



Le Directeur Général

DECISION N°AAC/100/DG/TMJ/ALG/ 048 /18 DU 22 AOUT 2018
PORTANT REGLEMENT AERONAUTIQUE DE LA REPUBLIQUE
DEMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF A LA CERTIFICATION DES
TRANSPORTEURS AERIENS (RACD 09 Partie 2)

Le Directeur Général,

Vu, telle que modifiée et complétée à ce jour, la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale et son Annexe 6 ;

Vu la Loi n°08/009 du 07 juillet 2008 portant dispositions générales applicables aux Etablissements publics ;

Vu la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile ;

Vu l'Ordonnance n°15/013 du 17 mars 2015 portant nomination des membres du Conseil d'Administration et de la Direction Générale de l'Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;

Vu le Décret n°011/29 du 10 juin 2011 portant Statuts d'un Etablissement public dénommé Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;

Considérant la nécessité d'édicter un Règlement aéronautique relatif à la certification des transporteurs aériens ;

Vu l'urgence ;

...//... *Sh*

DECIDE :

Article 1^{er} :

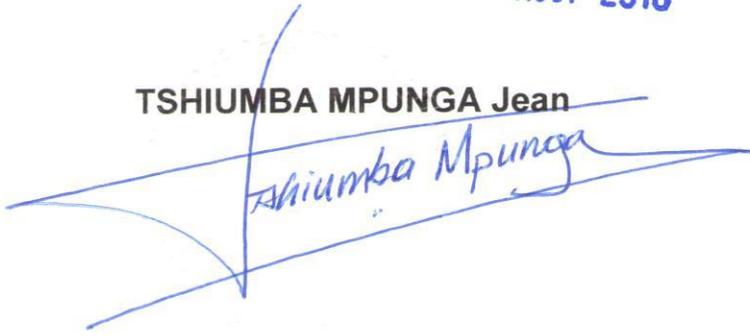
Est édicté, le Règlement aéronautique de la République Démocratique du Congo (RACD 09 Partie 2), relatif à la certification des transporteurs aériens, joint en annexe à la présente Décision.

Article 2 :

Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires à la présente Décision qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 22 AOUT 2018

TSHIUMBA MPUNGA Jean



Tshiumba Mpunga

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE



**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE
DÉMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF À LA
CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS
AÉRIENS
« RACD 09 »**

Partie 2
Certificat de transporteur aérien

Quatrième édition, Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

1. SOMMAIRE

Chapitre 1 - CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA)

Chapitre 2 - CERTIFICATION D'UN EXPLOITANT ET MAINTIEN DE VALIDITÉ DU CTA

Chapitre 3 - GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES

NORMES DE MISE EN OEUVRE

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

2. TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. SOMMAIRE.....	i
2. TABLE DES MATIERES.....	ii
3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	vii
4. LISTE DES AMENDEMENTS.....	xi
5. DOCUMENTS DE REFERENCE.....	xii
6. ABREVIATIONS.....	xiii
CHAPITRE 1 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA).....	1-1
9.1.1 Généralités	1-1
9.1.1.1 Objet	1-1
9.1.1.2 Domaine d'application	1-1
9.1.1.3 Définitions	1-1
9.1.1.4 Règles générales.....	1-2
9.1.1.5 Conformité au certificat de transporteur aérien	1-4
9.1.2 Exigences en matière de délivrance ou de modification du CTA	1-4
9.1.2.1 Conditions d'obtention du certificat de transporteur aérien	1-4
9.1.2.2 Contenu d'un certificat de transporteur aérien	1-5
9.1.2.3 Modification du certificat de transporteur aérien.....	1-6
9.1.3 Demande de délivrance, de modification et de renouvellement du certificat de transporteur aérien	1-7
9.1.3.1 Demande d'un certificat de transporteur aérien.....	1-7
9.1.3.2 Information à fournir pour une demande de CTA.....	1-8
9.1.3.3 Documents administratifs et techniques à fournir à l'Autorité pour une demande de CTA	1-8
9.1.3.4 Manuels à fournir à l'Autorité pour une demande de CTA.....	1-9
9.1.3.5 Délivrance ou refus d'une demande de CTA	1-10
9.1.3.6 Validité d'un certificat de transporteur aérien.....	1-10
9.1.3.7 Accès pour inspection	1-11
9.1.3.8 Conduite des inspections	1-11
9.1.3.9 Dérogations.....	1-11
9.1.3.10 Consignes opérationnelles	1-12
9.1.3.11 Renouvellement du certificat de transporteur aérien	1-12
CHAPITRE 2 CERTIFICATION D'UN EXPLOITANT ET MAINTIEN DE VALIDITÉ DU CTA...	2-1
9.2.1 Domaine d'application	2-1
9.2.1.1 Processus de certification d'un exploitant aérien	2-1
9.2.2. Administration	2-1
9.2.2.1. Base d'exploitation	2-1
9.2.2.2 Personnel d'encadrement requis pour une exploitation de transport aérien commercial	2-1
9.2.2.3 Système qualité	2-3
9.2.2.4 Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols	2-3
9.2.2.5 Gestion des manuels de procédures de l'exploitant	2-4

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

9.2.3 Exigences en matière d'aéronefs et location d'aéronefs	2-5
9.2.3.1 Aéronef autorisé pour une exploitation commerciale	2-5
9.2.3.2 Aéronef immatriculé à l'étranger en location coque nue	2-5
9.2.3.3 Substitution d'aéronef	2-6
9.2.3.4 Location d'aéronef entre deux exploitants sous la surveillance d'une même Autorité	2-6
9.2.3.5 Location d'aéronefs entre deux exploitants sous la surveillance de deux autorités différentes	2-7
9.2.3.6 Démonstration d'évacuation d'urgence	2-8
9.2.3.7 Vol de démonstration	2-9
9.2.3.8 Écarts constatés durant la phase de démonstration et d'inspection	2-10
9.2.3.9 Utilisation de la fiche de relevé des constatations contenu dans la liste de vérification Audit de compagnie aérienne (ETLAAC-OPS-09-35).....	2-11
9.2.3.10 Utilisation de la fiche d'action corrective (FAC) de l'exploitant	2-12
9.2.3.11 Traitement des délais	2-13
9.2.4 Maintien de validité du CTA	2-13
9.2.5 Suspension, rétablissement et retrait du CTA	2-13
9.2.6 Approbation par l'Autorité des opérations menées par un exploitant étranger à l'intérieur de la RDC	2-14
CHAPITRE 3 GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES	3-1
9.3.1.1 Domaine d'application	3-1
9.3.1.2 Manuel d'exploitation	3-1
9.3.1.3 Manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef	3-3
9.3.1.4 Guide routier-zones, routes et aérodromes	3-3
9.3.1.5 Manuel du programme de formation.....	3-4
9.3.1.6 Compte rendu matériel de l'exploitant (CRM)	3-4
9.3.1.7 Cartons de consignes aux passagers.....	3-4
9.3.1.8 Responsabilité de l'équipage.....	3-5
NORMES DE MISE EN ŒUVRE	
NMO 9.1.2.2-A Présentation et contenu du CTA et de spécifications opérationnelles pour avions	Nmo 9- 1
1. Objet et portée	Nmo 9- 1
2. Modèle de CTA.....	Nmo 9- 1
3. Spécifications d'exploitation applicables à chaque type d'aéronef.....	Nmo 9- 3
NMO : 9.1.2.2-B Supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien	Nmo 9- 6
0. Objet et portée	Nmo 9- 6
1. Législation aéronautique de base	Nmo 9- 6
2. Règlements d'exploitation spécifiques	Nmo 9- 6
3. Système et fonctions de supervision de la sécurité de l'État	Nmo 9- 6
4. Personnel technique qualifié	Nmo 9- 6
5. Indications technique, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité	Nmo 9- 7
6. Obligations en matière de certification	Nmo 9- 7
7. Obligations en matière de surveillance continue	Nmo 9- 7
8. Résolution des problèmes de sécurité	Nmo 9- 7

