vue d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des marchandises transportées ainsi que pour la sécurité, l'efficacité ou la régularité de la navigation aérienne.

(5) Le manuel d'exploitation publié en vertu de l'alinéa (1) du présent article doit contenir les généralités, les politiques générales de l'entreprise et les procédures concernant l'exploitation des vols qu'il exerce.

(6) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit préparer et tenir à jour un manuel d'exploitation qui contient ses procédures et politiques, pour l'utilisation et l'orientation de son personnel.

(7) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit publier le manuel d'exploitation, ou des parties pertinentes, ainsi que tous les amendements et révisions, à l'intention du personnel qui est appelé à l'utiliser.

(8) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut pas mettre à la disposition de son personnel impliqué dans le transport aérien commercial l'utilisation d'un manuel d'exploitation ou de ses parties qui n'ont pas été amendées et jugées acceptables ou approuvées par l'Autorité.

(9) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la teneur et la structure du manuel d'exploitation sont conformes au présent règlement et comprennent au moins les sujets choisis par l'Autorité qui sont applicables à la zone et au genre d'exploitation du titulaire de certificat d'exploitant aérien.

(10) Le manuel d'exploitation peut être publié en plusieurs parties, comme un seul document, ou comme une série de volumes.

(11) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien peut concevoir un manuel d'exploitation, dont le contenu est plus restrictif que les exigences de l'Autorité.

Article 31. Programmes de formation

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation a reçu convenablement des instructions relatives à ses devoirs et responsabilités en tenant compte de la relation existant entre lesdits devoirs et responsabilités avec l'exploitation dans son ensemble.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir des programmes de formation approuvés par l'Autorité contenant la formation générale, la vérification, la normalisation et les politiques de tenue de dossiers spécifiées dans l'Annexe I au présent règlement.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir un programme de formation approuvé par l'Autorité avant son utilisation dans le but de qualifier un membre de l'équipage, ou une personne exerçant des fonctions de contrôle d'exploitation, pour des activités de transport aérien commercial.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit soumettre à l'Autorité toute révision d'un programme de formation agréé et recevoir l'approbation avant que la révision soit effectuée.

(5) Les programmes de formation indiqués à l'alinéa (2) du présent article doivent être décrits de façon détaillée, soit dans les opérations, soit dans un manuel de formation, qui ferait partie du manuel d'exploitation, mais pouvant être publié comme un volume séparé.

Article 32. Manuel d'utilisation d'aéronef

(1) Tout titulaire ou demandeur de certificat d'exploitant aérien doit soumettre pour approbation par l'Autorité, un projet de manuel d'utilisation d'aéronef pour chaque type et modèle d'aéronef exploité, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence relatives à l'exploitation de l'aéronef.

(2) Tout manuel d'utilisation d'aéronef doit:

(a) être fondé sur des données du constructeur d'aéronef pour le type et le modèle d'aéronef spécifique, exploité par le titulaire de certificat d'exploitant aérien et inclure les paramètres d'exploitation spécifique et les détails sur des systèmes d'aéronef et sur des listes de vérification, à utiliser, applicables aux opérations du titulaire de certificat d'exploitant aérien, qui sont approuvés par l'Autorité;

(b) être conçu en tenant compte de principes des facteurs humains;

(c) être publié aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes ayant des fonctions de contrôle d'exploitation de chaque aéronef exploité par le titulaire de certificat d'exploitant aérien.

(3) Tout titulaire ou demandeur de certificat d'exploitant aérien doit présenter et maintenir un manuel d'utilisation d'aéronef contenant au minimum les renseignements indiqués dans l'Annexe II au présent règlement.

Article 33. Carnet de route du titulaire de certificat d'exploitant aérien

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit tenir un carnet de route contenant les renseignements suivants pour chaque vol:

- (a) les marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs;
- (b) la date du vol;
- (c) les noms des membres d'équipage;
- (d) l'affectation des membres d'équipage;
- (e) le lieu de départ;
- (f) le lieu d'arrivée;
- (g) l'heure de départ;
- (h) l'heure d'arrivée;
- (i) la durée du vol;
- (j) le but du vol;
- (k) les incidents et observations, s'il y a lieu;
- (l) la signature du pilote commandant de bord.

(2) L'Autorité peut abandonner des exigences de l'alinéa (1) ci-dessus si l'information pertinente est disponible dans le journal technique de l'aéronef indiqué à l'article 61 du présent règlement.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que toutes les inscriptions dans le carnet de route sont faites simultanément et de façon permanente.

Article 34. Désignation de pilote commandant de bord

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit, pour chaque vol de transport commercial, désigner par écrit, un pilote comme pilote commandant de bord.

Article 35. Membres de l'équipage de cabine exigés

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit programmer, et le pilote commandant de bord doit s'assurer que le nombre minimum de membres de l'équipage de cabine nécessaire est à bord pour des vols transportant les passagers.

(2) Le nombre de membres de l'équipage de cabine ne peut être inférieur au minimum prescrit par l'Autorité dans les dispositions d'exploitation de titulaires de certificat d'exploitant aérien ou selon les cas suivants, lequel cas est le plus élevé:

(a) dans le cas d'un aéronef dont le nombre de sièges total est de vingt (20) à cinquante (50) passagers, un (1) membre de l'équipage de cabine;

(b) dans le cas d'un aéronef dont le nombre de sièges total est jusqu'à deux cents (200) passagers, le nombre de membres de l'équipage de cabine à bord du vol doit être d'au moins un (1) membre de l'équipage de cabine pour tous les cinquante (50) passagers, ou un membre pour une fraction d'une cinquantaine (50) de passagers transportés;

(c) dans le cas d'un aéronef dont le nombre de sièges total est plus de deux cents (200) passagers, le nombre de membres de l'équipage de cabine à bord du vol ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre des issues de secours principales de l'aéronef, et en outre, lorsque plus de deux cents (200) passagers sont transportés, un (1) membre supplémentaire de l'équipage de cabine pour les vingt-cinq (25) passagers, ou une fraction de vingt-cinq (25) passagers par membre de l'équipage de cabine pour le transport de plus de deux cents (200) passagers.

(3) Lorsque le nombre de membres de l'équipage de cabine indiqué à l'alinéa (2) ci-dessus dépasse le nombre d'issues de secours principales de l'aéronef, il devra être suffisamment en conformité avec le présent règlement si le nombre de membres de l'équipage de cabine transporté est égal au nombre d'issues de secours principales de l'aéronef.

(4) Lorsque des passagers sont à bord d'un aéronef stationné, le nombre minimum de membres de l'équipage de cabine restant à bord doit être égal à la moitié du nombre requis lors de l'exploitation d'un vol, mais dans tous les cas un minimum d'un membre de l'équipage de cabine ou une autre personne qualifiée doit être à bord pour les procédures d'évacuation d'urgence de l'aéronef.

(5) Lorsque la moitié des membres de l'équipage de cabine spécifiés dans l'alinéa (1) ci-dessus se traduit par un nombre fractionnel, le décompte des membres de l'équipage de cabine requis peut être arrondi au nombre suivant entier.

(6) Nonobstant des dispositions du présent article, l'Autorité peut ordonner à un titulaire du certificat d'exploitant aérien à inclure dans l'équipage au moins un des membres de l'équipage de cabine, même si l'aéronef transporte moins de vingt (20) passagers, chaque fois que l'aéronef vole, aux fins d'exploitation des vols commerciaux de transport aérien.

Article 36. Transport de passagers en situation particulière

Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut permettre le transport de passagers en situation particulière sauf si cela:

(a) est préconisé dans des procédures du manuel d'exploitation du titulaire de certificat d'exploitant aérien ;

(b) est dans la connaissance et au consentement du pilote commandant de bord.

Article 37. Procédures de liste de vérification du poste de pilotage

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit délivrer à chaque membre d'équipage de conduite et rendre disponible pour chaque aéronef à chaque poste de membre d'équipage de conduite, les procédures de liste de vérification du poste de pilotage approuvées par l'autorité appropriée pour le type et le modèle d'aéronef.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les procédures de liste de vérification du poste de pilotage approuvées indiquée à l'alinéa (1) ci-dessus:

(a) renferment tout élément nécessaire pour les membres de l'équipage de conduite pour vérifier la sécurité avant le démarrage des moteurs, le décollage ou l'atterrissage et pour le moteur et des systèmes d'anomalies et de secours;

(b) sont conçues de manière qu'un membre de l'équipage de conduite ne puisse pas prendre du temps à réfléchir sur les éléments à vérifier;

(c) sont facilement disponibles dans le poste de pilotage de chaque aéronef et l'équipage est tenu de les suivre lors de l'exploitation de l'aéronef.

(3) La conception et l'utilisation des listes de vérification délivrées par un titulaire de certificat d'exploitant aérien doivent respecter les principes des facteurs humains.

Article 38. Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir la liste minimale d'équipements approuvée par l'Autorité pour l'usage des membres de l'équipage de conduite, du personnel de maintenance et des personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs fonctions.

(2) La liste minimale d'équipements doit être spécifique au type et au modèle d'aéronef et doit contenir des circonstances, des limites et des procédures de remise en vol ou de continuation de vol de l'aéronef avec des composants, de l'équipement ou des instruments hors de fonctionnement.

(3) Un titulaire d'un certificat d'exploitant aérien peut fournir pour l'usage d'un membre d'équipage, du personnel de maintenance et des personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation au moment de l'exercice de leurs fonctions une liste d'écarts de configuration spécifique au type d'aéronef, si l'un est fourni et approuvé par l'Etat de conception.

(4) Le manuel d'exploitation de titulaire de certificat d'exploitant aérien doit contenir les procédures acceptables pour l'Autorité pour des opérations conformément aux exigences d'une liste d'écarts de configuration.

Article 39. Manuel de planification de performance

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir pour l'utilisation des membres de l'équipage de conduite et des personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation durant l'exercice de leurs fonctions, un manuel de planification des performances acceptable par l'Autorité.

(2) Le manuel de planification des performances doit être spécifique au type et au modèle d'aéronef et doit contenir des renseignements sur des performances adéquates pour calculer avec précision la performance dans toutes les phases normales d'exploitation de vol.

Article 40. Système de contrôle de données de performance

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir un système approuvé par l'Autorité, pour l'obtention, la maintenance et la distribution au personnel approprié des données en cours de performance de chaque aéronef, de route et d'aéroport que le titulaire de certificat d'exploitant aérien utilise.

(2) Le système spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus approuvé par l'Autorité doit fournir des données en cours d'obstacle pour des calculs de performances au départ et à l'arrivée.

Article 41. Manuel de manutention et de chargement d'aéronef

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir pour l'usage des membres de l'équipage de conduite, le personnel des services d'assistance en escale et des personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation durant l'exercice de leurs fonctions, un manuel de manutention et de chargement d'aéronef acceptable par l'Autorité.

(2) Le manuel de chargement doit être spécifique au type et au modèle d'aéronef qui contient des procédures et limites pour l'entretien et le chargement de l'aéronef.

Article 42. Masse et système de contrôle de données de centrage

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir un système approuvé par l'Autorité pour l'obtention, le maintien et la diffusion au personnel approprié des renseignements en cours, concernant la masse et le centrage de chaque aéronef qu'il exploite.

Article 43. Manuel de membre de l'équipage de cabine

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit délivrer au membre de l'équipage de cabine pour l'utilisation dans l'exercice de leur fonction, un manuel de membre de l'équipage de cabine acceptable pour l'Autorité.

(2) Le manuel de membre de l'équipage de cabine indiqué à l'alinéa (1) doit contenir des procédures et politiques d'exploitation applicables aux membres de l'équipage de cabine et au transport des passagers.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit délivrer au membre de l'équipage de cabine un manuel spécifique au type et au modèle d'aéronef, contenant au moins les renseignements énoncés dans l'Annexe III au présent règlement ainsi que les détails des procédures d'urgence, normales et anormales et l'emplacement et le fonctionnement d'équipement d'urgence.

(4) Les manuels spécifiés dans l'alinéa (3) ci-dessus peuvent être combinés dans un seul manuel pour l'utilisation par les membres de l'équipage de cabine.

Article 44. Fiches d'instructions des passagers

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit porter sur chaque aéronef transportant des passagers, des fiches d'instructions imprimées, dans des emplacements pratiques pour l'utilisation de chaque passager, complétant l'exposé oral et contenant:

- (a) des diagrammes et des méthodes d'exploitation des issues de secours;
- (b) d'autres instructions nécessaires pour l'utilisation de l'équipement de secours;
- (c) des renseignements concernant les exigences et restrictions associées au fait de s'asseoir sur une rangée de sièges au niveau des issues de secours.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que chaque fiche contient des renseignements qui ne sont pertinents que pour le type et le modèle d'aéronef utilisé pour ce vol.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit, à chaque siège fixé au niveau de l'issue de secours, fournir des fiches d'instruction aux passagers qui renferment, dans les langues anglaise et française, les renseignements sur:

- (a) des fonctions requises au passager dans le cas d'une urgence au cours duquel un membre de l'équipage de cabine n'est pas disponible pour aider à:
 - (i) trouver l'issue de secours,
 - (ii) reconnaître le mécanisme d'ouverture de l'issue de secours,
 - (iii) comprendre les instructions d'exploitation de l'issue de secours,
 - (iv) exploiter l'issue de secours,
 - (v) évaluer si l'ouverture de l'issue de secours augmentera les dangers auxquels les passagers peuvent être exposés,

- (vi) suivre les indications orales et signaux de la main donnés par un membre de l'équipage de cabine,
 - (vii) arrimer ou sécuriser la porte d'issue de secours afin que cela ne puisse entraver pas l'utilisation de l'issue,
 - (viii) évaluer l'état d'un toboggan d'évacuation, d'activer le toboggan et stabiliser le toboggan après son déploiement pour aider les autres à déployer le toboggan,
 - (ix) passer rapidement à travers l'issue de secours,
 - (x) évaluer, choisir et suivre un chemin sûr loin de l'issue de secours;
- (b) une exigence qu'un passager détermine lui-même pour permettre de se mettre dans une autre place, si ce passager:
- (i) ne peut pas exécuter les fonctions d'urgence publiées dans la fiche d'instructions,
 - (ii) est dans un état qui empêchera les passagers dans l'exercice de leurs fonctions d'urgence,
 - (iii) peut souffrir de lésions corporelles à la suite d'exécution d'une ou de plusieurs de ces fonctions d'urgence,
 - (iv) ne souhaite pas exercer ces fonctions, ou
 - (v) n'a pas la capacité à lire, parler ou comprendre la langue ou la forme graphique dans lequel les instructions sont fournies par le titulaire de certificat d'exploitant aérien;
- (c) une déclaration que chaque fois qu'un membre de l'équipage de cabine identifie un passager qui ne respecte pas les exigences spécifiées au paragraphe (b) ci-dessus, le membre d'équipage doit réinstaller le passager.

Article 45. Système de contrôle de données aéronautiques

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir un système approuvé par l'Autorité pour l'obtention, la préservation et la diffusion au personnel approprié des données aéronautiques en cours pour toute route et tout aéroport utilisés.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir les données aéronautiques suivantes pour chaque aéroport utilisé:

- (a) aéroports:
 - (i) des installations,

- (ii) des aides à la communication et à la navigation,
 - (iii) des constructions affectant le décollage, l'atterrissage ou les opérations au sol,
 - (iv) les installations des services de la circulation aérienne;
- (b) pistes, prolongements dégagés et prolongements d'arrêt:
- (i) les dimensions,
 - (ii) la surface,
 - (iii) le marquage et les systèmes d'éclairage,
 - (iv) l'altitude et la pente;
- (c) seuils décalés:
- (i) l'emplacement,
 - (ii) les dimensions,
 - (iii) le décollage ou l'atterrissage ou les deux à la fois;
- (d) obstacles:
- (i) ceux affectant les estimations des performances au décollage et à l'atterrissage;
 - (ii) les obstacles de contrôle;
- (e) procédures de vol aux instruments:
- (i) les procédures de départ,
 - (ii) les procédures d'approche,
 - (iii) les procédures d'approche interrompue;
- (f) renseignements particuliers:
- (i) l'équipement de mesure de la portée visuelle de la piste,
 - (ii) les vents dominants dans des conditions de faible visibilité.

Article 46. Guide routier et cartes aéronautiques

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir pour l'utilisation des membres de l'équipage de conduite et des personnes assignées aux fonctions de contrôle d'exploitation

durant l'exercice de leurs fonctions, un guide routier et des cartes aéronautiques approuvés par l'Autorité.

(2) Le guide routier et les cartes aéronautiques doivent être à jour et appropriés pour les types et zones d'exploitation proposés pour être effectués par le titulaire de certificat d'exploitant aérien.

Article 47. Sources de messages d'observations météorologiques

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit utiliser des sources approuvées par l'Autorité pour les messages d'observations et prévisions météorologiques utilisées pour la prise de décisions concernant la préparation du vol, l'itinéraire et l'exploitation de l'aérogare.

(2) Lorsqu'un titulaire de certificat d'exploitant aérien effectue l'exploitation de transport de passagers selon un horaire publié, il doit avoir un système approuvé pour l'obtention de prévisions et de messages d'observations de phénomènes météorologiques défavorables pouvant affecter la sécurité du vol sur chaque route à suivre et sur l'aéroport à utiliser.

(3) Un titulaire du certificat d'exploitant aérien peut utiliser les sources de messages d'observations météorologiques ci-après pour la planification de vol ou les mouvements de contrôle de vol:

(a) l'assistance météorologique à la navigation aérienne du Burundi;

(b) une station automatique de messages d'observations en surface exploitée au Burundi, aussi longtemps que la station donne des paramètres pour un message complet d'observations météorologiques d'aviation en surface;

(c) une station supplémentaire de messages d'observations d'aviation exploitée au Burundi;

(d) des observations faites par des tours de contrôle d'aérodromes;

(e) un observatoire météorologique qui exercerait pour le compte du Burundi;

(f) tout bureau météorologiques en activité exploité par un Etat étranger qui souscrit aux normes et pratiques contenues dans la Convention de Chicago et les Annexes y relatives;

(g) toute source militaire de messages d'observations météorologiques approuvée par l'Autorité, lorsqu'il s'agit des opérations en vol qui utilisent des aéroports militaires comme aéroports de départ, de destination, de dégagement ou de déroutement;

(h) en temps quasi réel des messages d'observations tels que messages d'observations des pilotes, des messages d'observations radar, cartes synthétiques radar, et les messages d'observations des images satellitaires prises par des sources météorologiques commerciales ou d'autres sources spécifiquement approuvées par l'Autorité; ou

(i) le système de messages d'observations météorologique exploité et entretenu par titulaire de certificat d'exploitant aérien approuvé par l'Autorité.

Article 48. Programme de dégivrage et d'antigivrage

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien prévoyant l'exploitation d'un aéronef dans des conditions où il y a le gel, la glace ou la neige qui peut considérablement être collé sur l'aéronef doit:

(a) utiliser seulement un aéronef suffisamment équipé pour faire face à de telles conditions;

(b) s'assurer que l'équipage de conduite est convenablement formé pour voler dans de telles conditions ;

(c) avoir un programme approuvé d'activités de dégivrage et d'antigivrage.

(2) Le contenu du programme d'activités de dégivrage et d'antigivrage doit comprendre une description détaillée sur:

(a) la méthode utilisée pour déterminer si les conditions sont telles que le gel, la glace ou la neige peut probablement se coller sur l'aéronef et si des procédures d'exploitation d'activités de dégivrage et d'antigivrage doivent être effectuées;

(b) la personne responsable décidant si des procédures d'exploitation d'activités de dégivrage et d'antigivrage doivent être effectuées;

(c) les modalités de mise en œuvre des procédures d'exploitation d'activités de dégivrage et d'antigivrage;

(d) les devoirs et responsabilités spécifiques de chaque poste ou groupe d'exploitation responsable pour l'obtention de l'aéronef en toute sécurité aérienne pendant que des procédures d'exploitation des activités de dégivrage et d'antigivrage sont mises en œuvre.

(3) Le programme du titulaire de certificat d'exploitant aérien doit comprendre des procédures pour les membres de l'équipage de conduite d'augmenter ou de diminuer la durée d'efficacité déterminée dans des conditions changeantes.

(4) La durée d'efficacité doit être appuyée par des données acceptables par l'Autorité.

(5) Lorsque la durée d'efficacité maximale est dépassée, le décollage doit être interdit, sauf si au moins l'une des conditions ci-après est observée:

(a) un contrôle pré-vol de contamination est réalisé en dehors de l'aéronef dans les cinq minutes avant le début du décollage pour déterminer si les ailes, les surfaces de contrôle et d'autres surfaces critiques tel que défini dans le programme du titulaire de certificat d'exploitant aérien sont exemptes de givre, de glace ou de neige;

(b) il en est autrement déterminé par une autre procédure approuvée par l'Autorité et en conformité avec le programme approuvé du titulaire du certificat d'exploitant aérien, montrant que les ailes, les surfaces de contrôle et d'autres surfaces critiques sont exemptes de givre, de glace ou de neige ; ou

(c) les ailes, les surfaces de contrôle et d'autres surfaces critiques sont dégivrées de nouveau et une nouvelle durée d'efficacité est déterminée.

Article 49. Supervision de vols et système de contrôle

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien qui effectue de l'exploitation de vols programmés doit avoir un système convenable approuvé par l'Autorité pour une répartition et contrôle propre de la progression des vols réguliers.

(2) Le système de répartition et de surveillance doit avoir assez de centres de répartition, convenables pour les opérations à effectuer, situés à des points nécessaires pour garantir une préparation de vol convenable, une répartition et un contact au moment du vol avec les opérations de vol programmé.

(3) Lorsqu'un titulaire de certificat d'exploitant aérien effectue des opérations programmées, il doit fournir suffisamment d'agents techniques d'exploitation qualifiés à chaque centre de répartition pour assurer un bon contrôle d'exploitation de chaque vol.

Article 50. Système de suivi de vols pour les activités de vols d'affrètement

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien qui effectue des exploitations de vols d'affrètement doit avoir un système permettant de fournir des documents de préparation de vol et de déterminer les heures de départ et d'arrivée de ses vols à tous les aéroports, approuvé par l'Autorité.

(2) Les systèmes spécifiés dans l'alinéa (1) ci-dessus doivent avoir de moyens de communication par le biais des installations disponibles, privées ou publiques pour surveiller les départs et arrivées dans tous les aéroports, y compris les vols de diversion.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir établi un système de suivi de vols approuvé et convenable pour assurer un bon suivi de chaque vol, compte tenu des opérations à exécuter.

(4) Les centres établis par un titulaire de certificat d'exploitant aérien pour le suivi de vols doivent être placés à des endroits appropriés pour garantir:

(a) la surveillance adéquate de la progression de chaque vol concernant son départ du point d'origine et son arrivée à destination, y compris les arrêts intermédiaires et les déroutements;

(b) que le pilote commandant de bord est doté de tous les renseignements nécessaires pour la sécurité du vol.

(5) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien exerçant des opérations d'affrètement peut prendre des dispositions pour avoir des installations pour le suivi de vols, des personnes autres que les employés du titulaire du certificat d'exploitant aérien, mais dans de tel cas, le titulaire de certificat d'exploitant aérien continue à assurer la responsabilité principale du contrôle d'exploitation de chaque vol.

(6) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien exerçant des opérations d'affrètement, utilisant un système de suivi de vols, doit s'assurer que le système dispose du personnel et des installations convenables pour fournir des renseignements nécessaires à l'initiation et à la conduite en toute sécurité de chaque vol:

(a) à l'équipage de chaque aéronef ;

(b) aux personnes désignées par le titulaire du certificat d'exploitant aérien pour exercer la fonction de contrôle d'exploitation de l'aéronef.

(7) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien exerçant des opérations d'affrètement doit montrer que le personnel requis pour exercer la fonction de contrôle d'exploitation est en mesure d'exercer sa fonction.

Article 51. Installations de communication

(1) Tout aéronef du titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir des équipements de communication radio bidirectionnelle avec toutes les installations des services de la circulation aérienne le long des routes et itinéraires alternatifs à utiliser.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien qui effectue des activités de vols programmés doit avoir des communications radio fiables et rapides avec tous les vols au-delà de la structure de route entière dans des conditions d'exploitation normales.

Article 52. Routes et zones d'exploitation

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien peut effectuer des opérations seulement le long des routes et dans des zones pour lesquelles:

(a) des installations au sol et des services, y compris les services météorologiques fournis sont adéquats pour l'exploitation prévue;

(b) des performances de l'aéronef prévu à cette fin sont adéquates pour se conformer aux exigences minimales d'altitude de vol;

(c) de l'équipement de l'aéronef prévu à cette fin respecte les exigences minimales de l'exploitation prévue;

(d) des cartes contemporaines et appropriées et des graphiques sont disponibles;

(e) des aéroports convenables sont disponibles avec des limitations de temps et de distance, là où un aéronef à deux moteurs est utilisé,

(f) des surfaces sont disponibles permettant un atterrissage forcé en toute sécurité pouvant être exécuté en cas de panne du moteur, dans le cas d'utilisation d'un aéronef monomoteur;

(2) Personne ne peut effectuer une activité de vol de transport commercial sur une route ou une zone d'exploitation sauf si les opérations sont en conformité avec toutes les restrictions imposées par l'Autorité.

Article 53. Installations de navigation en route

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut pas exploiter une route ou une zone qui ne dispose pas d'aides non visuelles au sol:

(a) le long de l'itinéraire de l'aéronef naviguant d'un degré de précision exigé par le contrôle de la circulation aérienne;

(b) localisées pour permettre la navigation à tout aéroport régulier, provisoire, de ravitaillement ou de dégagement, d'un degré de précision nécessaire de l'opération concernée.

(2) Des aides non visuelles au sol ne doivent pas être exigées pour:

(a) l'exploitation de règles de vol à vue, ou

(b) l'exploitation sur les segments de route lorsque l'utilisation de bons moyens ou d'autres moyens spécialisés de la navigation est approuvée par l'Autorité.

Article 54. Système de documents sur la sécurité des vols

(1) Tout exploitant doit établir un système de documents sur la sécurité des vols, pour l'usage et l'orientation du personnel d'exploitation.

(2) Les lignes directrices sur l'élaboration et l'organisation d'un système de documents sur la sécurité des vols sont indiquées dans l'Annexe IV au présent Règlement.

Article 55. Gestion de la sécurité

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien exploitant un aéronef immatriculé au Burundi à des fins de transport aérien commercial doit établir et maintenir un système de gestion de la sécurité approuvé par l'Autorité.

(2) Tout système de gestion de la sécurité susmentionné à l'alinéa (1) ci-dessus doit:

(a) identifier les risques en matière de sécurité;

(b) assurer la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable;

(c) assurer la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant;

(d) viser à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien exploitant un aéronef immatriculé au Burundi dont la masse maximale au décollage certifiée excède 27 000 kg à des fins de transport aérien commercial doit inclure un programme d'analyse des données de vol dans son système de gestion de la sécurité.

(4) Un programme d'analyse des données de vol doit être non punitif et contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

CHAPITRE V : SPECIFICATIONS RELATIVES AU CERTIFICAT D'EXPLOITANT AERIEN

Article 56. Responsabilité de la maintenance

(1) Tout exploitant doit s'assurer que la navigabilité de ses aéronefs et le bon fonctionnement de tous les équipements d'exploitation et de secours par:

- (a) l'exécution d'inspections avant-vol;
- (b) la correction de toute défectuosité ou tout dommage affectant l'exploitation sécuritaire de l'aéronef par rapport à une norme approuvée, en tenant compte de la liste minimale d'équipement et de la liste des écarts de configuration, si elles sont disponibles pour le type d'aéronef;
- (c) l'exécution de la maintenance de l'aéronef conformément au programme de maintenance agréé de l'exploitant;
- (d) l'analyse de l'efficacité de son programme de maintenance ;
- (e) l'application des dispositions de toute consigne d'exploitation, consigne de navigabilité et de toute exigence du maintien de la navigabilité rendue obligatoire par l'Autorité;
- (f) l'exécution des modifications conformément à une norme approuvée et l'établissement d'une politique d'intégration d'une modification non obligatoire.

(2) Tout exploitant doit s'assurer que le certificat de navigabilité de chaque aéronef exploité en vertu du présent règlement demeure valable en ce qui concerne:

- (a) les exigences spécifiées dans l'alinéa (1) ci-dessus;
- (b) la date d'expiration du certificat de navigabilité;
- (c) toute autre état de maintenance spécifié dans le certificat de navigabilité.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les exigences spécifiées dans l'alinéa (1) ci-dessus sont effectuées en conformité avec les procédures approuvées ou acceptables par l'Autorité.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que la maintenance, la maintenance préventive et la modification de ses aéronefs ou d'éléments d'aéronefs sont effectuées en conformité avec son manuel de contrôle de maintenance ou des instructions en cours pour la navigabilité continue et des règlements applicables de l'aviation civile.

(5) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien peut conclure un arrangement avec une autre personne pour l'exécution de toute maintenance, maintenance préventive ou des modifications, mais doit rester responsable de tous les travaux effectués en vertu de l'arrangement.

Article 57. Approbation et acceptation de systèmes de maintenance d'un titulaire de certificat d'exploitant aérien

(1) Sauf pour des inspections avant-vol, un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut exploiter un aéronef:

(a) immatriculé au Burundi sauf s'il est entretenu et approuvé pour remise en service par un organisme de maintenance agréé approuvé conformément au *règlement de l'aviation civile sur les organismes de maintenance agréés*;

(b) immatriculé à l'étranger sauf s'il est entretenu et approuvé pour remise en service conformément à un système approuvé par l'Etat d'immatriculation et est acceptable pour l'Autorité.

(2) L'Etat d'immatriculation peut transférer à l'Autorité, selon un accord conclu en vertu de l'article 83bis de la Convention de Chicago, tout ou partie de ses responsabilités concernant des aéronefs immatriculés par cet Etat mais opérant au Burundi.

Article 58. Manuel de contrôle de maintenance

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit doter à l'Autorité et à l'Etat d'immatriculation d'un aéronef (s'ils ne sont pas les mêmes), d'un manuel de contrôle de maintenance ainsi que les amendements apportés, pour l'utilisation et l'orientation du personnel concerné de maintenance et de l'exploitation, contenant des détails de la structure de l'organisation, y compris:

(a) des détails sur le dirigeant responsable et le directeur responsable du système de maintenance tel que requis dans l'article 13 du présent règlement;

(b) des procédures à suivre pour répondre aux responsabilités de maintenance exigées à l'article 56 du présent règlement, sauf si le titulaire de certificat d'exploitant aérien est un organisme de maintenance agréé et les fonctions de qualité indiquées à l'article 16 du présent règlement sont des procédures telles qu'elles peuvent être incluses dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance agréé;

(c) des procédures de compte rendu à l'Autorité, à l'Etat d'immatriculation et à l'Etat de conception, sur des défaillances, mauvais fonctionnement et défauts en conformité avec le *règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs*, endéans soixante douze (72) heures après la découverte;

(d) les éléments qui justifient une notification immédiate à l'Autorité par téléphone, télex ou facsimilé, accompagné d'un rapport écrit dès que possible, mais pas plus tard que dans soixante douze (72) heures après la découverte, qui sont:

- (i) une défaillance structurale principale,
- (ii) une défaillance du système de contrôle,
- (iii) un incendie dans l'aéronef,
- (iv) une défaillance de la structure du moteur, ou
- (v) toute autre état considéré comme un danger imminent pour la sécurité.

(2) Tout manuel de contrôle de maintenance du titulaire de certificat d'exploitant aérien doit contenir des renseignements ci-après, et peut être publié en parties distinctes:

- (a) une description des arrangements administratifs entre le titulaire de certificat d'exploitant aérien et un organisme de maintenance agréé;
- (b) une description des procédures de maintenance et les procédures relatives à l'établissement et à la signature du certificat d'approbation pour remise en service;
- (c) une description des procédures pour garantir que chaque appareil qu'un titulaire de certificat d'exploitant aérien exploite, est en état de navigabilité;
- (d) une description des procédures pour s'assurer que l'équipement d'exploitation de secours pour chaque vol est en bon fonctionnement;
- (e) les noms et fonctions de la personne ou des personnes requises pour garantir que toute la maintenance est effectuée en conformité avec le manuel de contrôle de maintenance;
- (f) un renvoi au programme de maintenance exigée en vertu de l'article 66 du présent règlement;
- (g) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant prévus par l'article 63 du présent règlement;
- (h) une description des procédures pour la surveillance et l'évaluation de la maintenance et de l'expérience d'exploitation concernant le maintien de la navigabilité de tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et de tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3.175 kg;
- (i) une description des procédures pour l'obtention et l'évaluation de l'information sur le maintien de la navigabilité et la mise en œuvre de toutes les actions résultant de tous les aéronefs dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure ou égale à

5 700 kg, en provenance de l'organisme responsable de la conception de type et doit mettre en œuvre des actions pareilles, jugées nécessaires par l'Etat d'immatriculation;

(j) un système pour s'assurer que tous les défauts, anomalie de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5.700 kg et des hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3.175 kg, doit être transmis à l'organisme responsable de la conception de type ;

(k) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité tel que requis par l'article 56 du présent règlement;

(l) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter;

(m) une description de types et modèles d'aéronefs auxquels s'applique le manuel;

(n) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes affectant la navigabilité soient enregistrées et rectifiées;

(o) une description des procédures à suivre pour notifier à l'Etat d'immatriculation les cas importants survenus en service.

(3) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ne doit pas doter à son personnel pour l'utilisation dans le transport aérien commercial, un manuel de contrôle de la maintenance ou une partie d'un manuel de contrôle de la maintenance qui n'a pas été amendé et approuvé par l'Autorité.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien ou demandeur de certificat d'exploitant aérien doit présenter et maintenir un manuel de contrôle de maintenance contenant au moins les renseignements énoncés par l'Annexe V au présent Règlement.

(5) Le manuel de contrôle de la maintenance doit intégrer également des éléments obligatoires que l'Autorité ou l'Etat d'immatriculation est en droit d'exiger.

Article 59. Gestion de la maintenance

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien, agréé comme organisme de maintenance, peut effectuer les exigences spécifiées dans l'article 56 du présent règlement.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit employer une personne ou un groupe de personnes, acceptable pour l'Autorité, pour s'assurer que toute la maintenance est exécutée à temps selon une norme approuvée, de façon que les spécifications de maintenance de l'article 56 du présent règlement et les exigences du manuel de contrôle de maintenance du titulaire du

certificat d'exploitant aérien soient respectées, et pour assurer le fonctionnement du système de la qualité.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit doter des locaux administratifs convenables à des endroits appropriés au personnel décrit à l'alinéa (2) ci-dessus.