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

NMO 9.1.2.2-C Certification et validation des exploitants	Nmo 9- 8
1. Objet et portée	Nmo 9- 8
1.1 Introduction	Nmo 9- 8
1.2 Certification préalable requise	Nmo 9- 8
1.3 Pratiques de certification normalisées	Nmo 9- 8
2. Evaluations techniques requises en matière de sécurité	Nmo 9- 8
2.1 Approbations et acceptations	Nmo 9- 8
2.2 Démonstrations avant la délivrance de certaines approbations	Nmo 9- 9
2.3 Enregistrement des certifications	Nmo 9- 9
2.4 Coordination des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité	Nmo 9- 9
2.5 Responsabilités de l'Autorité et de l'Etat d'immatriculation	Nmo 9-10
3. Approbations	Nmo 9-10
3.1 Définition	Nmo 9-10
3.2 Certificat de transporteur aérien (CTA).....	Nmo 9-10
3.3 Dispositions exigeant une approbation.....	Nmo 9-11
3.4 Dispositions exigeant une évaluation technique	Nmo 9-12
4. Acceptations	Nmo 9-13
4.1 Définition	Nmo 9-13
4.2 Rapport de conformité.....	Nmo 9-13
4.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance	Nmo 9-14
5. Autres considérations relatives aux approbations et aux acceptations	Nmo 9-14
6. Validation des normes d'exploitation	Nmo 9-15
7. Amendement des certificats de transporteur aérien	Nmo 9-15
NMO 9.1.3.1 Modèles de formulaires de demande d'un certificat de transporteur aérien et des spécifications d'exploitation	Nmo 9-16
1. Objet	Nmo 9-16
2. Domaine d'application	Nmo 9-16
3. Formulaire de demande d'un certificat de transporteur aérien	Nmo 9-16
3.1 Spécimen du formulaire de demande préalable de CTA : (FOAAC-OPS-09-06).....	Nmo 9-17
3.2 Spécimen du formulaire de demande formelle de CTA : (FOAAC-OPS-09-07).....	Nmo 9-18
3.3 Spécimen du formulaire de demande de spécifications d'exploitation : (FOAAC-OPS-09-09).....	Nmo 9-21
NMO 9.2.2.2 Exigences en matière de personnel d'encadrement pour exploitation de transport aérien public	Nmo 9-23
1. Objet	Nmo 9-23
2. Domaine d'application	Nmo 9-23
3. Généralités	Nmo 9-23
4. Organisation de l'encadrement du détenteur d'un CTA	Nmo 9-23
4.1 Généralités	Nmo 9-23
4.2 Responsables désignés	Nmo 9-24
5. Adéquation et encadrement du personnel	Nmo 9-24
6. Infrastructures	Nmo 9-24
7. Documentation	Nmo 9-25
8. Exigences de qualifications et responsabilités du personnel d'encadrement	Nmo 9-25
8.1 Responsable des opérations aériennes	Nmo 9-25
8.2 Chef pilote.....	Nmo 9-26
8.3 Responsable de la gestion de la navigabilité.....	Nmo 9-27
8.4 Responsable de la qualité	Nmo 9-29
8.5 Responsable de la sécurité	Nmo 9-30

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

8.6 Responsable de la sécurité des vols	Nmo 9-31
8.7 Responsable de la formation.....	Nmo 9-33
8.8 Responsable des services au sol	Nmo 9-35
8.9 Responsable de la sureté	Nmo 9-38
8.10 Responsable des équipages de cabine.....	Nmo 9-40
9. Dérogation	Nmo 9-41
NMO 9.2.2.3 Système qualité d'un exploitant	Nmo 9-42
1. Objet	Nmo 9-42
2. Domaine d'application	Nmo 9-42
3. Système qualité	Nmo 9-42
4. Généralités	Nmo 9-42
4.1 Terminologie	Nmo 9-42
4.2 Politique qualité.....	Nmo 9-42
4.3 But du système qualité.....	Nmo 9-43
4.5 Responsable Qualité.....	Nmo 9-43
5. Système Qualité	Nmo 9-43
5.1 Introduction	Nmo 9-43
5.2 Portée	Nmo 9-43
5.3 Documentation de référence	Nmo 9-43
6. Programme d'assurance qualité	Nmo 9-44
6.1 Introduction	Nmo 9-44
6.2 Contrôle qualité.....	Nmo 9-44
6.3 Audit	Nmo 9-45
6.4 Auditeurs.....	Nmo 9-45
6.5 Indépendance des Auditeurs.....	Nmo 9-46
6.6 Portée de l'audit.....	Nmo 9-46
6.7 Programmation des Audits	Nmo 9-47
6.8 Surveillance et actions correctives	Nmo 9-47
6.9 Revue de direction	Nmo 9-48
6.10 Système d'enregistrements.....	Nmo 9-48
7. Responsabilité en matière d'assurance qualité pour les sous-traitants	Nmo 9-49
7.1 Sous-traitants.....	Nmo 9-49
8. Formation au système qualité	Nmo 9-49
8.1 Généralités	Nmo 9-49
8.2 Sources de formation	Nmo 9-50
9. Organisations d'au plus de 20 employés à plein temps	Nmo 9-50
9.1 Introduction	Nmo 9-50
9.2 Taille de l'exploitation.....	Nmo 9-50
9.3 Système qualité pour les petits et très petits exploitants	Nmo 9-50
10. Système qualité-exemples d'organisation	Nmo 9-51
NMO 9.2.3.3 Substitution d'aéronef	Nmo 9-52
NMO 9.2.3.4 Location d'aéronefs	Nmo 9-53
1. Objet	Nmo 9-53
2. Domaine d'application	Nmo 9-53
3. Mise en location sans équipage d'un aéronef immatriculé à l'étranger	Nmo 9-53
4. Banalisation d'aéronef	Nmo 9-54
5. Mise en location avec équipage complet	Nmo 9-54