(4) Si un titulaire de certificat d'exploitant aérien n'est pas un organisme de maintenance agréé, il doit faire des arrangements avec un organisme de maintenance agréé pour effectuer les exigences spécifiées dans l'article 56 du présent règlement.

(5) L'entente conclue en vertu de l'alinéa (4) ci-dessus doit être sous la forme d'un contrat de maintenance écrit entre le titulaire du certificat d'exploitant aérien et l'organisme de maintenance agréé détaillant les fonctions de maintenance requise et définissant l'appui des fonctions de qualité approuvées ou acceptées par l'Autorité.

(6) L'Autorité doit s'assurer que le système de gestion de sécurité définit clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

Article 60. Système qualité de la maintenance

(1) Pour des raisons de maintenance, tout système qualité du titulaire de certificat d'exploitant aérien requis en vertu de l'article 16 du présent règlement doit:

(a) comprendre au moins des fonctions suivantes:

(i) la surveillance de la conformité des activités spécifiées dans l'article 56 du présent règlement avec les procédures acceptées;

(ii) l'assurance de la conformité de l'exécution de toute la maintenance contractée avec les termes du contrat;

(iii) la surveillance de la conformité continue avec les spécifications du présent règlement,

(iv) la surveillance de la conformité avec l'adéquation des procédures requises pour assurer des pratiques de maintenance sûres et de la navigabilité des aéronefs et éléments d'aéronef,

(b) comprendre un programme d'assurance de la qualité qui contient des procédures destinées à vérifier que toutes les exploitations de maintenance sont effectuées en conformité avec toutes les conditions, normes et procédures applicables.

(2) La surveillance de la conformité spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus doit comprendre un système de rétroaction du dirigeant responsable afin de s'assurer que des mesures correctives nécessaires sont prises.

(3) Lorsqu'un titulaire de certificat d'exploitant aérien est en même temps un organisme de maintenance agréé, le système de la gestion de la qualité du titulaire de certificat d'exploitant aérien peut être combiné avec les spécifications d'un organisme de maintenance agréé et soumis pour l'approbation et acceptation de l'Autorité et de l'Etat d'immatriculation pour les aéronef non immatriculés au Burundi.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit établir un plan acceptable pour l'Autorité indiquant quand et à quelle fréquence les activités peuvent être surveillées comme le spécifie le présent article.

(5) Des rapports doivent être rédigés dès la fin des activités de surveillance, y compris des détails sur les écarts de non-respect des procédures ou exigences.

(6) La partie de la rétroaction du système doit préciser la personne responsable de la rectification des écarts et de la non-conformité dans chaque cas particulier, la procédure à suivre si la rectification n'est pas terminée dans les échéances appropriées et du système de compte rendu au dirigeant comptable.

(7) Pour assurer le respect effectif du présent article, tout titulaire de certificat d'exploitant aérien ou tout demandeur d'un certificat d'exploitant aérien doit effectuer:

(a) l'échantillonnage de produits, l'inspection de la partie d'un échantillon représentant la flotte d'aéronefs;

(b) l'échantillonnage de défauts, le suivi de la performance de la rectification des défauts;

(c) l'échantillonnage de concession, le suivi de toute concession de ne pas effectuer de la maintenance à temps;

(d) l'échantillonnage de la maintenance à temps, le suivi des heures de vol, du calendrier et des cycles de vol pour déterminer la période du convoyage de l'aéronef et de ses éléments;

(e) des rapports d'échantillonnage sur des états non navigables et des erreurs de maintenance sur l'aéronef et ses éléments.

Article 61. Journal technique de bord

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que tout aéronef immatriculé au Burundi utilisé pour un vol de transport aérien commercial ou de travail aérien conserve un journal technique de bord.

(2) Les renseignements suivants doivent être inscrits dans un journal technique de bord:

(a) une page réservée au titre avec le nom et l'adresse de l'exploitant, le type et les marques d'immatriculation de l'aéronef;

- (b) les détails sur le certificat d'approbation pour remise en service;
- (c) les détails sur la prochaine inspection suivant le programme de maintenance approuvé;
- (d) une section contenant des pages d'inscription de secteurs, chaque page étant numérotée avec le nom de l'exploitant, imprimée et ayant une disposition pour l'inscription de ce qui suit:
 - (i) type, numéro de série et marques d'immatriculation de l'aéronef,
 - (ii) date, lieu et heure de décollage et d'atterrissage,
 - (iii) détails sur toute défectuosité expérimentée sur l'aéronef,
 - (iv) carburant et quantités d'huile à l'arrivée et quantités ravitaillées dans chaque réservoir,
 - (v) certificat d'approbation pour remise en service à l'égard de tout travail exécuté aux fins de la rectification des défectuosités,
 - (vi) total du cumul d'heures de vol, de telle sorte que l'heure à laquelle aura lieu la prochaine inspection peut être facilement déterminée,
 - (vii) disposition pour signatures, après l'inspection avant-vol et journalière;
- (e) une section facilement identifiable contenant une inscription de défectuosités reportées avec des pages numérotées en série et le nom imprimé de l'exploitant, y compris une disposition pour l'inscription de ce qui suit:
 - (i) renvoi pour chaque défectuosité reportée de telle manière que la défectuosité initiale avec de brefs renseignements connexes puissent être clairement identifiées dans la section d'inscription de secteur,
 - (ii) date initiale d'apparition de défectuosité reportée, avec de brefs renseignements connexes,
 - (iii) renvoi pour chaque défectuosité reportée de telle sorte que l'action concernant la défectuosité différée puisse être clairement identifiée dans la section d'inscription de secteur ;
- (f) le nombre d'atterrissages, de cycles de pression de vol ou de cycles du moteur comme spécifié pour cet aéronef ;
- (g) tout autre détail que l'Autorité peut exiger.

(3) Le journal technique de bord et tous les amendements successifs doivent être approuvés par l'Autorité.

Article 62. Inscriptions dans le journal technique de bord

(1) À la fin de chaque vol, le pilote commandant de bord doit inscrire, signer et dater dans un carnet technique les renseignements suivants:

- (a) les heures à laquelle l'aéronef a décollé et a atterri;
- (b) les détails sur toute défectuosité qui lui est connue et qui affecte la navigabilité ou l'exploitation sûre de l'aéronef ou si aucune défectuosité n'est connue pour lui, on effectue une inscription à cet effet.

(2) Nonobstant l'alinéa (1) ci-dessus, dans le cas d'un certain nombre de vols consécutifs, chacun d'eux commence et se termine:

- (a) dans un même délai de vingt-quatre (24) heures;
- (b) sur un même aérodrome, sauf si chaque vol a pour but de larguer tout matériel lié à l'agriculture, à la santé publique ou à des fins similaires;
- (c) avec une même personne agissant comme le pilote commandant de bord, celui-ci peut, sauf s'il prend conscience d'une défectuosité au cours d'un vol antérieur, effectuer des inscriptions dans le journal technique de bord à la fin du tout dernier de ces vols consécutifs.

(3) Dès la rectification de toute défectuosité qui a été inscrite dans un journal technique de bord, une personne signant une approbation de la maintenance concernant cette défectuosité inscrira l'approbation dans le journal technique de bord de façon qu'elle soit facilement identifiable avec la défectuosité à laquelle elle se rapporte.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir dans le manuel d'exploitation approuvé, une procédure sur la conservation adéquate des copies du journal technique de bord, devant être transportées à bord de l'aéronef dans un endroit facilement accessible à chaque membre d'équipage de vol.

Article 63. Etats de maintenance

(1) Tout exploitant doit veiller à ce qu'un système soit mis en place pour conserver les états ci-après, dans une forme acceptable pour l'Autorité:

- (a) temps total de service en heures, temps calendaire et cycles, selon le cas de l'aéronef et de tous les ensembles à vie limitée;
- (b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;
- (c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations de l'aéronef et ses principaux ensembles;

- (d) temps de service en heures, temps calendaire et cycles, selon le cas depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé;
- (e) situation actuelle de conformité de l'aéronef avec le programme de maintenance;
- (f) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies;
- (g) des états dans le journal technique de bord.

(2) Tout exploitant doit veiller à ce que:

- (a) les états dont il est question à l'alinéa (1) (a) à (e) soient conservés pendant au moins quatre vingt dix (90) jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent;
- (b) les états indiqués à l'alinéa 1 (f) soient conservés pendant au moins une (1) année après la date de signature de la fiche de maintenance;
- (c) les dossiers visés à l'alinéa (1) (g) soient conservés pendant vingt-quatre (24) mois après la date de la dernière inscription;
- (d) les états spécifiés dans l'alinéa (1) soient mis à la disposition du nouvel exploitant, en cas de changement temporaire d'exploitant;
- (e) les états spécifiés dans l'alinéa (1) soient remis au nouvel exploitant, en cas de changement permanent d'exploitant.

Article 64. Approbation pour remise en service ou états de section de maintenance dans le journal technique de bord

- (1) Personne ne peut exploiter un aéronef sauf s'il est entretenu et remis en service par un organisme de maintenance agréé conformément au *règlement de l'aviation civile sur les organismes de maintenance agréés* acceptable par l'Etat d'immatriculation.
- (2) Le certificat d'approbation pour remise en service doit être délivré en conformité avec les procédures du manuel de contrôle de maintenance du titulaire de certificat d'exploitant aérien.
- (3) Un titulaire du certificat d'exploitation aérienne ne peut utiliser un aéronef après l'approbation de remise en service de l'aéronef en vertu de l'alinéa (1) ci-dessus, sauf si une inscription appropriée est faite en conformité avec les procédures du manuel de contrôle de maintenance du titulaire du certificat d'exploitant aérien acceptable pour l'Autorité.
- (4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit donner une copie du certificat d'approbation pour remise en service d'aéronef au pilote commandant de bord ou veiller à ce qu'une inscription d'approbation soit faite dans le journal technique de bord.

Article 65. Modification ou réparation d'aéronefs

- (1) Toutes les modifications ou réparations d'un aéronef doivent être faites en conformité avec les spécifications de navigabilité acceptables par l'Etat d'immatriculation.
- (2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit:
 - (a) établir des procédures pour veiller à ce que les états démontrant la conformité aux spécifications de navigabilité soient conservés;
 - (b) veiller à ce que la réparation majeure ou modification majeure soit effectuée conformément aux données techniques approuvées par l'Autorité;
 - (c) rapidement, préparer un rapport sur chaque modification majeure ou réparation majeure de la cellule, de moteurs d'aéronef, d'hélice ou d'équipement d'un aéronef exploité par le titulaire du certificat d'exploitant aérien ; après avoir effectué une modification majeure ou réparation majeure;
 - (d) présenter une copie de chaque rapport sur une modification majeure à l'Autorité et garder une copie de chaque rapport sur une réparation majeure disponible pour l'inspection.

Article 66. Programme de maintenance d'aéronef

- (1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit présenter à l'Autorité pour approbation un programme de maintenance de ses aéronefs et de tout amendement subséquent.
- (2) Dans le cas où l'aéronef est immatriculé à l'étranger, le programme de maintenance doit être approuvé par l'Etat d'immatriculation et peut par conséquent être accepté par l'Autorité.
- (3) En plus de l'exigence du programme de maintenance pour un aéronef exploité par un titulaire de certificat d'exploitant aérien, tout aéronef dont la masse maximale au décollage est supérieure à 13.310 kg doit inclure un programme de fiabilité dans le programme de maintenance.
- (4) Lorsqu'une décision est prise par l'Autorité conformément à l'alinéa (3) ci-dessus, tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit fournir les procédures et renseignements dans le manuel de contrôle de maintenance.
- (5) Tout exploitant doit s'assurer que chaque aéronef est entretenu conformément au programme de maintenance approuvé qui doit comprendre:
 - (a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'aéronef;
 - (b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale;

(c) les procédures permettant de modifier les dispositions les points (a) et (b) ci-dessus ou de s'en écarter;

(d) une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs, le cas échéant.

(6) L'Autorité peut amender toute spécification d'exploitation délivrée à un titulaire de certificat d'exploitant aérien pour permettre une dérogation aux dispositions de la présente partie qui empêcherait la remise en service et l'utilisation des composants de la cellule, les moteurs, les équipements et les pièces de rechange parce que les composants de la cellule, les moteurs, les appareils électroménagers et les pièces de rechange ont été maintenus, modifiés ou inspectés par des personnes employées en dehors du Burundi qui ne détiennent pas de licences de mécanicien de maintenance du Burundi.

(7) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien, qui est investi d'autorité en vertu de la dérogation susmentionnée, doit assurer la surveillance des installations et des pratiques pour veiller à ce que tous les travaux effectués sur les composants de la cellule, les moteurs, les appareils et les pièces de rechange spécifiées dans l'alinéa (6) ci-dessus sont accomplis conformément au manuel de contrôle de maintenance d'un titulaire de certificat d'exploitant aérien.

(8) Les tâches de maintenance répétitive qui sont spécifiées dans des intervalles obligatoires comme une condition d'approbation de la conception de type, doivent être identifiées comme telles.

(9) Tout programme de maintenance doit être fondé sur les renseignements du programme de maintenance rendus disponibles par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type et tout autre renseignement supplémentaire applicable, documentation ou expérience.

(10) Une personne ne doit pas doter pour utilisation par son personnel dans le transport aérien commercial un programme de maintenance ou une partie du programme de maintenance du titulaire du certificat d'exploitant aérien, qui n'a pas été mis à jour et approuvée par l'Autorité.

(11) Toute approbation du programme de maintenance du titulaire de certificat d'exploitant aérien et de toute modification subséquente doit être inscrite dans les spécifications d'exploitation.

(12) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit avoir un programme d'inspection et un programme couvrant entre autres maintenance, maintenance préventive et modifications pour veiller à ce que:

(a) la maintenance, la maintenance préventive et les modifications sont exécutées conformément au manuel de contrôle de maintenance du titulaire de certificat d'exploitant aérien;

(b) chaque aéronef approuvé pour remise en service est en état de navigabilité et a été entretenu correctement pour l'exploitation.

(13) Des copies de tous les amendements au programme de maintenance approuvé et / ou de révision doivent être fournis rapidement à toutes les organismes ou aux personnes auxquelles le programme de maintenance a été publié.

Article 67. Maintenance, maintenance préventive et modifications

Un titulaire de certificat d'exploitant aérien peut conclure des arrangements avec un organisme de maintenance agréé pour l'exécution de la maintenance, de la maintenance préventive ou des modifications de tout l'aéronef, de la cellule, des moteurs d'aéronef, de l'hélice, de l'équipement, d'un composant ou d'une partie de ce dernier tel que prévu dans son programme de maintenance et son manuel de contrôle de maintenance.

CHAPITRE VI : GESTION DE SURETE DANS LE CADRE DU CERTIFICAT D'EXPLOITANT AERIEN

Article 68. Spécifications de sûreté

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que tout le personnel concerné connaît et respecte les spécifications pertinentes des programmes nationaux de sûreté du Burundi, pour la protection des aéronefs, des installations et du personnel contre des actes d'intervention illicite.

Article 69. Programmes de formation de sûreté

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit instituer et appliquer un programme approuvé de formation à la sûreté, qui garantit que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite.

(2) Le programme de formation de sûreté spécifié à l'alinéa (1) ci-dessus doit comprendre, au minimum les éléments suivants:

- (a) la détermination de la gravité de tout événement;
- (b) la communication et la coordination entre les membres d'équipage;
- (c) les réactions appropriées de légitime défense;
- (d) l'utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'Autorité;
- (e) la compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers;
- (f) les exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
- (g) les procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion;
- (h) les opérations de fouille de l'avion et les éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit instituer et appliquer un programme de formation afin d'enseigner aux employés voulus des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

Article 70. Rapports sur les actes d'intervention illicite

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord ou en son absence le titulaire de certificat d'exploitant aérien doit présenter sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale ou à l'Autorité.

Article 71. Liste type des opérations de fouille de l'aéronef

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit veiller à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'aéronef à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'aéronef fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.

(2) La liste spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus doit être fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'aéronef en question.

Article 72. Sûreté du poste de pilotage

(1) Lorsqu'un aéronef est doté d'une porte du poste de pilotage, cette porte sera verrouillable, et un moyen sera prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que tous les aéronefs transportant des passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45.500 kg ou dont le nombre de sièges des passagers est supérieur à soixante (60) est doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées et, peut être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

(3) Lorsque l'aéronef est équipé d'une porte du poste de pilotage en conformité avec l'alinéa (2) ci-dessus:

(a) la porte sera fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées;

(b) un moyen sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

CHAPITRE VII : GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE CADRE DU CERTIFICAT D'EXPLOITANT AERIEN

Article 73. Approbation pour le transport de marchandises dangereuses

Aucun titulaire de certificat d'exploitant aérien ne peut transporter de marchandises dangereuses sauf s'il est approuvé par l'Autorité et est en conformité avec les spécifications indiquées à l'article 74 ci-dessous.

Article 74. Respect d'instructions techniques

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit se conformer aux dispositions contenues dans les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), sur toutes les occasions que les marchandises dangereuses sont transportées, sans toutefois savoir si le vol est entièrement ou partiellement effectué à l'intérieur ou à l'extérieur du Burundi.

(2) Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées à l'extérieur du Burundi, le titulaire du certificat d'exploitant aérien doit examiner et respecter les divergences appropriées notifiées par les Etats contractants figurant dans le Supplément 3 au Doc 9284 de l'OACI « Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ».