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

NMO 9.2.3.6 Démonstration d'évacuation d'urgence	Nmo 9-56
1. Objet	Nmo 9-56
2. Domaine d'application	Nmo 9-56
3. Généralités	Nmo 9-56
NMO 9.3.1.2 Structure et teneur du manuel d'exploitation	Nmo 9-57
1. Objet.....	Nmo 9-57
2. Domaine d'application	Nmo 9-57
3. Généralités	Nmo 9-57
4. Manuel d'exploitation-structure et teneur	Nmo 9-58
4.1 Structure.....	Nmo 9-58
4.2 Teneur	Nmo 9-58
NMO 9.3.1.6 Compte rendu matériel (CRM)	Nmo 9-63
1. Objet	Nmo 9-63
2. Domaine d'application	Nmo 9-63
3. Généralités	Nmo 9-63
4. Contenu du CRM	Nmo 9-63
NMO 9.3.1.7 Cartons de consignes passagers	Nmo 9-67
1. Objet et portée	Nmo 9-67
2. Informations sur les cartons de consignes passagers	Nmo 9-67

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
1. SOMMAIRE				
i	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2. TABLE DES MATIERES				
ii	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
iii	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
iv	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
v	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
vi	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES				
vii	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
viii	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
ix	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
x	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
4. LISTE DES AMENDEMENTS				
xi	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
5. DOCUMENTS DE REFERENCE				
xii	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
6. ABREVIATIONS				
xiii	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
CHAPITRE 1 CERTIFICAT DE TANSPORTEUR AERIEN (CTA)				
1-1	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-2	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-3	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-4	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-5	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-6	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-7	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-8	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-9	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-10	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-11	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
1-12	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
CHAPITRE 2 CERTIFICATION D'UN EXPLOITANT ET MAINTIEN DE VALIDITÉ DU CTA				
2-1	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-2	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-3	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-4	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-5	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-6	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-7	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-8	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
2-9	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-10	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-11	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-12	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-13	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
2-14	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
CHAPITRE 3 GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES				
3-1	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
3-2	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
3-3	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
3-4	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
3-5	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
3-6	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NORMES DE MISE EN ŒUVRE				
NMO : 9.1.2.2-A PRÉSENTATION ET CONTENU DU CTA ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION POUR AVIONS				
Nmo.9- 1	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9- 2	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9- 3	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9- 4	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9- 5	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.1.2.2-B SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN				
Nmo.9- 6	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9- 7	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.1.2.2-C CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS				
Nmo.9- 8	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9- 9	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-10	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-11	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-12	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-13	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-14	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-15	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.1.3.1 MODÈLES DE FORMULAIRES DE DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION				
Nmo.9-16	04	Avril 2018	03	Avril 2018
Nmo.9-17	04	Avril 2018	03	Avril 2018
Nmo.9-18	04	Avril 2018	03	Avril 2018
Nmo.9-19	04	Avril 2018	03	Avril 2018
Nmo.9-20	04	Avril 2018	03	Avril 2018
Nmo.9-21	04	Avril 2018	03	Avril 2018
Nmo.9-22	04	Avril 2018	03	Avril 2018
NMO : 9.2.2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL D'ENCADREMENT POUR EXPLOITATION DE TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC				
Nmo.9-23	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-24	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
Nmo.9-25	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-26	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-27	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-28	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-29	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-30	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-31	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-32	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-33	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-34	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-35	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-36	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-37	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-38	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-39	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-40	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-41	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.2.2.3 SYSTÈME QUALITÉ D'UN EXPLOITANT				
Nmo.9-42	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-43	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-44	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-45	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-46	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-47	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-48	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-49	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-50	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-51	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.2.3.3 SUBSTITUTION D'AÉRONEF				
Nmo.9-52	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.2.3.4 LOCATION D'AÉRONEFS				
Nmo.9-53	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-54	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-55	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.2.3.6 DEMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE				
Nmo.9-56	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.3.1.2 STRUCTURE ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION				
Nmo.9-57	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-58	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-59	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-60	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-61	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-62	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

N° page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amdt	Date d'amdt
NMO: 9.3.1.6 COMPTE RENDU MATÉRIEL (CRM)				
Nmo.9-63	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-64	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-65	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
Nmo.9-66	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018
NMO : 9.3.1.7 CARTONS DE CONSIGNES PASSAGERS				
Nmo.9-67	04	Avril 2018	03	18 Avril 2018

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

4. LISTE DES AMENDEMENTS

Amendement	Date	Objet	Auteur	Approbation
00 1 ^{ère} édition	30 septembre 2012	Rédaction du Règlement tiré de l'annexe 6 à la Convention de Chicago, 9 ^{ème} édition amendement 35, Supplément E.	DET	DG/AAC
01 (2 ^{ème} édition)	15 Août 2015 16/05/2016 13/10/2016 26/01/2017	Révision complète du Règlement et insertion des normes des amendements n°36,37-A,37-B,38, et 39 l'annexe 6 partie 1 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 9.1.3.1 (a)(1) : Réaménagement du texte et indication des références des formulaires à compléter par l'exploitant s'adressant à l'Autorité pour l'obtention du CTA. ▪ Insertion de la section 9.2.1.1 précisant les différentes phases du processus de certification d'un exploitant aérien ▪ NMO 9.1.2.2: Mise à jour du modèle de CTA et des spécifications d'exploitations en conformité à l'annexe 6 de l'OACI, amendement 39. ▪ NMO 9.1.3.1 : Modification du contenu des formulaires de demande d'un CTA et des spécifications d'exploitations. ▪ 9.1.1.5 (j) et (k) : Reformulation des exigences sur le cumul des fonctions pour les responsables désignés ▪ NMO 9.1.2.2 : Ajout des coordonnées permettant de joindre sans délais excessif le service de gestion sur le modèle de CTA 	Commission CTA/SCO	DG/AAC
02 (3 ^{ème} édition)	25/07/2017	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Révision complète du RACD et intégration des dispositions des amendements n°40-A,40-B,40-C et 41 de l'Annexe 6 partie 1 ▪ Révision de la page de garde ; ▪ Changement de cartouche supérieur et inférieur ; ▪ Changement des pages d'administration du règlement ; ▪ Retrait des abréviations dans le texte et insertion dans l'administration ; ▪ Réaménagement du texte et changement du système de pagination 	DET	DG/AAC
03 (4 ^{ème} édition)	18/04/2018	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration des dispositions des amendements 42 et 43 de l'annexe 6 à la convention de Chicago, partie 1, 10^{ème} édition concernant : <ul style="list-style-type: none"> - les méthodes de gestion de la fatigue ; - l'harmonisation et alignement de la terminologie et de la formulation, dispositions actualisées relatives à la navigation fondée sur les performances (PBN), système de vision améliorée (EVS) et considérations relatives à l'extinction des incendies de fret dans le cas de déroutement ; - la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS) ; - la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ; - l'utilisation d'un format de compte rendu mondial amélioré pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes ; - la mise en œuvre du suivi normal des aéronefs ; - les orientations sur les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) ; - la sûreté du poste de pilotage ; - l'harmonisation et l'alignement des SARP sur la gestion de la fatigue ; - les modifications résultant de l'examen et de la restructuration de l'annexe 15 ; - les modifications résultant de la restructuration des procédures pour les services de la navigation aérienne ▪ Insertion des sections 9.2.3.8; 9.2.3.9 ;9.2.3.10 et 9.2.3.11 concernant le traitement des écarts constatés lors des audits et inspection des compagnies aériennes par les inspecteurs mandatés par l'Autorité. 	DET	DG/AAC