(3) Des objets et matières qui seraient normalement classés parmi les marchandises dangereuses sont exclus des dispositions du présent chapitre, dans la mesure stipulée dans les Instructions techniques, à condition qu'ils soient:

- (a) exigés être à bord de l'aéronef pour des raisons d'exploitation;
- (b) transportés comme la restauration ou fournitures de service à bord;
- (c) effectués pour une utilisation en vol comme aides vétérinaires ou comme euthanasie d'animal; ou
- (d) transportés pour une utilisation en vol comme aide médicale d'un patient, à condition que:
 - (i) les bouteilles de gaz soient fabriquées spécialement pour contenir et transporter ce gaz particulier,
 - (ii) des drogues, des médicaments et autres articles médicaux soient sous le contrôle du personnel qualifié au moment où ils sont utilisés dans l'aéronef,
 - (iii) l'équipement contenant des éléments de piles à liquide soit gardé et, quand c'est nécessaire, fixé dans une position verticale pour éviter le déversement de l'électrolyte,
 - (iv) une disposition propre soit faite pour ranger et fixer tous les équipements

au moment du décollage et de l'atterrissage et à tout autre moment lorsque le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité;

(v) ils soient transportés par des passagers ou des membres d'équipage.

(4) Les articles et substances destinés à remplacer ceux spécifiés dans l'alinéa (3) (a) ci-dessus peuvent être transportés sur un aéronef comme cela est stipulé dans les Instructions techniques pour la Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Article 75. Restrictions frappant le transport aérien de marchandises dangereuses

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit prendre des mesures raisonnables pour s'assurer que les matières et objets qui sont désignés nommément ou identifiés à l'aide d'une description générique dans les Instructions techniques et dont, selon celles-ci, le transport aérien est rigoureusement interdit, ne sont transportés à bord d'aucun aéronef.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit prendre des mesures raisonnables pour s'assurer que les objets et les matières ou autres marchandises qui sont identifiés dans les Instructions techniques comme étant interdits au transport dans des circonstances normales ne soient transportés que lorsque:

(a) les Etats contractants intéressés auront accordé une dérogation en vertu des dispositions des Instructions techniques ; ou

(b) les dispositions des Instructions techniques indiqueront qu'ils peuvent être transportés au titre d'une approbation émanant de l'Etat d'origine.

Article 76. Classification des marchandises dangereuses

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les objets et les matières sont classés conformément aux dispositions des Instructions techniques.

Article 77. Emballage

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les marchandises dangereuses sont emballées selon les prescriptions des Instructions techniques.

Article 78. Etiquetage et marquage

(1) Le titulaire d'un certificat d'exploitant aérien doit prendre des mesures raisonnables pour s'assurer que le colis, le suremballage ou le conteneur du fret sont étiquetés et marqués comme spécifié dans les instructions techniques.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que l'étiquetage et le marquage sont dans les langues anglaise et française, lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol qui a lieu totalement ou partiellement à l'extérieur du Burundi.

Article 79. Document de transport de marchandises dangereuses

(1) Sauf indication contraire aux spécifications des Instructions techniques, tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les marchandises dangereuses sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les langues anglaise et française sont utilisées pour le document de transport des marchandises dangereuses, lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol qui a lieu totalement ou partiellement à l'extérieur du Burundi,

Article 80. Acceptation des marchandises dangereuses

(1) Un titulaire d'un certificat d'exploitant aérien ne peut accepter des marchandises dangereuses pour le transport sauf si le colis, le suremballage ou le conteneur contenant les marchandises dangereuses a été vérifié conformément aux dispositions relatives à l'acceptation des marchandises dangereuses qui figurent dans les Instructions techniques.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien ou son agent d'assistance en escale doit utiliser une liste de vérification d'acceptation qui doit:

(a) donner tous les détails pertinents à vérifier ;

(b) être dans une forme permettant de faire un rapport sur les résultats de vérification d'acceptation par l'utilisation de moyens manuels, mécaniques ou informatisés.

Article 81. Inspection pour dommages, déperditions ou contamination

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que:

(a) les colis, les suremballages et les conteneurs contenant des marchandises dangereuses sont inspectés pour déterminer s'il y a eu des déperditions ou des dommages, immédiatement avant d'être chargés à bord d'un aéronef ou dans une unité de chargement conformément aux dispositions des Instructions techniques;

(b) une unité de chargement ne peut être chargée à bord d'un aéronef que si une inspection conforme aux dispositions des Instructions techniques révèle qu'elle ne présente pas de déperdition visible ou que les marchandises dangereuses qu'elle contient n'ont pas subi de dommages;

(c) les colis, les suremballages ou les conteneurs qui présentent des fuites ou sont endommagés ne sont pas chargés à bord d'un aéronef ;

(d) tout colis de marchandises dangereuses trouvé sur un aéronef et semble être endommagé ou fuir, ou le colis est enlevé, ou des arrangements sont faits pour enlèvement par une autorité ou organisme approprié;

(e) après l'enlèvement de tout colis ou de toute marchandise qui fuie ou soit endommagée, le reste de l'expédition est inspecté pour s'assurer qu'il est en état d'être

transporté par air et qu'aucune autre contamination ne s'est produite à l'aéronef ou à son chargement ;

(f) des colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés pour des signes de dommages ou de fuite lors du déchargement de l'aéronef ou d'une unité de chargement et, si l'on découvre des traces de dommage ou de déperdition, l'emplacement de l'aéronef où les marchandises dangereuses ou l'unité de chargement étaient placées sera inspecté pour repérer tout dommage ou contamination.

Article 82. Décontamination

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que:

(a) toute contamination dangereuse repérée dans un aéronef, due à une déperdition ou à l'endommagement d'un colis de marchandises dangereuses, est éliminée sans délai ;

(b) un aéronef qui a été contaminé par des matières radioactives est immédiatement retiré du service et n'est remis en service que si l'intensité de rayonnement sur toute surface accessible et la contamination non fixée ne dépassent pas les valeurs spécifiées dans les Instructions techniques.

Article 83. Restrictions au chargement

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que:

(a) les marchandises dangereuses ne sont transportées dans une cabine occupée par des passagers ni dans le poste de pilotage d'un aéronef, sauf dans les cas autorisés par les Instructions techniques;

(b) les marchandises dangereuses sont chargées, isolées, rangées et arrimées dans un aéronef comme spécifié dans les Instructions techniques ;

(c) les colis de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette «Aéronef cargo seulement» sont transportés sur les aéronefs transportant exclusivement du fret et chargés comme spécifié dans les Instructions techniques.

Article 84. Renseignements à fournir

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que:

(a) des renseignements sont fournis au personnel au sol qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions à l'égard du transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'incidents et d'accidents impliquant des marchandises dangereuses;

(b) le cas échéant, les renseignements visés à l'alinéa (a) ci-dessus sont aussi fournis à l'agent de service d'escale.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les renseignements sont diffusés comme requis par les Instructions techniques afin que les passagers soient avertis du

type de marchandises qui leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef et, le cas échéant, l'agent de manutention doit s'assurer que les avis sont fournis aux points d'acceptation, donnant des renseignements sur le transport des marchandises dangereuses.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que les renseignements sont fournis dans le manuel d'exploitation pour permettre aux membres de l'équipage de s'acquitter de leurs fonctions en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses .

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit s'assurer que le pilote commandant de bord est mis à la disposition avec des renseignements écrits sur les marchandises dangereuses transportées à bord de l'aéronef dans la manière et la forme spécifiée dans les Instructions techniques.

(5) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien qui est impliqué dans un incident ou accident d'aéronef doit:

(a) aussitôt que possible, communiquer à l'Autorité et aux autorités compétentes de l'Etat dans lequel est survenu l'accident ou l'incident de l'aéronef transportant des marchandises dangereuses;

(b) sur demande de l'Autorité, fournir tout renseignement nécessaire pour minimiser les dangers créés par les marchandises dangereuses transportées.

Article 85. Programmes de formation

(1) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit établir, maintenir et avoir fait approuver par l'Autorité, des programmes de formation du personnel, comme requis par les Instructions techniques.

(2) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien ne détenant pas une autorisation permanente pour transporter des marchandises dangereuses doit s'assurer que:

(a) le personnel qui est engagé dans la manutention du cargo en général a reçu une formation pour s'acquitter de leurs fonctions à l'égard de marchandises dangereuses qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 1 du Tableau 1 ci-dessous à un niveau satisfaisant pour s'assurer que la prise de conscience est acquise des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et quelles demandes s'appliquent au transport de telles marchandises par des passagers ;

(b) les membres de l'équipage, le personnel d'assistance aux passagers et le personnel de sûreté utilisés par un titulaire de certificat d'exploitant aérien, qui s'occupent du filtrage des passagers et de leurs bagages, ont reçu une formation qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 2 du Tableau 1 ci-dessous à un niveau satisfaisant pour garantir que la prise de conscience est acquise sur les dangers

associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences s'appliquent au transport des marchandises par des passagers.

TABLEAU 1

Domaine de formation	Colonne 1	Colonne 2
Philosophie générale	X	X
Restrictions des Marchandises dangereuses au Transport aérien		X
Marquage des colis et Etiquetage	X	X
Marchandises dangereuses dans les bagages des passagers	X	X
Procédures d'urgence	X	X

Note: 'X' indique le domaine à couvrir.

(3) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien détenant une autorisation permanente pour transporter des marchandises dangereuses doit s'assurer que:

(a) le personnel qui est engagé dans l'acceptation des marchandises dangereuses a reçu une formation et est qualifié pour s'acquitter convenablement de leurs fonctions, qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 1 du Tableau 2 ci-dessous à un niveau satisfaisant pour s'assurer que le personnel peut prendre des décisions concernant l'acceptation ou le refus des marchandises dangereuses présentées pour le transport par voie aérienne;

(b) le personnel qui est engagé dans les services d'escale, stockage et chargement des marchandises dangereuses a reçu une formation pour leur permettre de s'acquitter de leurs fonctions concernant les marchandises dangereuses qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 2 du Tableau 2 ci-dessous à un niveau approfondi pour s'assurer que la conscience est acquise sur les dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises, comment les manipuler et les charger;

(c) le personnel qui est engagé dans la manutention du fret en général ait reçu une formation pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions concernant les marchandises dangereuses, qui couvre au minimum les domaines identifiés dans la colonne 3 du Tableau 2 ci-dessous à un niveau satisfaisant pour assurer qu'une prise conscience est acquise sur les dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les manipuler et les charger;

(d) les membres d'équipage ont reçu une formation qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 4 du Tableau 2 ci-dessous à un niveau satisfaisant pour s'assurer que la prise de conscience est acquise sur les dangers associés aux marchandises dangereuses et comment elles devraient être transportées à bord d'aéronef;

(e) le personnel d'assistance des passagers et le personnel de sûreté utilisés par l'exploitant qui s'occupent du filtrage des passagers et de leurs bagages ainsi que les membres d'équipage, autre que les membres d'équipage de conduite, ont reçu une formation qui couvre au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 5 du Tableau 2 ci-dessus à un niveau satisfaisant pour s'assurer que la prise de conscience est acquise sur les dangers associés aux marchandises dangereuses et sur les exigences qui s'appliquent au transport de marchandises par des passagers ou, plus généralement, leur transport par un aéronef.

TABLEAU 2

Domaine de formation	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Philosophie générale	X	X		X	X
Restrictions des Marchandises dangereuses au Transport aérien	X	X	X	X	X

Transport					
Classification et Liste des Marchandises dangereuses	X	X		X	
Prescriptions générales et Instructions de l'emballage	X				
Marquage de spécifications d'emballage	X				
Marquage de colis et Etiquetage	X	X	X	X	X
Documentation de l'expéditeur	X				
Acceptation des marchandises dangereuses, y compris l'utilisation de la liste des vérifications	X				
Chargement, restrictions au chargement et séparation	X	X	X	X	
Contrôle de dommage ou fuite et procédures de décontamination	X	X			
Disposition de renseignements au pilote commandant de bord	X	X		X	
Marchandises dangereuses dans les bagages des passagers	X			X	X
Procédures d'urgence	X	X	X	X	X

Note: 'X' indique le domaine à couvrir.

(4) Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit veiller à ce que:

- (a) tout le personnel qui a besoin d'une formation sur les marchandises dangereuses reçoive une formation périodique à des intervalles, ne dépassant pas deux (2) ans;
- (b) les dossiers de formation sur les marchandises dangereuses soient conservés pour tout le personnel formé conformément aux dispositions du présent article;
- (c) le personnel de l'agent des services en escale soit formé conformément à la colonne applicable du Tableau 1 ou le Tableau 2 ci-dessus.

Article 86. Comptes rendus d'accidents et incidents concernant les marchandises dangereuses

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien doit communiquer à l'Autorité:

- (a) les accidents et incidents concernant les marchandises dangereuses;
- (b) les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées découvertes dans le fret ou dans les bagages des passagers endéans soixante douze (72) heures après l'accident et l'incident ou la découverte sauf si des circonstances exceptionnelles empêchent de communiquer de tels rapports dans le délai stipulé.

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS GENERALES

Article 87. Possession d'attestation, autorisation, etc

Tout titulaire de certificat d'exploitant aérien ou de tout autre document délivré par l'Autorité doit avoir en sa possession physique ou sur le site de travail lorsqu'il exerce les privilèges de ce permis ou de tout autre document.

Article 88. Dépistage des drogues, alcool et rapports

(1) Toute personne physique exerçant une fonction dans une exploitation nécessitant un certificat d'exploitant aérien ou autorisation prévue par le présent règlement doit être testée pour usage de drogue ou d'alcool.

(2) Lorsque l'Autorité ou toute personne autorisée par l'Autorité souhaite tester une personne visée à l'alinéa (1) ci-dessus pour le pourcentage en poids d'alcool dans le sang, ou la présence de stupéfiants, de la marijuana, des sédatifs ou des stimulants de drogue ou de substances dans le corps, et que cette personne :

(a) refuse de se soumettre à l'épreuve; ou

(b) a subi le test mais refuse d'autoriser la publication de résultats du test, l'Autorité peut suspendre ou révoquer le certificat d'exploitant aérien ou l'autorisation qu'elle lui a délivrée.

(3) En déterminant s'il ya lieu de suspendre ou de révoquer le certificat d'exploitant aérien du titulaire, l'Autorité doit spécifier tous les facteurs pertinents, y compris:

(a) si le titulaire du certificat d'exploitant aérien avait des connaissances en matière de drogue ou d'alcool;

(b) si le titulaire du certificat d'exploitant aérien encourageait la personne à refuser le test à la drogue ou à l'alcool;

(c) si le titulaire du certificat d'exploitant aérien a renvoyé la personne qui n'a pas voulu ou refusé les tests à la drogue, ou

(d) la position qu'occupait cette personne face au titulaire du certificat d'exploitant aérien.

(4) L'Autorité doit exiger au titulaire du certificat d'exploitant aérien ou de l'autorisation de montrer pourquoi cette personne ne devrait pas être renvoyée de l'emploi du détenteur du certificat ou de l'autorisation.

(5) Une personne qui est déclarée coupable, que ce soit au Burundi ou en dehors, pour une infraction liée à la croissance, au traitement, à la fabrication, à la vente, à la disposition, à la possession, au transport ou à l'importation des stupéfiants, du cannabis, de médicaments

sédatifs, des stimulants ou des substances, doit être renvoyée de l'emploi du détenteur du certificat d'exploitant aérien ou de l'autorisation.

(6) L'Autorité peut suspendre ou révoquer le certificat d'exploitant aérien ou l'autorisation d'un détenteur qui refuse de renvoyer de son emploi une personne déclarée coupable en vertu de l'alinéa (3) ci-dessus.

Article 89. Usage problématique de substances psychotropes

(1) Une personne ayant une fonction cruciale en matière de sécurité de l'aviation (personnel-clé pour la sécurité) ne doit pas assumer cette fonction au moment où elle est sous l'influence d'une substance psychotrope, sous laquelle la performance humaine est altérée.

(2) La personne visée à l'alinéa (1) ci-dessus ne peut pas s'engager dans aucun type d'usage problématique de substances psychotropes.

Article 90. Contrôle du certificat d'exploitant aérien

Toute personne détenant un certificat d'exploitant aérien enregistré, exigé par le présent règlement, doit le présenter pour contrôle sur demande de l'Autorité ou de toute autre personne autorisée.

Article 91. Changement de nom

(1) Un titulaire de certificat d'exploitant aérien ou d'autre document délivré en vertu du présent règlement peut demander le changement de nom figurant sur le titulaire du certificat d'exploitant aérien ou d'autre document.

(2) Le détenteur doit joindre à une telle demande:

(a) le certificat d'exploitant aérien en cours ou tout autre document;

(b) une disposition du tribunal ou autre document juridique confirmant le changement de nom.

(3) L'Autorité peut modifier le certificat d'exploitant aérien ou tout autre document et délivrer un autre document pour le remplacer.

(4) L'Autorité doit retourner au détenteur l'original des documents indiqués à l'alinéa 2 (b) du présent article, conserver les copies de ces derniers et retourner le certificat d'exploitant aérien ou autre document remplacé avec la mention appropriée.

Article 92. Changement d'adresse

(1) Tout détenteur d'un certificat d'exploitant aérien délivré en vertu du présent règlement doit aviser l'Autorité d'un changement d'adresse physique et postale et doit le faire :

(a) au moins quatorze (14) jours à l'avance dans le cas d'adresse physique ;

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

(2) Une personne qui n'avise pas l'Autorité de la modification d'adresse physique dans le délai indiqué à l'alinéa (1) ci-dessus, ne peut pas exercer les privilèges du détenteur du certificat ou de l'autorisation.