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

5. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES

- Annexe 6 à la Convention de Chicago, partie I, 10^{ème} édition juillet 2016, amendement n° 43 adopté le 07 mars 2018 : Chapitre 4, § 4.2, Appendices 2 ;5 et 6 et Supplément D.
- Doc. 8335 : Manuel des procédures d'inspections, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation, Cinquième édition - 2010
- Doc. 9760 : Manuel de navigabilité, troisième édition - 2014 ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

6. ABRÉVIATIONS

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

AAC/RDC	: Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo
CAM	: Manuel du personnel de cabine
CAT I	: Catégorie I
CDN	: Certificat de Navigabilité
CRM	: Compte Rendu Matériel
CTA	: Certificat de Transporteur Aérien, équivalent d'AOC (Air Operator Certificate) ou PEA (Permis d'Exploitation Aérienne)
LEC	: Liste d'Écarts de Configuration (ou CDL : Configuration Deviation List)
LME	: Liste Minimale d'Équipements (ou MEL : Minimum Equipment List)
MANEX	: Manuel d'Exploitation
MCM	: Manuel de Contrôle de Maintenance
MNPS	: Spécifications de performances minimales de navigation
MMD	: Manuel des opérations sur les marchandises dangereuses
MOS	: Manuel des Opérations au Sol
MQ	: Manuel Qualité
MSGs	: Manuel du Système de Gestion de Sécurité
MTOW	: masse maximale certifiée au décollage
NMO	: Norme de Mise en Oeuvre
OMA	: Organisme de Maintenance Agréé
PBN	: Navigation fondée sur les performances
PSE	: Programme de sûreté de l'exploitant
PM	: programme de Maintenance
RACD	: Règlement Aéronautique de la République Démocratique du Congo
RVSM	: Minimum de séparation verticale réduit

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

RACD 09 - CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Partie 2

Certificat de Transporteur Aérien

Exigences Règlementaires

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

CHAPITRE 1. CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

9.1.1 GÉNÉRALITÉS

9.1.1.1 OBJET

- (a) Le présent règlement prescrit les exigences pour la délivrance, le renouvellement et le maintien de validité du certificat de transporteur aérien (CTA) délivré par l'Autorité.
- (b) Le certificat de transporteur aérien (CTA) autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport aérien public conformément aux spécifications d'exploitation.

Note 1 - Dans le cadre du présent règlement le transport aérien public est synonyme au transport aérien commercial.

Note 2 - Des dispositions relatives à la teneur du certificat de transporteur aérien et des spécifications d'exploitation connexes figurent au § 9.1.2.2(b) du présent règlement.

- (c) Le CTA met en évidence les capacités juridiques, économiques, financières, techniques, opérationnelles, les moyens humains et matériels déployés par un exploitant pour assurer une activité aérienne déterminée dans le transport aérien commercial.
- (d) Il est délivré par l'Autorité après obtention de la Licence d'Exploitation accordée par le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.
- (e) Le certificat de transporteur aérien est émis en double exemplaires originaux dont le premier est délivré à l'exploitant par un courrier officiel du Directeur Général de l'Autorité avec une lettre d'accusé de réception et le second est conservé par l'AAC/RDC.

Notes -En outre, des copies certifiées conformes à l'original seront mises à bord de chaque aéronef de l'exploitant.

9.1.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement s'applique aux entreprises de transport aérien commercial domestique et international.
- (b) Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports, et les services aériens privés ne relève pas du présent règlement.
- (c) Sauf indication expresse, le RACD 09- partie 2 s'applique à toutes les opérations de transport aérien commercial par le détenteur de CTA pour lequel la République Démocratique du Congo est l'État de l'exploitant au sens défini par le présent règlement.

9.1.1.3 DÉFINITIONS

- (a) Les définitions du RACD 08- partie 1 ; 8.1.1.8 s'appliquent.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.1.1.4 RÈGLES GÉNÉRALES

- (a) Le postulant à un CTA ou à sa modification doit permettre à l'Autorité d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.
- (b) Le postulant à un CTA :
- (1) ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre autorité.
 - (2) doit avoir son siège principal d'exploitation, et le cas échéant, son siège social, situés en République Démocratique du Congo.
 - (3) doit avoir immatriculé au moins un (01) aéronef en état de navigabilité sur le registre national d'immatriculation.
 - (4) doit prouver à l'Autorité sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.
- (c) Nonobstant les dispositions du sous paragraphe (3) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux autorités, des avions immatriculés au registre d'immatriculation d'une autre autorité.
- (d) L'exploitant doit permettre à l'Autorité d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs, et s'assurer, en ce qui concerne la maintenance, que l'accès à tout organisme de maintenance agréé concerné est permis, afin de vérifier le maintien de la conformité aux dispositions de la réglementation.
- (e) Un CTA est modifié, suspendu ou retiré si l'Autorité n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.
- (f) L'exploitant doit démontrer à l'Autorité qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des dispositions en matière d'entretien qui sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés :
- (1) son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation,
 - (2) des procédures de supervision de l'exploitation ont été définies.
- Note - Le paragraphe 9.1.2.1(b) contient les éléments indicatifs sur les conditions d'obtention du CTA
- (g) L'exploitant doit établir des politiques et des procédures pour les tiers qui effectuent des travaux pour son compte.
- (h) L'exploitant doit nommer un dirigeant responsable accepté par l'Autorité, qui a mandat pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.
- (i) L'exploitant doit désigner des personnes acceptées par l'Autorité et responsables de l'encadrement et de la supervision. Ces postes comprennent notamment :
- (1) le responsable des opérations aériennes
 - (2) le chef pilote et/ou responsable de flotte ;
 - (3) le responsable des équipages de cabine ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (4) le responsable de la sécurité des vols ;
 - (5) le responsable de la formation ;
 - (6) le responsable de la gestion de la navigabilité ;
 - (7) le responsable des services au sol ;
 - (8) le responsable de la qualité ;
 - (9) le responsable de la gestion de la sécurité ;
 - (10) le responsable de la sûreté.
- (j) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est accepté par l'Autorité mais, pour les exploitants employant 21 personnes ou plus à plein temps, un responsable peut couvrir au maximum deux (02) domaines de responsabilités indiqués au paragraphe (i) ci-dessus.
 - (k) Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, un ou plusieurs des domaines de responsabilité ci-dessus peuvent être tenus par le dirigeant responsable si cela est accepté par l'Autorité. Néanmoins aucun responsable désigné ne peut cumuler plus de 3 domaines.
 - (l) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué conformément au manuel d'exploitation.
 - (m) L'exploitant doit prévoir des installations et services d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.
 - (n) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses avions et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.
 - (o) L'exploitant doit respecter les exigences en matière de maintenance contenues dans le RACD 05-3 pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTA.
 - (p) L'exploitant doit fournir à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation conforme aux dispositions de la section 9.3.1.2 du présent règlement.
 - (q) L'exploitant doit fournir à l'Autorité pour chaque aéronef de sa flotte un exemplaire du manuel de vol et établit des procédures pour assurer sa mise à jour en y apportant les changements rendus obligatoires ou approuvés par l'Etat d'immatriculation conformément aux exigences du RACD 08-partie 1, paragraphe 8.2.1.6(e).
 - (r) L'exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.
 - (s) L'Autorité approuve des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel d'encadrement ; ceci restant lié :
 - (1) au type d'exploitation;
 - (2) au nombre d'aéronefs utilisés; et
 - (3) à la zone d'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.1.1.5 CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Exigence de licence d'exploitation
La délivrance et la validité d'un certificat de transporteur aérien sont assujetties à la détention d'une licence d'exploitation en cours de validité spécifiant les activités couvertes.
- (b) Exigence de CTA
- (1) Un exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial que s'il détient un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) en état de validité délivré par l'Autorité.
 - (2) L'exploitant doit mettre à bord de ses avions une copie authentifiée du certificat de transporteur aérien ainsi qu'une copie des spécifications d'exploitation applicables au type d'avion auquel ils appartiennent, qui sont émises en même temps que le certificat. Les certificats et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'Autorité dans une autre langue que l'anglais sont accompagnés d'une traduction en anglais.
- (c) Privilèges du CTA
Le certificat de transporteur aérien autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.
- (d) Évaluation par l'Autorité
Le CTA n'est délivré que sur la base d'un rapport d'évaluation technique et légal de l'Autorité établi par ses soins.