Article 93. Remplacement des documents

Une personne peut demander à l'Autorité dans la forme prescrite pour le remplacement du certificat d'exploitant aérien délivré en vertu du présent règlement, si ce document est perdu ou détruit.

Article 94. Suspension et révocation de certificat d'exploitant aérien

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

Une suspension provisoire, en vertu du présent alinéa, doit cesser d'avoir effet après vingt huit (28) jours, si ce n'est qu'en cas de résiliation, à condition qu'une telle investigation supplémentaire ait été effectuée.

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

(3) L'Autorité peut empêcher toute personne à piloter un aéronef, si elle estime qu'il est dans l'intérêt public.

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

(5) En vertu du présent règlement, la violation à toute disposition sur base de laquelle un document a été octroyé ou délivré le rend invalide pendant la durée de l'infraction.

Article 95. Usage et conservation de permis et de dossiers

(1) En vertu du présent article, personne ne doit:

(a) utiliser un certificat d'exploitant aérien, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé qui a été falsifié, modifié, révoqué ou suspendu ou auquel elle n'a pas droit;

(b) falsifier ou modifier un certificat d'exploitant aérien, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé;

(c) prêter un certificat d'exploitant aérien, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé à toute autre personne;

(d) faire une fausse représentation dans le but d'avoir accès ou faire accéder une autre personne à l'octroi, à la délivrance, au renouvellement ou au changement d'un certificat d'exploitant aérien, d'une approbation, d'une autorisation, d'une exemption ou d'un autre document.

(2) En vertu du présent règlement, personne ne doit mutiler, modifier, altérer ou détruire des dossiers ou toute inscription faite, qui est exigée d'être maintenue ou faire sciemment, ou procurer ou assister à la confection de toute fausse inscription dans un dossier, ou omettre délibérément de faire une inscription matérielle dans ce dossier, au cours de la période à laquelle il est exigé d'être préservé.

(3) Tous les dossiers exigés d'être conservés en vertu du présent règlement doivent être gardés dans une matière permanente et indélébile.

(4) En vertu du présent règlement, personne ne peut prétendre délivrer un certificat d'exploitant aérien ou un autre document à moins qu'elle soit autorisée à le faire.

(5) Personne ne peut délivrer un certificat d'exploitant aérien spécifié à l'alinéa 4 ci-dessus sauf si elle est, elle-même, satisfaite que toutes les déclarations contenues dans le certificat sont correctes et que le requérant est qualifié pour détenir ce certificat.

Article 96. Rapport sur de violations aux dispositions du présent règlement

(1) Toute personne ayant fait connaissance d'une violation à l'une quelconque des dispositions du présent règlement ou d'un autre document y relatif, doit le signaler à l'Autorité.

(2) L'Autorité doit déterminer la nature et le type de toute investigation supplémentaire ou une mise en exécution qui s'impose.

Article 97. Exécution de directives

Toute personne qui ne réussit pas à se conformer à toute instruction lui donnée par l'Autorité ou par toute personne autorisée en vertu de l'une quelconque des dispositions du présent règlement sera jugée coupable pour avoir contrevenu à cette disposition.

Article 98. Redevances aéronautiques

(1) L'Autorité peut notifier les redevances à percevoir dans le cadre de la délivrance, de la validation, du renouvellement, de l'extension ou du changement de permis ou d'autre document, y compris la délivrance d'une copie du document, ou la soumission à un examen, une vérification, une inspection, une enquête, un octroi de toute autorisation ou approbation requise dans le cadre de la mise en application du présent règlement, d'ordre, d'avis ou de proclamation qui en découle.

(2) Dès qu'une demande est faite au cours de laquelle une redevance est requise conformément aux dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus, le requérant doit payer les frais y relatifs, avant que la requête ne soit considérée.

(3) L'Autorité n'est pas tenu de rembourser le paiement d'une redevance déjà encaissé dans le cas où la demande cesse d'avoir effet, a été refusée ou a été retirée par le requérant.

Article 99. Application du présent règlement aux gouvernements et aux forces en visite au Burundi

(1) Le présent règlement s'applique à tout aéronef, n'étant pas aéronef militaire, appartenant ou exclusivement employé dans les services du gouvernement et aux fins de cette demande, le département ou toute autre autorité, pour le moment responsable de la gestion de l'aéronef est jugé être l'exploitant de l'aéronef, et dans le cas d'un aéronef appartenant au gouvernement, être le propriétaire de l'intérêt du gouvernement dans l'aéronef.

(2) Sauf disposition contraire expresse, les autorités des forces navales, militaires ou de l'air et membre de toute force en visite ainsi que la propriété détenue ou utilisée aux fins d'une telle force doivent être exemptées de la disposition du présent règlement dans la même portion, comme si cette force en visite faisait partie de la force militaire du Burundi.

Article 100. Application extraterritoriale de la réglementation

Sauf lorsque le contexte l'exige autrement, les dispositions du présent règlement doivent, dans la mesure où:

(a) elles s'appliquent à des aéronefs immatriculés au Burundi (que ce soit par référence expresse ou autrement), s'appliquer à ces derniers où qu'ils soient;

(b) elles s'appliquent à d'autres aéronefs (que ce soit par référence expresse ou non), s'appliquer à de tels aéronefs quand ils sont au Burundi;

(c) elles interdisent d'exiger ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non) l'accomplissement de toute chose par une personne, ou par l'intermédiaire d'un membre d'équipage de tout aéronef immatriculé au Burundi, être applicables à de telles personnes et équipage où qu'ils se trouvent;

(d) elles interdisent d'imposer ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non) l'accomplissement de toute chose en rapport avec tout aéronef immatriculé au Burundi par d'autres personnes, si ces dernières sont des citoyens du Burundi, s'appliquer à elles où qu'elles peuvent être.

CHAPITRE IX : EXEMPTIONS

Article 101. Exigences relatives à la demande d'exemption

- (1) Toute personne peut soumettre à l'Autorité une demande d'exemption concernant n'importe quelle disposition du présent règlement.
- (2) Toute demande d'exemption doit être soumise à l'Autorité au moins trente (30) jours avant la date effective proposée.
- (3) Toute demande d'exemption doit contenir les éléments du requérant ci- après:
 - (a) le nom;
 - (b) les adresses physique et postale;
 - (c) le numéro de téléphone ;
 - (d) le numéro du facsimilé, s'il est disponible;
 - (e) l'adresse électronique, si elle est disponible.
- (4) La demande doit être accompagnée d'une redevance relative à l'évaluation technique, prescrite par l'Autorité

Article 102. Contenu de la demande d'exemption

- (1) Toute demande d'exemption doit contenir les éléments suivants:
 - (a) une citation de l'exigence spécifique pour laquelle le requérant demande une exemption;
 - (b) une justification de la nécessité de l'exemption;
 - (c) une description du type d'exploitation à effectuer en vertu de l'exemption proposée;
 - (d) la durée proposée de l'exemption;
 - (e) une explication dont la façon l'exemption serait dans l'intérêt public, c'est-à-dire les avantages que le public en tirerait dans son ensemble;
 - (f) une description détaillée de moyens alternatifs par lesquels le requérant assurera un niveau de sécurité équivalent à celui établi par l'article en question;
 - (g) un examen et une discussion sur toutes les questions de sécurité connues en rapport avec la norme, y compris des renseignements sur des accidents ou incidents pertinents sur lesquels le requérant est informé.

(2) Lorsque le requérant sollicite un traitement d'urgence, la demande doit contenir des faits et motifs à l'appui pour lesquels la demande n'a pas été déposée dans le délai imparti ainsi que des raisons pour expliquer l'urgence de la demande.

(3) L'Autorité peut refuser une demande si elle constate que le requérant n'a pas été à mesure de fournir des justifications pour bénéficier de l'exemption dans les délais prévus à l'article 101 (2) ci-dessus.

Article 103. Examen initial d'une demande d'exemption par l'Autorité

(1) L'Autorité doit examiner l'exactitude et la conformité de la demande vis-à-vis des exigences prévues par les articles 101 et 102 du présent Règlement.

(2) Lorsque la demande semble satisfaire à première vue aux dispositions du présent article et que l'Autorité trouve justifiée l'analyse du bien-fondé de la demande, elle publiera un résumé détaillé de la demande, soit dans le Bulletin Officiel du Burundi (BOB), soit dans une circulaire d'information aéronautique, soit dans un quotidien local pour avoir des commentaires et précisera la date à laquelle lui parviendront ces commentaires pour considération.

(3) Lorsque les exigences de dépôt prévues aux articles 101 et 102 du présent Règlement n'ont pas été respectées, l'Autorité avisera le requérant et ne prendra aucune autre mesure tant que le requérant ne corrige la demande et ne la dépose de nouveau en conformité avec le présent règlement.

(4) Si la requête concerne le secours d'urgence, l'Autorité publiera la requête ou la décision qu'elle aura prise aussitôt après le traitement de la demande.

Article 104. Evaluation de la demande

(1) Après avoir constaté que toutes les dispositions de l'article 103 ci-dessus ont été respectées, l'Autorité doit procéder à une évaluation de la demande afin de déterminer si:

(a) une exemption serait dans l'intérêt public;

(b) la proposition du requérant fournirait un niveau de sécurité équivalent à celui établi par l'article concerné, même lorsque l'Autorité décide qu'une évaluation technique de la demande imposerait un lourd fardeau sur ses ressources techniques, elle peut refuser d'accorder l'exemption;

(c) l'octroi de l'exemption serait à l'encontre des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

(d) la demande serait accordée ou refusée et toutes autres conditions ou restrictions qui feraient partie de l'exemption.

(2) L'Autorité doit informer au requérant par lettre et publier un résumé détaillé de son évaluation et de sa décision d'accorder une suite favorable ou de rejeter la demande.

(3) Le résumé référencié à l'alinéa (2) ci-dessus doit préciser la durée et toutes autres conditions ou restrictions de la dérogation.

(4) Si l'exonération affecte une population importante de la communauté de l'aviation du Burundi, l'Autorité doit publier la synthèse dans une circulaire d'information aéronautique.

CHAPITRE X : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 105. Contravention aux règlements

Quiconque contrevient à l'une quelconque des dispositions du présent règlement peut avoir son certificat d'exploitant aérien, son autorisation, sa dérogation ou tout autre document révoqué ou suspendu.

Article 106. Sanctions

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

CHAPITRE XI : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 107. Durée de validité

Tous les certificats d'exploitant aérien ou autorisations valides délivrés ou accordés par l'Autorité avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration, leur révocation, leur annulation ou leur remplacement.

Article 108. Dispositions transitoires

Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, toute personne qui, à l'entrée en vigueur du présent règlement, se livre à tous actes, fonctions ou activités visées dans le présent règlement, doit, dans les douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur, ou dans les délais plus longs que le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions pourrait prescrire par avis dans le Bulletin officiel du Burundi (BOB), se conformer aux exigences du présent règlement ou cesser de vaquer à de tels actes, fonctions ou activités.

Article 109. Entrée en vigueur

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

(2) Le Directeur ayant l'aviation civile dans ses attributions est chargé de mettre en application le présent règlement.

Fait à Bujumbura, le / /2013

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

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE I : MANUEL D'EXPLOITATION

Tout manuel d'exploitation doit comprendre tous les éléments indiqués ci-dessous qui sont applicables à l'exploitation spécifique, sauf spécification contraire approuvée par l'Autorité.

A. GENERALITES

1.0 Introduction

1.1 Objet et portée du manuel

1.2 Déclaration faisant état que le manuel est conforme à tous les règlements et spécifications applicables de l'Autorité et aux termes et conditions applicables au Certificat d'exploitant aérien

1.3 Déclaration faisant état que le manuel contient des instructions d'exploitation qui doivent être respectées par le personnel concerné dans l'exercice de leurs fonctions

1.4 Liste des volumes constituant le manuel d'exploitation

1.5 Liste et brève description des différentes parties du manuel d'exploitation, leur contenu, leur applicabilité et leur utilisation

1.6 Volumes à emporter à bord d'aéronef

1.7 Responsable du contenu du manuel

1.9 Responsable des amendements au manuel

1.10 Liste des pages en vigueur

1.11 Diffusion des manuels et des amendements

2.0 Gestion et organisation

2.1 Une description de la structure organisationnelle comprenant l'organisation générale de l'entreprise et l'organisation du département d'exploitation. La relation entre le département d'exploitation et les autres départements de la compagnie. En particulier, la hiérarchie et le degré hiérarchique de tous les départements, divisions, etc, se rapportant à la sécurité d'exploitation des vols, doivent être indiqués.

2.2 Directeur du département d'exploitation : fonctions et responsabilités.

2.3 Chef pilote : fonctions et responsabilités.

2.4 Directeur de la maintenance : fonctions et responsabilités;

2.5 Responsable de la qualité : fonctions et responsabilités,

2.6 Le Directeur de la sécurité : fonctions et responsabilités.

2.7 Heures de vol du personnel administratif.

2.8 Une description du système de supervision de l'exploitation par le titulaire du certificat d'exploitant aérien doit être listée. Cette description doit montrer comment la sécurité d'exploitation des vols et les qualifications du personnel impliqué dans de telles exploitations sont supervisées et contrôlées. En particulier, les procédures relatives aux éléments ci-après doivent être décrites:

(a) compétence du personnel d'exploitation;

(b) contrôle, analyse et conservation des dossiers, des documents de vol, des renseignements supplémentaires et des données relatives à la sécurité.

2.9 Une description de tout système de diffusion de renseignements qui peuvent être de nature opérationnelle mais complémentaires à ceux du manuel d'exploitation. L'application de ces renseignements et les responsabilités pour leur communication doivent être incluses.

2.10 Une description des aspects majeurs du programme de sécurité des vols comprenant:

(a) des programmes visant à accomplir et maintenir la prise de conscience du risque par toutes les personnes impliquées dans l'exploitation des vols ;

(b) l'évaluation des accidents et incidents et la diffusion des renseignements connexes.

2.11 Description des objectifs, procédures et responsabilités nécessaires pour exercer un contrôle d'exploitation concernant la sécurité des vols.

2.12 Description du système de qualité adopté

B. RENSEIGNEMENTS SUR L'EXPLOITATION D'AERONEFS

1.0 Equipage à bord des aéronefs

1.1 Composition de l'équipage

1.2 Minimum de l'équipage de conduite

1.3 Minimum du personnel de cabine

1.4 Présence d'un navigateur

1.5 Présence d'un mécanicien navigant

1.1 Licences des membres d'équipage

1.7 Pour l'équipage de conduite, l'exploitation sur plus d'une qualification de type ou de modèle d'aéronefs

2.0 Fonctions de l'équipage de conduite et autre personnel

2.1 Désignation du pilote commandant de bord

2.2 Autorité du pilote commandant de bord

2.3 Fonctions des membres de l'équipage

2.4 Consignes aux passagers

2.5 Pilotes tenus de rester aux commandes

2.6 Copilote pour pilotage de l'aéronef

2.7 Fonctions/responsabilités pour l'avitaillement

2.8 Embarquement de l'équipage de conduite

3.0 Fonctions et obligations d'agent d'exploitation de vol et d'autres membres du personnel

3.1 Principes généraux sur la masse et le centrage :

- (a) politique d'utilisation d'une norme et / ou de masses réelles;
- (b) méthode de détermination de la masse des passagers, des bagages et du fret;
- (c) masses applicables aux passagers et aux bagages pour différents types d'opérations et type d'aéronefs;
- (d) renseignements et instructions généraux nécessaires au contrôle des différents types de documents de masse et de centrage en usage;
- (e) procédures de changements de dernière minute;
- (f) procédures / politique sur les sièges

3.2 Description sur des procédures d'assistance à utiliser lors de l'attribution des sièges, de l'embarquement et du débarquement des passagers et lors du chargement et du déchargement de l'aéronef. D'autres procédures visant à assurer la sécurité lorsque l'aéronef est au tarmac, doivent aussi être données. Des procédures d'assistance doivent inclure:

- (a) passagers malades et personnes à mobilité réduite;
- (b) volume et poids autorisés aux bagages à main;
- (c) chargement et sécurisation des articles dans l'aéronef;
- (d) chargements spéciaux et classification de compartiments de charge (par exemple, marchandises dangereuses, animaux vivants, etc.);
- (e) positionnement des équipements au sol;

- (f) fonctionnement des portes d'aéronef;
- (g) sécurité sur le tarmac, y compris la prévention d'incendie, les zones d'explosion et de rafale;
- (h) mise en service, procédures pour les départs et arrivées sur le tarmac;
- (i) nettoyage et mise en ordre des aéronefs;
- (j) documents et formulaires;
- (k) occupation multiple de sièges d'aéronefs.

3.3 Procédures pour s'assurer que les personnes qui semblent être intoxiquées ou qui font preuve d'indications physiques qu'ils sont sous l'influence d'alcool ou de drogue, à l'exception des patients médicaux sous des soins appropriés, sont refusées l'embarquement.