9.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE OU DE MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

9.1.2.1 CONDITIONS D'OBTENTION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) La délivrance d'un Certificat de Transporteur 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.
- (b) Le postulant à la délivrance d'un CTA doit démontrer qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :
- (1) maintenir une structure organisationnelle convenable ;
 - (2) maintenir un système de contrôle d'exploitation ;
 - (3) satisfaire aux exigences relatives au programme de formation ;
 - (4) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance ;
 - (5) satisfaire aux régies de service aérien commercial applicables à l'exploitation ;
 - (6) mener l'exploitation dans des conditions de sécurité satisfaisantes ;
 - (7) disposer de personnel qualifié exerçant les fonctions d'encadrement (voir section 9.2.2.2 pour exigences en matière de personnel d'encadrement) ;
 - (8) disposer d'un programme de sécurité et de prévention des accidents ;
 - (9) disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipements appropriés à la zone d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage qui sont qualifiés pour cette zone et ce type d'exploitation ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (10) disposer d'un système de contrat d'exploitation conforme à la réglementation en vigueur ;
- (11) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la réglementation sur les licences, les opérations aériennes y compris les exigences en matière de formation, des politiques de sous-traitance, des processus de manutention, des procédures et des pratiques pour toutes les opérations de services d'assistance en escale.
- (12) disposer d'un manuel d'exploitation;
- (13) disposer d'un manuel de sûreté avec un programme de formation détaillé pour son personnel y compris pour tous les membres d'équipage ;
- (14) disposer d'un système de gestion de maintien de navigabilité agréé.
- (15) établir une structure organisationnelle incluant les responsabilités et l'autorité pour la gestion de toutes les fonctions de services d'assistance en escale.
- (16) conserver en permanence la responsabilité des services d'assistance en escale, même si les fonctions et tâches connexes ont été déléguées en sous-traitance, en totalité ou en partie, à un fournisseur de services.

9.1.2.2 CONTENU D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Le titre de transporteur aérien est notifié par la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (CTA) qui consiste en :
 - (1) une page principale signée par l'Autorité, et
 - (2) un document d'une ou plusieurs pages comprenant les dispositions spécifiques d'exploitation contenant les termes, conditions et autorisations applicables à l'exploitant.
- (b) Le Certificat de Transporteur Aérien (CTA) spécifie :
 - (1) L'État de l'exploitant et l'autorité de délivrance ;
 - (2) le nom de l'exploitant, le nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et l'adresse du siège principal d'exploitation ;
 - (3) le numéro, la date de délivrance et la période de validité ;
 - (4) nom, signature et fonction du représentant de l'Autorité ;
 - (5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.
 - (6) la description du type d'exploitation autorisé ;
 - (7) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;
 - (8) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'Autorité de l'immatriculation des avions exploités au titre de leur CTA ;
 - (9) les zones d'exploitation autorisées;
 - (10) les limitations spécifiques et;
 - (11) les agréments et les spécifications opérationnelles telles que :
 - (i) Cat. II/Cat. III (y compris les minimas autorisés)
 - (ii) MNPS
 - (iii) EDTO

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (iv) PBN
- (v) RVSM
- (vi) Transport de Marchandises Dangereuses
- (vii) Gestion de la navigabilité.

Note - La NMO 9.1.2.2-A contient les détails sur la présentation et le contenu du CTA ainsi que les renseignements qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au Certificat de Transporteur Aérien.

- (c) Les spécifications d'exploitation liées au Certificat de Transporteur Aérien comprennent les autorisations, conditions, limitations et approbations délivrées par l'Autorité conformément aux normes applicables pour l'exploitation et l'entretien conduit par l'exploitant.
- (d) La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés pour la première fois à compter du 30 juin 2016 et celle des spécifications d'exploitation connexes suivront les modèles figurant dans la NMO 9.1.2.2-A.
- (e) Tout exploitant doit se conformer au système établi par l'Autorité pour la certification et la surveillance continue, conformément à la NMO 9.1.2.2-B du présent règlement, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies au chapitre 5 du RACD 08- partie 1.
- (f) Concernant la surveillance des opérations d'un exploitant d'un autre Etat, le permis d'exploitation aérienne délivré par un État contractant est reconnu valable en RDC si les conditions qui sont régies à la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux règlements spécifiés dans le présent règlement.
- (g) Les exploitants étrangers effectuant des opérations en RDC doivent respecter un programme comprenant les procédures mise en place par l'Autorité pour surveiller les opérations effectuées sur son territoire. Des mesures appropriées seront prises par l'Autorité pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire
- (h) Les exploitants sous supervision de l'Autorité de la RDC doivent respecter les exigences fixées par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations.

Note - Les orientations sur la surveillance des opérations d'exploitants d'autres Etats sont données dans le manuel de procédure d'inspection d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation.