3.4 Description de la politique de dégivrage et d'antigivrage et procédures d'aéronefs au sol. Ces procédures doivent comprendre des descriptions de types et des effets de glace et de contaminants sur les aéronefs au stationnement, lors des mouvements au sol et pendant le décollage. En outre, une description de types de liquide utilisé doit être donnée, notamment sur:

- (a) nom commercial ou du propriétaire;
- (b) caractéristiques;
- (c) effets sur les performances des aéronefs;
- (d) précautions d'usage

3.5 Spécifications du plan de vol d'exploitation

4.0 Gestion de la cabine de conduite

4.1 Actions du pilote commandant de bord avant le vol

4.2 Consignes relatives au départ et à l'approche

4.3 Instructions sur la clarification et l'acceptation des autorisations de l'ATC (Contrôle de la circulation aérienne), en particulier lorsque le franchissement du relief est impliqué

4.4 Procédures portant sur:

- (a) préparation de la cabine pour le vol, les exigences en vol et la préparation pour l'atterrissage, y compris les procédures de sécurisation de la cabine et de la coque;
- (b) procédures pour s'assurer que les passagers sont assis là où, en cas de nécessité d'évacuation d'urgence est nécessaire, ils peuvent au mieux aider et ne pas entraver l'évacuation de l'aéronef;

- (c) procédures à suivre pendant l'embarquement et le débarquement des passagers;
- (d) procédures d'avitaillement lorsque les passagers sont à bord, embarquent ou débarquent;
- (e) instructions de ne pas fumer à bord ;
- (f) usage des équipements électroniques portables et des téléphones cellulaires.

4.5 Contenu, moyens et timing réservé aux consignes de sécurité aux passagers.

4.6 Succession au commandement

4.7 Fonctions normales.

4.8 Equipage de conduite: répartition des tâches et des procédures pendant la nuit et pendant l'approche dans les Conditions météorologiques de vol aux Instruments (IMC) et la phase d'atterrissage

4.9 Equipage de conduite: procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre. Des exemples de types d'incapacité et moyens de les reconnaître doivent être inclus

4.10 Equipage de conduite: accusé de réception des appels au décollage et à l'atterrissage;

4.11 Equipage de conduite: réaction aux écarts par rapport au plan de vol;

4.12 Equipage de conduite: consommation d'alcool, de stupéfiants et de drogues;

4.13 Equipage de conduite: port du harnais au décollage et à l'atterrissage;

4.14 Equipage de conduite: interdiction de simuler des situations d'urgence lorsqu'il y a des passagers à bord;

4.15 Membres d'équipage : facteurs physiologiques;

4.16 Utilisation de la radio à bord d'aéronef;

4.17 Procédure de vérification de radio;

4.18 Procédure de vérification d'altimètre;

4.19 Utilisation des données de vol.

4.20 Procédures pour l'utilisation des équipements de détection des radiations cosmiques ou solaires et d'enregistrement des relevés, y compris les mesures à prendre dans le cas où les valeurs limites indiquées dans le manuel d'exploitation sont dépassées. En outre, les procédures, y compris les procédures du Contrôle de la circulation aérienne (ATC), qui seront suivies dans le cas où une décision de descente ou de déroutement est prise

4.21 Exploitation tous temps

4.22 Utilisation de la liste minimale d'équipements et de la liste d'écarts de configuration

4.23 Procédures et limitations applicables aux:

- (a) vols d'instruction ;
- (b) vols d'essai;
- (c) vols de livraison,
- (d) vols de convoyage;
- (e) vols de démonstration ;
- (f) vols de positionnement y compris le genre de personnes qui peuvent être transportées sur ces vols.

4.24 Utilisation de Règles de l'air, y compris les codes visuels sol-air par des survivants, description et utilisation des aides par des signaux;

4.25 Procédures d'évacuation d'urgence;

4.26 Procédures en cas de panne de pressurisation.

4.27 Procédures d'utilisation du code de signaux visuels sol-air par les survivants

5.0 Limitations de période de vol

5.1 Définitions de:

- (a) temps de vol;
- (b) période de service;
- (c) période de service de vol;
- (d) service mixte;
- (e) mise en place;
- (f) service de réserve;
- (g) période de repos;
- (h) heure de clôture;
- (i) congés;
- (j) jour/nuit;
- (k) heure locale;

5.2 Nécessité d'un système de réglementation des temps de vol ;

5.3 Période maximale de service : deux pilotes à bord d'avion ;

5.4 Période maximale de service : un pilote à bord d'avion ;

5.5 Période maximale de service : deux pilotes à bord d'hélicoptère ;

5.6 Période maximale de service : un seul pilote de l'équipage d'hélicoptère;

5.7 Cas particuliers:

(a) prolongation de la période par relève à bord,

(b) service mixte,

(c) mise en place,

(d) devoir de veille,

(e) temps de traversée,

(f) discrétion du pilote commandant de bord pour prolonger les périodes de service de vol ;

5.8 Périodes minimales de repos.

5.9 Discrétion du pilote commandant de bord pour réduire les périodes de repos.

5.10 Heures de service et de vol cumulatives;

(a) nombre maximal d'heures de service par semaine,

(b) nombre maximal d'heures de service par mois,

(c) nombre maximal d'heures de vol par mois,

(d) nombre maximal d'heures de vol par an.

5.11 Alternance des périodes de service et de congé:

(a) cycle normal de travail;

(b) brèves périodes de congé à la base;

(c) brèves périodes de repos à la base.

5.12 Dossiers à tenir pour chaque membre d'équipage.

5.13 Système de réglementation des temps de vol pour le personnel de cabine.

5.14 Responsabilités de tous les membres d'équipage.

6.0 Administration

- 6.1 Certificat d'exploitant aérien obligatoire;
- 6.2 Demande de certificat d'exploitant aérien;
- 6.3 Licence de transport aérien obligatoire;
- 6.4 Formulaire du permis;
- 6.5 Renouvellement du permis;
- 6.6 Modification du permis;
- 6.7 Révocation du permis;
- 6.8 Indication des issues normales et des zones de pénétration du fuselage ;
- 6.9 Ivresse à bord d'aéronefs;
- 6.10 Fumeur à bord d'aéronefs;
- 6.11 Atteinte à la sécurité des aéronefs;
- 6.12 Passagers clandestins;
- 6.13 Transport d'animaux vivants;
- 6.14 Transport de marchandises dangereuses;
- 6.15 Transport d'armes de guerre et munitions;
- 6.16 Transport de personnes non autorisées;
- 6.17 Description de politiques et procédures de sûreté pour la gestion et rapports sur des crimes à bord tels qu'une intrusion illégale, un sabotage, des menaces de bombe et un détournement ;
- 6.18 Instructions sur la sûreté et indications sur la nature non-confidentielle qui doivent comprendre l'autorité et les responsabilités du personnel d'exploitation ;
- 6.19 Description des mesures de sûreté préventives et formation. (Note: certaines parties des consignes et instructions sur la sûreté peuvent être gardées confidentielles.)
- 6.20 Convoyage de véhicules;
- 6.21 Réserve de formulaires de plan de vol de navigation;
- 6.22 Documentation du pilote commandant de bord;

6.23 Documentation du service d'exploitation;

6.24 Archivage des comptes rendus sur le quasi-abordage;

6.25 Procédures relatives aux enquêtes, notification et rapport sur accidents et incidents. Cette section doit comprendre:

(a) définitions d'accident et incident et responsabilités y relatives de toutes les personnes impliquées;

(b) description des départements de l'entreprise, autorités ou autres institutions qui doivent être notifiées par quels moyens, et dans quel ordre en cas d'accident;

(c) spécifications de notification dans le cas d'accident ou incident lorsque des marchandises dangereuses sont à bord d'aéronef;

(d) description d'exigences de faire un rapport spécifique sur accidents et incidents;

(e) formulaires utilisés pour les rapports et la procédure pour transmission à l'Autorité;

(f) description de mise en application des procédures supplémentaires liées à la sécurité pour propre usage interne et formulaires connexes ;

6.26 Défectuosités tolérées ;

6.27 Utilisation de plans de vol;

6.28 Utilisation du livret de bord technique;

6.29 Méthode d'ajournement des défectuosités agréée par l'Autorité;

6.30 Présence d'inspecteurs de l'Autorité.

7.0 Listes de vérifications normales et d'urgence

7.1 Exercices et vérifications devant figurer au complet dans le manuel d'exploitation;

7.2 Vérifications à effectuer avant le décollage;

7.3 Vérifications à effectuer avant l'atterrissage;

7.4 Vérification / réglage Vref (vitesse d'approche de référence, tous les moteurs en fonctionnement);

7.5 Vérification de l'altitude de sécurité avant la descente;

7.6 Exercices d'urgence : points à traiter;

7.7 Listes de vérifications : deux pilotes à bord;

7.8 Liste de vérification : mécaniciens navigants;

- 7.9 Liste de vérification : un seul pilote à bord;
- 7.10 Instruction rendant obligatoire l'emploi des listes de vérification;
- 7.11 Obligation de fournir à chaque membre du personnel de cabine un exemplaire personnel des exercices d'évacuation d'urgence.
- 7.12 Instructions sur l'utilisation du pilote automatique et d'auto-manette en IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) ;

8.0 Planification et états du carburant en vol

- 8.1 Formulaire de plan de vol;
- 8.2 Réserve de carburant type;
- 8.3 Règles concernant les modifications de plan de vol;
- 8.4 Effet de l'utilisation des équipements auxiliaires sur la consommation de carburant ;
- 8.5 Effet des pannes de moteur ou de circuit sur la consommation de carburant;
- 8.6 Etats de consommation de carburant en vol (toutes les heures);
- 8.7 Relevés d'avitaillement et états de carburant;
- 8.8 Conservation des états de carburant:
 - a) livrets techniques,
 - b) états en vol ;
- 8.9 Conservation des états de carburant sur les livrets de navigation;
- 8.10 Avitaillement avec passagers à bord : instructions spéciales;
- 8.11 Vapeurs à bord d'aéronef;
- 8.12 Délestage du carburant : précautions spéciales

C. ZONES, ROUTES ET AÉRODROMES

1.0 Renseignements d'exploitation de route

- 1.1 Politique de la compagnie concernant:
 - a) vols sur les voies aériennes et en dehors de ces voies;
 - b) désignation des aérodromes (hélistation) de dégagement:
 - c) conduite des vols VFR (règles de vol à vue),

- d) annulation des plans de vol IFR (règles de vol aux instruments);
- 1.2 Détails de la région correspondant au certificat d'exploitant aérien;
- 1.3 Détails des restrictions régionales : navigation;
- 1.4 Procédure ou signaux visuels pour interception
- 1.5 Détails des restrictions régionales : radio;
- 1.6 Définition du transport public;
- 1.7 Formulaire de navigation et de plan de vol : moyen à fournir pour:
 - a) pour les conserver pendant six mois;
 - b) dérogations à cette obligation ;
- 1.8 Emploi des plans de vol de navigation préparés;
- 1.9 Procédures relatives aux vols long-courriers et à grande distance des avions à deux turbomachines (ETOPS), si c'est nécessaire ;
- 1.10 Carnets de navigation à l'usage des navigateurs;
- 1.11 Equipements radio exigés à bord d'aéronef ;
- 1.12 Utilisation de la radio à bord d'aéronef;
- 1.13 Procédure du pilote commandant de bord en cas d'accident
- 1.14 Procédures en cas de panne radio ;
- 1.15 Altitudes minimales de sécurité et méthodes de détermination d'Altitude minimale de secteur (MSA);
- 1.16 Procédures d'exploitation au-dessus de 15.000 m (49.000 ft);
- 1.17 Marge de franchissement du relief en cas de panne de moteur (s);
- 1.18 Installations et services minimaux d'aérodrome pour l'approche et l'atterrissage ;
- 1.19 Méthodes de détermination de minima d'aérodrome;
- 1.20 Documents prescrits à bord des aéronefs de transport public;
- 1.21 Détails de la documentation de bord d'aéronef et du sac de vol;
- 1.22 Consignes ou avis au personnel navigant:
 - a) exploitation:

- b) technique;
- c) administration ;
- d) délai après publication ;

1.23 Prescription d'emport de radeaux de sauvetage;

1.24 Alimentation et utilisation d'oxygène;

1.25 Consignes aux passagers dans l'emploi de l'oxygène;

1.26 Procédures antibruit;

1.27 Défectuosités admissibles : guide pour le pilote commandant de bord;

1.28 Procédures d'exploitation en, et/ou évitement et rapports sur des conditions atmosphériques potentiellement dangereuses, y compris:

- a) orages;
- b) conditions de givrage;
- c) turbulence,
- d) vent de cisaillement;
- e) courant-jet;
- f) nuages de cendres volcaniques;
- g) fortes précipitations;
- h) tempêtes de sable;
- i) vagues en montagne ;
- j) inversions de température importantes.

1.29 Procédure de familiarisation avec les régions, les routes et les aérodromes

1.30 Restrictions d'exploitation suivantes:

- a) exploitation par temps froid,
- b) décollage et atterrissage dans les turbulences,
- c) exploitation de bas niveau en vent du cisaillement,
- d) exploitation en vent traversier (y compris les composants de vent arrière),
- e) exploitation à haute température,

f) exploitation en haute altitude ;

2.0 Minimums d'utilisation d'aérodrome

2.1 Minimums d'utilisation à préciser pour chaque aérodrome utilisé régulièrement en ce qui concerne le décollage, l'atterrissage et les manœuvres à vue;

2.2 Pistes à ne pas utiliser doivent être clairement indiquées;

2.3 Conditions pour commencer un vol et procédures de contingence du départ;

2.4 Conditions pour commencer ou poursuivre une approche;

2.5 Procédures d'approche stabilisée et limites du taux élevé de descente près de la surface ;

2.6 Définitions des termes:

a) hauteur de décision,

b) approche à l'atterrissage,

c) procédures d'approche indirecte,

d) RVR (portée visuelle de piste),

e) approche stabilisée ;

2.7 Minimums pour les pilotes commandant de bord ayant une expérience limitée sur type d'aéronef;

2.8 Décollage et atterrissage lorsqu'une valeur de la RVR (portée visuelle de piste) est communiquée;

2.9 Décollage et atterrissage lorsque la RVR (portée visuelle de piste) est communiquée depuis plusieurs points de la piste;

2.10 Consignes d'atterrissage par brouillard mince;

2.11 Aérodrome de dégagement pour chaque destination prévue devrait être spécifié ;

2.12 Eléments indicatifs généraux sur le choix des aérodromes de dégagement;

2.13 Eléments indicatifs sur le choix des aérodromes de dégagement "retour";

2.14 Instructions concernant l'emploi des aérodromes de dégagement retour : conditions météo inférieures aux minimums;

2.15 Minimums pour les aérodromes sans aides d'approche;

2.16 Minimums spéciaux pour les vols autres que ceux de transport public;

2.17 Règles spéciales pour les aéronefs des catégories C, D ou E;

2.18 Calcul de la visibilité en vol pour les manœuvres;

2.19 Relation entre la RVR (portée visuelle de piste) et DH (hauteur de décision);

2.20 Conversion de la visibilité MET (message d'observation météorologique) à RVR (portée visuelle de piste);

2.21 Documents explicatifs sur le décodage des prévisions MET et comptes rendus MET relatifs à la zone d'exploitation, y compris l'interprétation des expressions conditionnelles.

3.0 Données de performance

3.1 Données simplifiées masse maximale au décollage autorisée/à l'atterrissage;

3.2 Calcul de V_{no} , V_{ne} , etc;

3.3 Calcul de la V_1 (vitesse de décision), V_2 (vitesse de sécurité au décollage) et V_{ref} (vitesse d'approche de référence, tous moteurs en fonctionnement);

3.4 Performances de croisière : limites;

3.5 Vols au-dessus de l'eau;

3.6 Effet des performances des procédures au décollage sur les aérodromes déterminés;

3.7 Effet des règlements antibruit;

3.8 Pressurisation anormale influant sur les performances;

3.9 Définitions des:

- a) distance d'atterrissage;
- b) distance de décollage ;
- c) distance en cas d'urgence, etc,

3.10 Facteurs découlant de l'état de la surface des pistes :

- a) eau;
- b) neige et neige fondante;
- c) glace,
- d) herbe ;

3.11 Largeur minimale de la bande après déneigement;

3.12 Limites par vent traversier;

- 3.13 Vitesse maximale du vent : aéronefs légers;
- 3.14 Approbation du manuel de navigabilité ou du manuel de pour les points ci-dessus;
- 3.15 Données de performance du manuel de vol;
- 3.16 Conformité aux instructions spéciales d'utilisation non spécifiées dans le certificat de navigabilité ou le manuel de vol;
- 3.17 Vol de convoyage avec un moteur en panne;
- 3.18 Techniques d'utilisation avec un moteur en panne;
- 3.19 Limites météorologiques et limites de route ;
- 3.20 Consommation de carburant.

4.0 Renseignements techniques

- 4.1 Caractéristiques principales de la cellule;
- 4.2 Description simplifiée des circuits;
- 4.3 Pressions dans les divers circuits;
- 4.4 Circuit du carburant;
- 4.5 Commandes de vol, etc;
- 4.6 Limites de la cellule:
 - a) V_{no} ,
 - b) V_{ne} ,
 - c) V_{mo}/m_{mo} , etc;
- 4.7 Caractéristiques principales des moteurs;
- 4.8 Limites du moteur;
- 4.9 Procédures d'utilisation des moteurs;
- 4.10 Types agréés:
 - a) carburant,
 - b) huile,
 - c) liquide de refroidissement,
 - d) liquide hydraulique,

- e) eau / méthanol,
- f) liquide d'antigivrage, etc;
- 4.11 Plein de tous les circuits;
- 4.12 Avitaillement ou reprise du carburant;
- 4.13 Instructions d'utilisation de tous les circuits;
- 4.14 Circuit électrique;
- 4.15 Circuit hydraulique;
- 4.16 Freins;
- 4.17 Antigivrage;
- 4.18 Oxygène, etc;
- 4.19 Equipements radio : description générale;
- 4.20 Equipements radio : instructions d'utilisation;
- 4.21 Instructions d'utilisation pour:
 - (a) pilote automatique,
 - (b) directeur de vol,
 - (c) enregistreur de vol,
 - (d) équipement spécial de navigation, etc. ;
- 4.22 Inspections pré-vol par l'équipage;
- 4.23 Exercices en situation d'urgence:
 - (a) panne de convertisseur,
 - (b) pannes des circuits de vol, etc.;
- 4.24 Techniques d'utilisation des aéronefs:
 - (a) en cas de panne de moteur,
 - (b) dans la turbulence,
 - (c) sur les surfaces glissantes, etc.;
- 4.25 Précautions de sécurité (défense de fumer);

4.26 Utilisation avec réservoir du carburant défectueux;

4.27 Méthode d'utilisation de l'oxygène.

D. FORMATION

1.0 Programmes de formation et de contrôle

1.1 Spécifications générales.

Le programmes de formation et de contrôle de tous les personnels d'exploitation assignés à des tâches d'exploitation relatives à la préparation et / ou à l'exécution d'un vol doivent être développés pour répondre aux exigences respectives de l'Autorité. Le titulaire d'un certificat d'exploitant aérien ne peut utiliser une personne en qualité de membre d'équipage ou dans le domaine d'exploitation sauf si elle remplit les conditions en vigueur en matière de formation établies par l'Autorité pour ce poste respectif.

1.2 Equipage de conduite.

Les programmes de formation et de contrôle des membres d'équipage de conduite doivent comprendre:

- a) un programme écrit de formation acceptable par l'Autorité qui prévoit une formation initiale et récurrente le cas échéant, le cas échéant, pour les membres de l'équipage de la cabine de conduite pour chaque type d'aéronefs pilotés par ce membre d'équipage. Ce programme écrit de formation doit inclure la formation à la fois sur les procédures normales et d'urgence applicables pour chaque type d'aéronef piloté par l'équipage ;
- b) des moyens de formation au sol et en vol adéquats et des instructeurs dûment qualifiés nécessaires pour répondre aux besoins et objectifs de formation;
- c) une liste actualisée de matériels de formation, de l'équipement, des dispositifs de formation et des simulateurs agréés ainsi que d'autres éléments requis de formation nécessaires pour répondre aux besoins de formation sur chaque type et modèle d'aéronefs utilisés par le titulaire du certificat d'exploitant aérien;
- d) un nombre suffisant de pilotes au sol, en vol et de contrôle pour assurer la formation adéquate et les essais en vol des membres de l'équipage de conduite ;
- e) un système d'inscription acceptable par l'Autorité pour démontrer la conformité avec une formation appropriée et des besoins en cours ;

1.3 Equipage de la cabine des passagers

Les programmes de formation et de contrôle de membres de l'équipage de cabine doivent comprendre:

- a) une formation de base initiale au sol couvrant des fonctions et responsabilités ;

- b) les lois et règlements appropriés de l'Autorité ;
- c) des parties appropriées du manuel d'exploitation du titulaire de certificat d'exploitant aérien;
- d) une formation d'urgence appropriée tel que requis par l'Autorité et le manuel d'exploitation du titulaire de certificat d'exploitant aérien;
- e) une formation en vol appropriée ;
- f) une formation de type, de mise à niveau ou récurrente appropriée, au besoin, pour maintenir la crédibilité du membre d'équipage à la fois sur le type et le modèle d'aéronef qui peut être exigée pour le piloter;
- g) un maintien d'une formation sur un système d'inscription acceptable par l'Autorité pour démontrer la conformité avec toute la formation requise.

1.4 Tous les équipages d'aéronef.

Un programme écrit de formation doit être élaboré pour tous les membres d'équipage des aéronefs sur les procédures d'urgence appropriées pour chaque type et modèle d'aéronef utilisé par le membre d'équipage.

Ces domaines comprennent:

- a) une instruction dans des procédures d'urgence, affectations et coordination de l'équipage ;
- b) une instruction individuelle dans l'utilisation du matériel d'urgence à bord tels que des extincteurs, l'équipement respiratoire d'urgence, matériel de premiers secours et leur usage propre, les issues de secours et les toboggans d'évacuation et le système d'oxygène de l'aéronef, comprenant l'utilisation de bouteilles de secours d'oxygène portables. Les membres de l'équipage de conduite doivent également faire la pratique, en utilisant leur équipement de secours visant à les protéger en cas d'incendie ou de fumée dans la cabine de conduite;
- c) une instruction dans les urgences potentielles telles que la décompression rapide, l'amerrissage, la lutte contre l'incendie, l'évacuation de l'aéronef, les urgences médicales, les détournements et les passagers perturbateurs ;
- d) une formation récurrente programmée pour répondre aux exigences de l'Autorité.
- e) une formation en sûreté

1.5 Tout le personnel d'exploitation

Les programmes de formation et de contrôle de l'ensemble du personnel d'exploitation doivent comprendre:

- a) la formation sur le transport sécuritaire et la reconnaissance de toutes les marchandises dangereuses autorisées par l'Autorité à être expédiées par aéronef. La formation doit inclure le conditionnement approprié, le marquage, l'étiquetage et la documentation sur des articles dangereux et des matériaux aimantés ;
- b) toutes les formations de sécurité appropriées exigées par l'Autorité ;
- c) une méthode prévoyant toute notification nécessaire d'accident ou incident impliquant des marchandises dangereuses ;

1.6 Le personnel d'exploitation autre que l'équipage d'aéronef ;

Le personnel d'exploitation autre que l'équipage d'aéronef (par exemple, l'agent technique d'exploitation, le personnel de la manutention, etc.), un programme écrit de formation doivent être développés en rapport avec leurs fonctions respectives. Le programme de formation doit prévoir la formation initiale, périodique et toute autre formation exigée pour la mise à niveau.

2.0 Procédures de formation et de contrôle

2.1 Procédure de vérification de compétence

Procédures à appliquer dans le cas où le personnel n'atteint pas ou ne maintient pas les normes exigées ;

2.2 Procédures impliquant la simulation de situations anormales ou d'urgence

Procédures pour s'assurer que des situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application de toute ou partie des procédures anormales ou d'urgence et la simulation de l'IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) par des moyens artificiels, ne sont pas simulées pendant des vols de transport aérien commerciaux.

3.0 Conservation des documents

3.1 Documents devant être archivés et durées d'archivage

Tout titulaire d'un certificat d'exploitant aérien doit conserver tous les documents requis par une Autorité compétente ou l'autorité d'un pays étranger dans lequel le titulaire du certificat d'exploitant aérien exploite pendant le temps spécifié par l'autorité ou pendant la période de temps exigée pour démontrer la conformité avec les règlements appropriés ou avec ce manuel d'exploitation, laquelle est la plus longue.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°...../..... du/...../.....portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de certification et administration d'exploitants aériens

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

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE II : MANUEL D'UTILISATION D'AERONEF

1.0 Renseignements généraux et unités de mesure

1.1 Renseignements généraux (dimensions des aéronefs, par exemple), y compris une description des unités de mesure utilisées dans l'exploitation du type d'aéronef concerné et des tables de conversion.

2.0 Limitations

2.1 Certification et les limites d'exploitation

Une description des limites certifiées et des limites d'exploitation applicables y compris:

- a) état de certification;
- b) configuration des sièges passagers approuvés pour chaque type d'aéronef, y compris une présentation par images;
- c) types d'exploitation qui sont approuvés (par exemple IFR / VFR, CAT II / III, vols en atmosphères connues givrantes, etc.);
- d) composition d'équipage;
- e) exploitation dans des limites de masse et de centrage;
- f) limites de vitesses;
- g) enveloppe de vol;
- h) limites des vents y compris les exploitations sur des pistes contaminées;
- i) limitations de performances applicables aux configurations;
- j) pente de la piste ;
- k) limitations sur pistes mouillées ou contaminées;
- l) contamination de la cellule ;
- m) après atterrissage ;

3.0 Procédures d'exploitation

3.1 Procédures normales

Les procédures normales et fonctions assignées à l'équipage, les listes de vérification appropriées, les systèmes d'utilisation des listes de contrôle et une déclaration portant sur les procédures de coordination nécessaire entre les équipages de conduite et de cabine. Les procédures normales et les fonctions suivantes doivent être incluses:

- a) avant-vol;

- b) avant - départ et chargement;
- c) calage et contrôle altimétriques;
- d) roulage, décollage et montée;
- e) atténuation de bruit;
- f) croisière et descente;
- g) approche, préparation d'atterrissage et briefing;
- h) approche en VFR (règles de vol à vue);
- i) approche en IFR (règles de vol aux instruments);
- j) approche à vue et indirecte:
- k) approche manquée;
- l) atterrissage normal;
- m) après- atterrissage
- n) opérations sur pistes mouillées et contaminées.

3.2 Procédures spécifiques de cabine de conduite

- a) détermination de la navigabilité d'aéronefs ;
- b) obtention de l'approbation de vol ;
- c) préparation initiale de cabine de conduite ;
- d) procédures d'exploitation normalisée ;
- e) discipline dans le poste de pilotage ;
- f) normes sur appels ;
- d) communications ;
- e) sécurité des vols ;
- f) procédures de remorquage et de « push-back » ;
- g) directives de roulage au sol (taxi) et les signaux de rampe ;
- h) décollage et montée en dehors des procédures ;
- i) choix de piste ;

- j) décollage à visibilité réduite ;
- k) décollage dans des conditions météorologiques défavorables ;
- l) utilisation et limitations de radar météorologique ;
- m) utilisation des feux d'atterrissage ;
- n) surveillance des instruments de vol ;
- o) source d'énergie au décollage ;
- p) dysfonctionnement au décollage ;
- q) décision d'interruption du décollage ;
- r) montée, angle favorable, taux de montée convenable ;
- s) procédures de stérilisation du poste de pilotage ;
- t) procédures en attente et de croisière ;
- u) contrôle de croisière ;
- v) carnet de route ;
- w) procédures de descente, d'approche et d'atterrissage ;
- x) normes d'appels ;
- y) compte rendu sur les problèmes de maintenance ;
- z) façon d'accès à la maintenance et au service en cours de route.

3.3 Procédures anormales et d'urgence

Le manuel doit contenir une liste de procédures anormales et d'urgence assignées aux membres d'équipage avec des listes de vérification appropriées qui incluent un système pour l'utilisation des listes de vérification et une déclaration portant sur la coordination nécessaire entre les procédures des équipages de conduite et de cabine. Les procédures anormales et d'urgence et fonctions ci-après doivent être incluses:

- a) incapacité de l'équipage;
- b) exercices en cas d'incendie et de vapeurs;
- c) vols partiellement pressurisés et non pressurisés;
- d) dépassement extrême des limitations structurelles tel qu'un atterrissage en surcharge;

- e) dépassement de limites de rayonnements cosmiques;
- f) coup de foudre ;
- g) communications de détresse et alerte de l'ATC (contrôle de la circulation aérienne) aux urgences;
- h) panne de moteur;
- i) défaillance de système;
- j) indications en cas de diversion dans le cas de défaillance technique grave;
- k) avertissement de proximité du sol;
- l) avertissement du système d'alerte et d'évitement des abordages (TCAS);
- m) cisaillement du vent ;
- n) atterrissage / amerrissage d'urgence;
- o) évacuation de l'aéronef ;
- p) vidange en vol de carburant et atterrissage en surcharge:
 - (i) considérations générales et politique,
 - (ii) procédures de largage de carburant et précautions ;
- q) procédures d'urgence :
 - (i) décente en urgence,
 - (ii) consommation,
 - (iii) cas d'accident ou incident, marchandises dangereuses à bord ;
- r) procédures d'interception ;
- s) signal d'urgence pour membres du personnel commercial de bord ;
- t) procédures de communication ;
- u) veille radio.

4.0 Données de performance

4.1 Données de performance doivent être fournies dans une forme facile à utiliser;

4.2 Performance du matériel qui fournit les données nécessaires pour permettre à l'équipage

de conduite de se conformer aux exigences de performances du manuel de vol d'aéronef approuvé doit être incluse pour permettre la détermination de:

- a) limites de montée au décollage : masse, altitude, température,
- b) longueurs de terrain nécessaires au décollage (sèche, mouillée, contaminée);
- c) trajectoire nette de vol pour le calcul de franchissement d'obstacles ou, le cas échéant, la trajectoire de vol au décollage;
- d) pertes de pente de montée en virage;
- e) limites de montée en route;
- f) limites de montée en approche;
- g) limites de montée à l'atterrissage;
- h) longueur de piste nécessaire pour atterrir sur une piste sèche, mouillée ou contaminée, y compris en cas de panne de système influant sur la distance d'atterrissage;
- i) limites de l'énergie de freinage;
- j) vitesses applicables aux différentes phases de vol (en considérant également la piste, mouillée ou contaminée).

4.3 Données supplémentaires de performance

Des données supplémentaires concernant les vols en conditions givrantes. Toute performance certifiée relative à une configuration autorisée ou déviation de configuration, tels que l'anti-patinage, doit être incluse.

4.4 Autres données acceptables de performance

Si les données de performance, tel que requis pour la classe de performance appropriée, ne sont pas disponibles dans le manuel de vol d'aéronef approuvé, d'autres données acceptables par l'Autorité doivent être incluses. Sinon, le manuel d'exploitation peut contenir des renvois aux données approuvées contenues dans le manuel de vol d'aéronef approuvé, où les données ne sont pas susceptibles d'être souvent utilisées ou dans une urgence.

4.5 Données supplémentaires relatives aux performances.

Données supplémentaires le cas échéant, y compris:

- (a) pente de montée avec tous moteurs;
- (b) données de dérive vers le bas;
- (c) effet de fluides de dégivrage/antigivrage;

(d) vol avec train d'atterrissage sorti;

(e) moteur en panne d'un vol de convoyage, pour un aéronef avec trois moteurs ou plus ;

(f) vols effectués en vertu des dispositions d'une liste d'écarts de configuration.

5.0 Planification des vols

5.1 Données de planification des vols

Données et instructions nécessaires pour planification du pré-vol et en vol, y compris des facteurs tels que les tableaux de vitesses et les réglages de puissance. Le cas échéant, des procédures de moteur (s) hors service, ETOPS et des vols vers les aéroports isolés doivent être incluses.

5.2 Calculs de carburant

Méthode de calcul du carburant nécessaire pour les différentes phases de vol.

6.0 Masse et centrage

Calcul de masse et centrage

Instructions et données pour le calcul de masse et centrage, y compris:

- a) système de calcul (par exemple système d'index);
- b) renseignements et instructions pour l'élaboration de la documentation sur la masse et le centrage, y compris les manuel et les types informatiques générés;
- c) limitation de masse et centrage des différentes versions;
- d) exploitation à masse vide et centrage correspondant ou de l'index.

7.0 Chargement

7.1 Procédures de chargement

Procédures et dispositions pour chargement et sécurité du chargement dans l'aéronef.

7.2 Chargement des marchandises dangereuses

Manuel d'exploitation doit contenir une méthode pour aviser le pilote commandant de bord lorsque des marchandises dangereuses sont chargées dans l'aéronef.

8.0 Equipement de survie et d'urgence y compris l'oxygène

8.1 Liste d'équipements de survie devant être transportés

Liste d'équipements de survie devant être transportés pour les différentes routes à suivre et pour en vérifier le fonctionnement normal avant le décollage. Les instructions concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de l'équipement de survie et d'urgence et sa liste de vérification associée doivent également être incluses.

8.2 Utilisation d'oxygène

La procédure pour déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et disponible. Le profil de vol, le nombre d'occupants et une éventuelle dépressurisation doivent être considérées. Les renseignements fournis doivent être dans une forme facile à utiliser.

8.3 Utilisation d'équipement d'urgence

Description de l'usage propre d'équipements d'urgence suivants:

- a) gilets de sauvetage ;
- b) radeaux de sauvetage ;
- c) trousse médicale / trousse de premiers soins ;
- d) trousse de survie ;
- e) émetteurs de localisation d'urgence ;
- f) dispositifs de signalisation visuelle ;
- g) toboggans d'évacuation ;
- h) éclairage de secours.

9.0 Procédures d'évacuation d'urgence

9.1 Instructions pour l'évacuation d'urgence

Instructions pour la préparation d'évacuation d'urgence, y compris, coordination de l'équipage et affectation aux postes de secours.

9.2 Procédures d'évacuation d'urgence

Description des devoirs de tous les membres de l'équipage pour l'évacuation rapide d'un aéronef et traitement des passagers dans le cas d'un atterrissage, d'un amerrissage forcé ou autre urgence.

10.0 Systèmes d'aéronef

10.1 Systèmes d'aéronef

Description de systèmes à bord d'aéronef relatifs aux commandes, indications associées et instructions d'exploitation.