9.1.2.3 MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'exploitant informe l'Autorité de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu de la section 9.1.1.5.
- (b) L'Autorité peut procéder à la modification du CTA si :
 - (1) elle détermine que la sécurité du transport aérien public et l'intérêt public exigent un amendement ; ou
 - (2) un exploitant demande un amendement, et l'Autorité considère que la sécurité du transport aérien public et l'intérêt public permettent cet amendement.
 - (i) Si l'Autorité stipule par écrit que l'existence d'une situation d'urgence affectant la sécurité du transport aérien public exige un amendement immédiat dans l'intérêt public, un tel amendement est effectif sans délai à la date de réception de la notification par l'exploitant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (ii) Un exploitant peut faire appel d'un amendement mais doit s'y conformer dans l'exploitation, à moins qu'il ne soit retiré par la suite.
- (iii) Les amendements proposés par l'Autorité, autre que les amendements d'urgence, deviennent effectifs 30 jours après notification à l'exploitant, à moins que l'exploitant ne fasse appel de la proposition par écrit avant la date de prise d'effet. La date d'émission d'un appel reste la date d'effectivité jusqu'à ce que le processus d'appel soit à son terme.
- (iv) Les amendements proposés par l'exploitant sont faits au moins 30 jours avant la date prévue de toute exploitation sous cet amendement.
- (v) Nul ne doit effectuer une exploitation commerciale pour laquelle un amendement est exigé, à moins qu'il n'ait reçu notification d'approbation de l'Autorité.

9.1.3 DEMANDE DE DÉLIVRANCE ET DE RENOUELEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

9.1.3.1 DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Un exploitant s'adressant à l'Autorité pour l'obtention d'un certificat de transporteur aérien doit soumettre une demande :
 - (1) dans la forme et de la manière prescrite par l'Autorité en complétant les formulaires FOAAC-OPS-09-06 pour une demande préalable, FOAAC-OPS-09-07 pour une demande formelle et FOAAC-OPS-09-09 pour les spécifications d'exploitation tels qu'indiqués dans la NMO 9.1.3.1; et
 - (2) contenant tous les renseignements requis par l'Autorité.
- (b) Le postulant fait sa demande pour la délivrance initiale d'un CTA au moins 90 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation.
- (c) Au moment de sa demande, le postulant fournit à l'Autorité tous les renseignements et les manuels requis conformément au présent règlement.
- (d) La demande est déposée au moins :
 - (1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une première délivrance ;
 - (2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;
 - (3) 45 jours avant la date d'expiration du Certificat de Transporteur Aérien pour un renouvellement.

La **NMO 9.1.3.1** présente les modèles de formulaires de demande de certificat de transporteur aérien et de spécifications d'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.1.3.2 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE DEMANDE DE CTA

- (a) L'exploitant doit s'assurer que les informations ci-après sont incluses dans la demande initiale de CTA. :
- (1) le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse postale, physique et e-mail du postulant;
 - (2) une description de l'exploitation proposée ;
 - (3) une description détaillée et nominative de l'organisation de l'encadrement ;
 - (4) le nom du dirigeant responsable ;
 - (5) les noms des principaux responsables, notamment ceux chargés des opérations aériennes, du système de maintenance, de la formation et l'entraînement des équipages et des opérations au sol, système de la gestion de sécurité, système qualité, système sûreté, etc., accompagnés de leurs qualifications et expériences ;
 - (6) le manuel d'exploitation;
 - (7) la licence d'exploitation de service de transport commercial en cours de validité accompagnée du plan d'entreprise de transport aérien examiné et accepté par l'Autorité.
- (b) En ce qui concerne le système de maintenance de l'exploitant, les informations ci-après devront être jointes :
- (1) l'agrément de l'organisme de contrôle de maintenance ;
 - (2) le manuel de contrôle de maintenance (MCM);
 - (3) le programme de maintenance pour chaque type et modèle d'aéronef de la flotte;
 - (4) le compte rendu matériel (CRM);
 - (5) le cas échéant, les spécifications techniques du contrat de maintenance conclu entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé.

9.1.3.3 DOCUMENTS ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES À FOURNIR À L'AUTORITÉ POUR UNE DEMANDE DE CTA

- (a) La demande doit aussi comporter les documents suivant pour examen par l'Autorité :
- (1) certificat de transporteur aérien en état de validité de la compagnie auprès de laquelle ont été loués les appareils (en cas de location d'aéronefs d'une compagnie aérienne) ;
 - (2) contrats de location d'aéronefs;
 - (3) copies des contrats de maintenance conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé et dont l'agrément est validé par l'Autorité ;
 - (4) certificat d'immatriculation;
 - (5) certificat de navigabilité;
 - (6) certificat d'exploitation des instruments radioélectriques de bord ;
 - (7) licence de station radio;
 - (8) certificat de limitation de nuisance ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (9) attestation de police d'assurance, couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accident notamment, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers ;
- (10) licences du personnel navigant technique et de cabine ;
- (11) historique des aéronefs ; cellules ; moteurs ; (année de construction, maintenance et modifications, exploitation) ;
- (12) l'agrément de l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité ;
- (13) autorités répondant de la navigabilité des aéronefs ;
- (14) centres de maintenance;
- (15) engagement écrit à respecter les dispositions des lois et règlements nationaux et des conventions et accords internationaux auxquels la République Démocratique du Congo fait partie.

9.1.3.4 MANUELS À FOURNIR À L'AUTORITÉ POUR UNE DEMANDE DE CTA

- (a) Les manuels ou documents suivants sont élaborés par le postulant et déposés à l'Autorité pour une approbation ou acceptation :
 - (1) manuel d'exploitation (MANEX parties A ; B ; C et D) ;
 - (2) liste minimale d'équipements (LME/MEL) pour chaque type d'aéronefs ;
 - (3) liste d'écarts de configuration (LEC/CDL) pour chaque type d'aéronefs ;
 - (4) manuel du personnel de cabine (CAM) ; le cas échéant
 - (5) manuel des procédures d'urgence (ERP) ;
 - (6) programme de maintenance (PM) pour chaque type d'aéronefs ;
 - (7) manuel de contrôle de maintenance (MCM) ;
 - (8) programme de sûreté de l'exploitant (PSE) ;
 - (9) manuel du système de gestion de sécurité (MSGs) ;
 - (10) manuel qualité (MQ);
 - (11) manuel des opérations sur les marchandises dangereuses (MMD) ; le cas échéant
 - (12) manuel des opérations au sol (MOS)
 - (13) contrat de maintenance (CM) ; le cas échéant ;
 - (14) déclarations de conformité à la réglementation applicable;
 - (15) procédures normalisées (SOP).

Note- Certains des manuels ou documents cités ci-dessus peuvent être des parties distinctes du manuel d'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.1.3.5 DÉLIVRANCE OU REFUS D'UNE DEMANDE DE CTA

- (a) L'Autorité délivre un CTA, si après examen, elle trouve que le postulant :
- (1) satisfait aux exigences du RACD 09 (parties 1 et 2) ainsi qu'aux normes applicables pour un détenteur de CTA ;
 - (2) est convenablement et suffisamment équipé pour effectuer une exploitation de transport aérien commercial et la maintenance des aéronefs exploités ;
- (b) Le CTA n'est délivré, que si :
- (1) les aéronefs qui y sont spécifiés sont :
 - (i) pour les aéronefs inscrits au Registre national d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (CDN) en état de validité ;
 - (ii) pour les aéronefs inscrits à un Registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité (CDN) en état de validité.
 - (2) le système de maintenance a été approuvé par l'Autorité (agrément de l'organisme de gestion de la navigabilité);
 - (3) l'exploitant a démontré à l'Autorité qu'il est en mesure de :
 - (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée;
 - (ii) mettre en place et maintenir un Système Qualité, un Système de Gestion de la Sécurité et un Système Sûreté;
 - (iii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis;
 - (iv) respecter les exigences de la section 9.1.1.5;
 - (v) couvrir les charges d'exploitation et de maintenance exigées par la réglementation en vigueur.
- (c) L'Autorité peut refuser la demande d'un CTA si elle constate que :
- (1) le postulant n'est pas convenablement ou suffisamment équipé ou n'est pas capable de conduire l'exploitation de transport aérien commercial en toute sécurité.
 - (2) le postulant a précédemment été détenteur d'un CTA qui a été annulé ; ou
 - (3) un individu ayant contribué aux circonstances causant un processus d'annulation d'un CTA obtient substantiellement la propriété ou est employé dans une position requise par le présent règlement.

9.1.3.6 VALIDITÉ D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Un certificat de transporteur aérien ou toute partie de celui-ci délivré par l'Autorité reste valide pour une période de douze mois à moins que :
- (1) l'Autorité l'ait amendé, suspendu, annulé ou retiré ;
 - (2) l'exploitant l'ait restitué à l'Autorité ; ou
 - (3) l'exploitant ait suspendu ses opérations pour une durée de 60 jours

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.1.3.7 ACCÈS POUR INSPECTION

- (a) Une inspection est menée par l'Autorité au niveau de l'exploitant qui postule à un Certificat de Transporteur Aérien ou à une modification de ce certificat pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.
- (b) Tout exploitant garantit à l'Autorité le libre accès de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'Autorité en vue de déterminer la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.
- (c) Tout exploitant s'assure que l'Autorité jouit de l'accès et de la coopération avec tout organisme ou installation ayant un contrat de sous-traitance pour des prestations liées à l'exploitation ou à la maintenance dans le transport aérien public ; et
- (d) L'exploitant, afin de faciliter la tâche à l'Autorité, est tenu de se conformer aux dispositions suivantes :
 - (1) apporter aide et coopération à toute personne mandatée par l'Autorité et de lui donner libre accès, en tout temps au lieu, aux infrastructures et documents à surveiller ;
 - (2) présenter ces documents et enregistrements lorsque cela lui est demandé par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable ;
 - (3) le commandant de bord d'un aéronef, doit présenter à toute personne mandatée par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable, tout document transporté à bord d'un aéronef.
 - (4) L'exploitant fournit à l'Autorité un siège d'observateur à l'avant de tout aéronef à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage du vol peuvent être facilement observées.

Note - La convenance de l'emplacement du siège et la possibilité de surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage du vol sont déterminées par l'Autorité.

9.1.3.8 CONDUITE DES INSPECTIONS

- (a) L'Autorité exerce une surveillance continue sur l'exploitant pour s'assurer de son éligibilité continue quant au maintien de la validité de son CTA et approbations associées.
- (b) L'exploitant permet à l'Autorité de conduire les contrôles et inspections, en tout temps ou lieu, pour déterminer si l'exploitant est en conformité avec les lois, règlements, restrictions et conditions applicables à son CTA.
- (c) Tout manquement d'un transporteur aérien à rendre disponible un document exigé par l'Autorité est un motif de suspension de tout ou partie du Certificat de Transporteur Aérien.

9.1.3.9 DÉROGATIONS

- (a) L'Autorité peut, à titre exceptionnel et provisoire accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe, et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer dans ce cas particulier un niveau de sécurité acceptable.

Ladite autorisation sera émise comme une lettre d'autorisation de déviation aux procédures. L'Autorité peut mettre fin à la dérogation aux procédures ou l'amender à tout moment.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 – Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (b) La demande de dérogation aux procédures doit être motivée et faite sous une forme écrite et d'une manière acceptable par l'Autorité. Une demande de dérogation aux procédures doit comporter la description complète des circonstances et des justifications relatives à la dérogation aux procédures demandées, et démontrer que le niveau de sûreté et de sécurité sera maintenu égal à celui fourni par la règle pour laquelle l'autorisation a été recherchée.
- (c) Tout postulant/exploitant de transport aérien qui reçoit une autorisation pour déroger aux procédures doit disposer de moyens de la notifier à son personnel de commandement et au personnel concerné par cette dérogation y compris son étendue et sa limite de validité.

9.1.3.10 CONSIGNES OPÉRATIONNELLES

- (a) L'Autorité peut, à chaque fois qu'elle juge opportun, au moyen d'une consigne opérationnelle ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.
- (b) Les consignes opérationnelles doivent préciser :
 - (1) la raison de leur diffusion ;
 - (2) le domaine d'application et la durée ; et
 - (3) l'action à engager par les exploitants.

9.1.3.11 RENOUELEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) La demande de renouvellement du certificat de transporteur aérien CTA est adressée à l'Autorité 45 jours avant son expiration.
- (b) Les conditions de renouvellement du CTA sont identiques à celles de la délivrance initiale.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

CHAPITRE 2. CERTIFICATION D'UN EXPLOITANT AÉRIEN ET MAINTIEN DE VALIDITÉ DU CTA

9.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent sous chapitre fournit les exigences applicables à la certification et au maintien de la validité du CTA.

9.2.1.1 PROCESSUS DE CERTIFICATION D'UN EXPLOITANT AÉRIEN

- (a) Le processus applicable à la demande et à la délivrance d'un certificat de Transporteur aérien comporte cinq (05) phases, qui se présentent comme suit :
- (1) phase 1: phase préliminaire
 - (2) phase 2 : phase de présentation formelle de la demande
 - (3) phase 3: phase d'évaluation des documents
 - (4) phase 4 : phase de démonstration et d'inspection
 - (5) phase 5: phase de certification
- (b) Chacune des phases citées ci-dessus sont détaillées dans la brochure d'information relative à l'obtention du certificat de transporteur aérien « **BIAAC-OPS-09-01** » publié par l'Autorité.

9.2.2 ADMINISTRATION

9.2.2.1 BASE D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit maintenir une base principale d'exploitation et assure sur celle-ci des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.
- (b) L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.
- (c) Les bases principale et/ou secondaire d'exploitation peuvent être établies dans un même site ou dans des sites séparés.
- (d) Lorsqu'il se propose d'établir ou de changer l'emplacement de l'une ou l'autre base, l'exploitant notifie par écrit son intention à l'Autorité au moins 30 jours avant.

9.2.2.2 PERSONNEL D'ENCADREMENT REQUIS POUR UNE EXPLOITATION DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

- (a) Afin de satisfaire aux exigences de la section 9.1.1.5, le postulant doit :
- (1) avoir nommé un dirigeant responsable accepté par l'Autorité, qui a mandat pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance sont financées et effectuées selon les normes de sécurité élevées exigées par l'Autorité.
 - (2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

(3) disposer d'un personnel d'encadrement et de supervision qualifié et disponible, accepté par l'Autorité, avec des compétences avérées dans l'aviation civile et dans les fonctions suivantes:

- (i) responsable des opérations aériennes
- (ii) chef pilote et/ou responsable de la flotte ;
- (iii) responsable des équipages de cabine ;
- (iv) responsable de la sécurité des vols ;
- (v) responsable de la formation ;
- (vi) responsable de la gestion de navigabilité ;
- (vii) responsable des services au sol ;
- (viii) responsable de la qualité;
- (ix) responsable de la gestion de la sécurité ;
- (x) responsable de la sûreté.