11.0 Instructions et renseignements sur les routes et aéroports (option pour ce manuel)

11.1 Instructions et renseignements

Instructions et renseignements relatifs aux communications, navigation et aéroports, y compris les niveaux de vol et altitudes minimales pour chaque route à suivre et les minimums opérationnels pour chaque aéroport prévu pour être utilisé, y compris:

- a) niveau minimum de vol / altitude;
 - b) minima opérationnels pour départ, destination et aéroport de dégagement;
 - c) moyens de communication et d'aides à la navigation;
 - d) données de piste et installations aéroportuaires;
 - e) approche, approche manquée et procédures de départ y compris l'atténuation de bruit;
 - f) procédures en cas de d'échec de communications;
 - g) installations de recherche et sauvetage dans la zone au-delà de laquelle l'aéronef est destiné à voler;
 - h) description des cartes aéronautiques qui doivent être transportées à bord par rapport au type de vol et l'itinéraire à suivre, y compris la méthode de vérification de leur validité;
 - i) disponibilité d'information aéronautique et services météorologiques;
 - j) procédures de communication/navigation en route, y compris la tenue;
- (k) Catégorie d'aéroport selon la qualification de la compétence de l'équipage de conduite.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°...../..... du/...../.....portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de certification et administration d'exploitants aériens

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

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE III : MANUEL DU MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

1.0 Généralités

1.1 Inscription dans le manuel de la feuille de révision et de la liste effective des pages

1.2 Utilisation du manuel

1.3 Lieu d'obtention de révisions

1.4 Procédures de révision du manuel

1.5 Responsabilités des membres d'équipage de cabine concernant le manuel

2.0 Organisation

2.1 Fonctions et responsabilités de chaque employé de la compagnie du transport aérien

2.2 Points focaux de tous pour tous les manuels de procédure et de formation de la société

3.0 Exigences et règlements du Gouvernement et politiques de l'entreprise associées

3.1 Procédures d'exploitation normale/de routine/

4.0 Assistance des passagers

4.1 Passagers handicapés et à mobilité réduite

4.2 Interférences

4.3 Procédures de sécurité en cours

4.4 Politique de l'entreprise pour le transport d'animaux domestiques

5.0 Procédures générales d'urgence

5.1 Décompression

5.2 Procédures d'évacuation prévue et non prévue sur terre et dans l'eau

a) préparation de la cabine ;

b) sécurité de la cabine et de l'office ;

c) révision des procédures de sécurité des passagers et de l'équipement de survie ;

d) positions de bretelles ;

e) procédures et consignes aux passagers géants.

5.3 Positions des bretelles des passagers et l'équipage

- a) sièges avant et arrière ;
- b) densité de places assises haute et basse.

5.4 Procédures anormales

- a) incendie moteur ;
- b) initiation des passagers à l'évacuation ;
- c) comptes rendus des passagers sur des états non sécurisés des aéronefs ou autres passagers.

5.5 Turbulence

6.0 Premiers Secours

6.1 Maladies et blessures

6.2 Symptômes

6.3 Traitement immédiat

6.4 Précautions universelles

6.5 Pathogènes à diffusion hématogène

6.6 Utilisation d'équipement médical et d'équipement des premiers soins

7.0 Sections spécifiques de l'aéronef

(Cela doit comprendre une section pour chaque type d'aéronefs pour y inclure des différences dans le même type d'aéronef).

7.1 Description d'un aéronef particulier du nez à la queue

- a) description ;
- b) exploitation ;
- c) contrôle avant vol de tous les équipements, y compris le confort des passagers grâce à des équipements d'urgence, les zones de rangement de bagages et le placardage.

7.2 Procédures de compte rendu d'équipement inopérant et procédures spécifiques d'urgence pour chaque type d'aéronef

8.0 Règles / règlements / documents

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°...../..... du/...../.....portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de certification et administration d'exploitants aériens

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

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE IV : SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SECURITE DE VOLS

1. 0 Introduction

1.1 Les lignes directrices dans ce programme s'adressent aux principaux aspects du processus de développement du système de documents sur la sécurité des vols d'un exploitant, dans le but d'assurer la conformité avec le présent règlement.

1.2 Les lignes directrices sont fondées non seulement sur la recherche scientifique, mais aussi sur les meilleures pratiques actuelles de l'industrie, avec un accent sur un haut degré de pertinence d'exploitation.

2.0 Organisation

2.1 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.

2.2 Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols doivent être regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit:

- a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation;
- b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non-disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards;
- c) renseignements d'usage fréquent;
- d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c);
- e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

2.3 Les renseignements d'urgence critique devraient figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

2.4 Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent devraient être présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

3. 0 Validation

Un système de documents sur la sécurité des vols devrait être validé avant d'être mis en place, et ce dans des conditions réalistes. La validation devrait porter sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité. Le processus de validation devrait

également porter sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

4.0 Conception

4.1 La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols doit être uniforme, et les objets et actions habituels devraient être désignés par des termes d'usage courant.

4.2 Les documents d'exploitation doivent comprendre un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique doit être mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant dans le système de documents devraient être définis.

4.3 Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols doivent avoir une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

4.4 Le système de documents sur la sécurité des vols doit comprendre un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation

Note : L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munies d'onglets pour accès rapide.

4.5 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

5. 0 Mise en place

Les exploitants doivent surveiller la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitation et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance doit comprendre un système formel de rétroaction permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

6. 0 Amendement

6.1 Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la liste soit limitative) l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Note: Les constructeurs fournissent pour l'utilisation de leurs aéronefs des renseignements qui décrivent surtout le fonctionnement des systèmes de bord et les procédures dans certaines conditions, qui ne correspondent pas toujours aux besoins des exploitants. Ceux-ci doivent

veiller à ce que cette information réponde à leurs besoins particuliers et à ceux des autorités locales.

6.2 Les exploitants devraient mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment:

- a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements;
- b) changements par suite de l'expérience d'exploitation;
- c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant;
- d) changements apportés au certificat d'exploitant aérien;
- e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.

Note : Les exploitants devraient s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à leur exploitation.

6.3 Le système de documents sur la sécurité des vols devrait être révisé:

- a) régulièrement (au moins une fois par an);
- b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.);
- c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
- d) après une modification des règlements de sécurité.

6.4 Les exploitants doivent développer des méthodes de communication des informations nouvelles. Les méthodes spécifiques doivent être modulées en fonction de l'urgence de la diffusion.

Note: Étant donné que des changements fréquents réduisent l'importance des procédures nouvelles ou modifiées, il est souhaitable d'apporter le moins possible de changements au système de documents sur la sécurité des vols.

6.5 Les renseignements nouveaux doivent être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

6.6 La méthode de diffusion des renseignements nouveaux devrait être complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi devrait comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°/..... du/...../.....portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de certification et administration d'exploitants aériens

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

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE V: MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE

1. Tout demandeur ou candidat de titulaire du certificat d'exploitant aérien doit établir et maintenir un manuel de contrôle de maintenance contenant au moins les renseignements indiqués ci-dessous.

2. Le manuel peut être mis ensemble dans un sujet d'ordre quelconque et des sujets combinés pourvu que tous les sujets applicables soient couverts.

1.0 Administration et vérification du manuel de contrôle de maintenance

1.1 Introduction

a) déclaration attestant que le manuel est conforme à tous les renseignements et spécifications applicables de l'Autorité et aux termes et conditions applicables du certificat d'exploitant aérien ;

b) déclaration attestant que le manuel contient des instructions de maintenance et d'exploitation qui doivent être respectées par le personnel concerné dans l'exercice de leurs fonctions ;

c) liste et brève description des diverses parties du manuel de contrôle de maintenance, leur contenu, mise en application et utilisation ;

d) explications et définitions des termes et mots utilisés dans le manuel.

1.2 Système d'amendement et de révision

a) manuel de contrôle de maintenance devant décrire une personne responsable de la délivrance et de l'insertion des amendements et révisions ;

(b) dossier d'amendements et de révisions avec des dates effectives d'insertion est exigé;

c) déclaration écrite à la main attestant que les amendements et révisions n'étant pas autorisés, sauf dans des situations exigeant un amendement ou une révision immédiate pour l'intérêt de la sécurité ;

d) description du système d'annotation des pages et leurs dates d'effet ;

e) liste des pages en vigueur et leurs dates d'effet ;

f) annotation de changements (sur les pages de texte et dès que possible, sur les schémas et diagrammes).

g) système d'enregistrement des révisions temporaires ;

(h) description du système de distribution des manuels, amendements et révisions ;

(i) déclaration attestant le responsable chargé d'aviser l'Autorité des changements proposés et de travailler avec lui sur les changements exigeant son approbation.

2.0 Organisation générale

2.1 Engagement des entreprises par un certificat d'exploitant aérien

2.2 Renseignements généraux:

- a) brève description de l'entreprise ;
- b) relations avec d'autres entreprises ;
- c) type de composition de la flotte de l'exploitation ;
- d) emplacement des stations en ligne.

2.3 Personnel de direction de maintenance:

- a) dirigeant responsable ;
- b) nomination aux postes ;
- c) coordination de maintenance ;
- d) fonctions et responsabilités ;
- e) organigramme(s) ;
- f) ressources humaines et politique de formation.

2.4 Procédure de notification à l'Autorité concernant des changements des contrats de maintenance, emplacements, personnel, activités ou approbation.

3.0 Procédures de maintenance

3.1 Utilisation du journal de bord d'aéronef et demande de liste minimale d'équipements (LME)

3.2 Elaboration du programme de maintenance d'aéronef et amendement.

3.3 Temps et états de maintenance, responsabilités, conservation

3.4 Réalisation et contrôle des renseignements obligatoires sur le maintien de la navigabilité (consignes de navigabilité)

3.5 Analyse de l'efficacité du programme de maintenance

3.6 Politique d'intégration de modification non obligatoire

3.7 Normes sur modification majeure

3.8 Rapport sur déficiences

- a) analyse ;
- b) liaison avec les fabricants et les autorités réglementaires ;
- c) politique sur déficiences déferées.

3.9 Activité d'ingénierie

3.10 Programmes de fiabilité

- a) cellule ;
- b) propulsion ;
- c) composants.

3.11 Inspection avant vol

- (a) préparation d'aéronef pour un vol ;
- (b) fonctions de services d'assistance en escale contractés ;
- (c) sûreté du fret et chargement des bagages ;
- (d) contrôle d'avitaillement en carburant, quantité / qualité ;
- (e) contrôle de contamination de neige, glace, poussière et de sable à une norme approuvée de l'aviation.

3.12 Pesée d'aéronef

3.13 Procédures d'essais en vol

3.14 Echantillon de documents, étiquettes et formulaires utilisés

3.15 Parties appropriées du manuel d'exploitation du titulaire de certificat d'exploitant aérien.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°...../..... du/...../.....portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de certification et administration d'exploitants aériens

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

Ir. Déogratias RURIMUNZU

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I : DISPOSITION PRÉLIMINAIRES.....	2
Article 1. Dénomination.....	2
Article 2. Définitions.....	2
Article 3. Application.....	10
CHAPITRE II : CERTIFICAT D'EXPLOITANT AERIEN.....	11
Article 4. Conformité au certificat d'exploitant aérien.....	11
Article 5. Demande de certificat d'exploitant aérien.....	11
Article 6. Délivrance de certificat d'exploitant aérien.....	11
Article 7. Contenu de certificat d'exploitant aérien.....	12
Article 8. Validité et renouvellement de certificat d'exploitant aérien.....	13
Article 9. Amendement de certificat d'exploitant aérien.....	13
Article 10. Accès au contrôle.....	14
Article 11. Conduite de tests et d'inspections.....	14
CHAPITRE III : CERTIFICATION D'EXPLOITANTS AERIENS ET MAINTIEN DE VALIDITE.....	16
Article 12. Base d'exploitation.....	16
Article 13. Personnel de gestion nécessaire pour l'exploitation d'un transport aérien commercial.....	16
Article 14. Qualification du personnel.....	17
Article 15. Endoctrinement des procédures de la compagnie.....	18
Article 16. Système qualité	19
Article 17. Transmission et amendement de politique et de manuels de procédure.....	19
Article 18. Conservation, maintien des personnels et autres documents.....	20
Article 19. Contrôle du personnel et d'autres documents.....	21
Article 20. Enregistrement d'enregistreurs de vol.....	21
Article 21. Enregistrement d'aéronefs.....	21
Article 22. Aéronefs approuvés.....	22
Article 23. Location sans équipage d'aéronefs immatriculés à l'étranger.....	22
Article 24. Accord sur la banalisation.....	24
Article 25. Location avec équipage d'aéronefs.....	25
Article 26. Démonstration d'évacuation d'urgence.....	27
Article 27. Vols de démonstration.....	28
Article 28. Des installations	29
Article 29. Programme des opérations.....	29
CHAPITRE IV : GESTION DES OPERATIONS DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT AERIEN.....	31

Article 30. Manuel d'exploitation.....	31
Article 31. Programmes de formation.....	32
Article 32. Manuel d'utilisation d'aéronef.....	32
Article 33. Carnet de route du titulaire de certificat d'exploitant aérien.....	33
Article 34. Désignation de pilote commandant de bord.....	33
Article 35. Membres de l'équipage de cabine exigés.....	33
Article 36. Transport de passagers en situation spéciale.....	34
Article 37. Procédures de liste de vérification du poste de pilotage.....	35
Article 38. Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration.....	35
Article 39. Manuel de planification de performance.....	36
Article 40. Système de contrôle de données de performance.....	36
Article 41. Manuel de manutention et de chargement d'aéronef.....	36
Article 42. Masse et système de contrôle de données de centrage.....	36
Article 43. Manuel de membre de l'équipage de cabine.....	36
Article 44. Fiches d'instructions des passagers.....	37
Article 45. Système de contrôle de données aéronautiques.....	38
Article 46. Guide routier et cartes aéronautiques.....	39
Article 47. Sources de messages d'observations météorologiques.....	40
Article 48. Programme de dégivrage et d'antigivrage.....	41
Article 49. Supervision de vols de et système de contrôle.....	42
Article 50. Système de suivi de vols pour les exploitations de vols d'affrètement.....	42
Article 51. Installations de communication.....	43
Article 52. Routes et zones d'exploitation.....	43
Article 53. Installations de navigation en route.....	44
Article 54. Système de documents sur la sécurité des vols.....	44
Article 55. Gestion de la sécurité.....	44

**CHAPITRE V : SPECIFICATIONS RELATIVES AU CERTIFICAT
D'EXPLOITANT AERIEN.....46**

Article 56. Responsabilité de la maintenance.....	46
Article 57. Approbation et acceptation de systèmes de maintenance de certificat d'exploitant aérienne.....	47
Article 58. Manuel de contrôle de maintenance.....	47
Article 59. Gestion de la maintenance.....	49
Article 60. Système qualité de la maintenance.....	50
Article 61. Journal technique de bord.....	51
Article 62. Inscriptions dans le journal technique de bord.....	52
Article 63. Etats de maintenance.....	53
Article 64. Approbation pour remise en service ou états de section de maintenance dans le journal technique de bord.....	54
Article 65. Modification ou réparations d'aéronefs.....	54
Article 66. Programme de maintenance d'aéronef.....	55
Article 67. Maintenance, maintenance préventive et modifications.....	57

**CHAPITRE VI : GESTION DE LA SURETE EN MATIERE DE
CERTIFICAT D'EXPLOITANT AERIEN.....58**

Article 68. Spécifications de sûreté.....	58
Article 69. Programmes de formation de sûreté.....	58
Article 70. Rapports sur les actes d'intervention illicite.....	59

Article 71. Liste type des opérations de fouille de l'aéronef.....	59
Article 72. Sûreté du poste de pilotage.....	59

CHAPITRE VII : GESTION DES MARCHANDISES

DANGEREUSES EN MATIERE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT AERIEN.....60

Article 73. Approbation pour le transport de marchandises dangereuses.....	60
Article 74. Respect d'instructions techniques.....	60
Article 75. Restrictions frappant le transport aérien de marchandises dangereuses.....	61
Article 76. Classification des marchandises dangereuses.....	61
Article 77. Emballage.....	61
Article 78. Etiquetage et marquage.....	61
Article 79. Document de transport de marchandises dangereuses.....	62
Article 80. Acceptation des marchandises dangereuses.....	62
Article 81. Inspection pour dommages, déperditions ou contamination.....	62
Article 82. Décontamination.....	63
Article 83. Restrictions au chargement.....	63
Article 84. Renseignements à fournir.....	63
Article 85. Programmes de formation.....	64
Article 86. Comptes rendus d'accidents et incidents concernant les marchandises dangereuses.....	68

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS GENERALES.....69

Article 87. Possession d'attestation, autorisation, etc.....	69
Article 88. Dépistage des drogues et l'alcool et rapports.....	69
Article 89. Usage problématique de substances psychotropes.....	70
Article 90. Contrôle du certificat d'enregistrement.....	70
Article 91. Changement de nom.....	70
Article 92. Changement d'adresse.....	70
Article 93. Remplacement des documents.....	71
Article 94. Suspension et révocation de certificat d'exploitant aérien.....	71
Article 95. Usage et conservation de certificats et de dossiers.....	71
Article 96. Rapport sur de violations aux dispositions du présent règlement.....	72
Article 97. Exécution de directives.....	72
Article 98. Redevances aéronautiques.....	72
Article 99. Application du présent règlement au gouvernement et aux forces en visite au Burundi.....	73
Article 100. Application extraterritoriale de la réglementation.....	73

CHAPITRE IX : EXEMPTIONS.....74

Article 101. Exigences relatives à la demande d'exemption.....	74
Article 102. Contenu de la demande d'exemption.....	74
Article 103. Examen initial d'une demande d'exemption par l'Autorité.....	75
Article 104. Evaluation de la demande.....	75

CHAPITRE X : INFRACTIONS ET SANCTIONS.....77

Article 105. Contravention aux règlements.....	77
Article 106. Sanctions.....	77

CHAPITRE XI : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.....	78
Article 107. Durée de validité.....	78
Article 108. Dispositions transitoires.....	78
Article 109. Entrée en vigueur.....	78
ANNEXE I: MANUEL D'EXPLOITATION.....	79
ANNEXE II: MANUEL D'UTILISATION D'AERONEF.....	98
ANNEXE III: MANUEL DU MEMBRE EQUIPAGE DE CABINE.....	106
ANNEXE I V: SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SECURITE DES VOLS.....	108
ANNEXE V: MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE.....	114