La compétence dans l'aviation civile signifie que la personne doit avoir une qualification technique et une expérience dans la gestion acceptée par l'Autorité pour le poste concerné.

(b) L'Autorité approuve des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel d'encadrement ; ceci restant lié :

- (1) au type d'exploitation;
- (2) au nombre d'aéronefs utilisés; et
- (3) à la zone d'exploitation.

La **NMO 9.2.2.2** du présent règlement contient des exigences supplémentaires en matière de personnel d'encadrement pour exploitation de transport aérien commercial.

(c) Les personnes désignées aux fonctions requises ou acceptées conformément à cette section et toute personne chargée d'exercer les fonctions de contrôle d'exploitation doivent :

- (1) avoir suivi une formation adaptée ;
- (2) être qualifiées;
- (3) avoir de l'expérience;
- (4) s'acquitter de leurs responsabilités pour se conformer aux exigences de la Loi N°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile et de la réglementation en vigueur afin de maintenir la sécurité de l'exploitation ; et
- (5) en plus de leurs responsabilités, avoir une pleine compréhension notamment sur :
 - (i) les normes et pratiques recommandées sur la sécurité de l'aviation civile ;
 - (ii) le présent règlement;
 - (iii) les spécifications d'exploitation;
 - (iv) toutes les exigences nécessaires sur le maintien de la navigabilité des aéronefs ;
 - (v) les exigences des manuels du présent règlement

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

(d) L'exploitant doit :

- (1) déclarer dans les dispositions sur la politique générale de son manuel d'exploitation les tâches, les responsabilités et fonctions du personnel requis dans la présente section ;
- (2) indiquer dans le manuel d'exploitation les noms et adresses professionnelles des personnes assignées aux fonctions d'encadrement ainsi que leurs suppléants en cas d'empêchement pour assurer la continuité de la supervision de l'exploitation ;
- (3) notifier à l'Autorité dans les 10 jours tout changement de personnel ou toute vacance de postes listés au sous-paragraphe 9.2.2.2(a)(3) pour acceptation

9.2.2.3 SYSTÈME QUALITÉ

- (a) Tout exploitant doit établir un système qualité, maintenance et opérations, et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité, et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes sûres pour l'exploitation et le maintien de la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au dirigeant responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.
- (b) Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.
- (c) Le système qualité et le responsable qualité sont acceptés par l'Autorité.
- (d) L'exploitant doit décrire son système qualité dans une documentation pertinente telle qu'esquissé dans la **NMO 9.2.2.3**.
- (e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'Autorité peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que l'exploitant ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

Note - La **NMO.9.2.2.3** contient les exigences supplémentaires en matière de système qualité d'un exploitant aérien.

- (f) Dans le cas où l'exploitant est aussi un OMA, son système qualité doit s'intégrer dans les exigences d'un OMA puis être soumis à l'approbation de l'Autorité, et de l'État d'immatriculation pour les aéronefs non immatriculés en République Démocratique du Congo.

9.2.2.4 PROGRAMME DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET DE SÉCURITÉ DES VOLS

- (a) Tout exploitant doit établir un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols qui peut être intégré au système qualité et qui comprend :
 - (1) un programme pour assurer et maintenir la conscience du risque de toutes les personnes concernées par les opérations ;
 - (2) un système de comptes rendus volontaires et non punitifs d'événements permettant la collecte et le traitement des rapports d'incidents et d'accidents dans le but d'identifier les tendances négatives concernant la sécurité. Le système doit respecter l'anonymat des rapporteurs;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (3) l'évaluation des informations relatives aux incidents/accidents, leur diffusion et retour d'expérience ;
 - (4) un programme d'analyse des données de vol pour les avions de plus de 27.000 kg de masse maximale certifiée au décollage (MTOW) ; ce programme consiste à utiliser de manière proactive les données de vol numériques des opérations de routine en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation ; il ne peut être utilisé à des fins de sanction et est assorti des garanties adéquates pour protéger la ou les sources des données ; et
 - (5) la nomination d'une personne responsable du fonctionnement du programme.
- (b) Les propositions d'actions correctives résultant de ce programme sont de la responsabilité de la personne responsable de son fonctionnement.
 - (c) La vérification des actions prises à la suite de ces propositions d'actions correctives est du ressort du responsable Qualité.

9.2.2.5 GESTION DES MANUELS DE PROCÉDURES DE L'EXPLOITANT

- (a) Tout manuel requis par le présent chapitre doit :
 - (1) contenir les instructions et informations nécessaires pour permettre au personnel concerné d'exécuter ses tâches et responsabilités avec un haut niveau de sécurité ;
 - (2) contenir une description du système de diffusion des manuels, des amendements et des révisions accompagnées ;
 - (3) être dans une forme facilement révisable et contenir un système qui permet au personnel de déterminer l'état actuel de révision pour chaque manuel ;
 - (4) contenir une table des matières ;
 - (5) contenir une liste des pages effectives ;
 - (6) contenir les enregistrements des amendements et révisions accompagnés des dates d'insertion et d'entrée en vigueur en République Démocratique du Congo ;
 - (7) avoir une date de la dernière révision sur chaque page concernée ;
 - (8) ne pas être en contradiction avec aucune réglementation applicable de la République Démocratique du Congo ni disposition spécifique d'exploitation du transporteur aérien ;
 - (9) inclure une référence aux règlements de l'aviation civile appropriés ;
 - (10) les manuels présentés par l'exploitant à l'Autorité, les chapitres seront séparés par un intercalaire ;
 - (11) être approuvé par l'Autorité.
- (b) Nul ne doit motiver l'utilisation d'une quelconque procédure ni politique concernant des opérations aériennes ou des fonctions de maintien de la navigabilité des aéronefs sans une coordination préalable avec l'Autorité ;
- (c) L'exploitant doit soumettre tout projet concernant sa politique d'exploitation ou toute procédure à l'Autorité au moins 30 jours avant la date prévue d'application ;
- (d) Suite au paragraphe (c) ; si l'Autorité ne notifie pas sa réponse à l'exploitant, les amendements proposés par l'exploitant deviennent effectifs après une période de 90 jours à compter de la date de soumission.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AÉRONEFS ET LOCATION D'AÉRONEFS

9.2.3.1 AÉRONEF AUTORISÉ POUR UNE EXPLOITATION COMMERCIALE

- (a) Nul ne doit exploiter un aéronef en transport aérien commercial à moins que cet aéronef n'ait un certificat de navigabilité en cours de validité et satisfasse aux exigences de navigabilité applicables pour cette exploitation, y compris celles relatives à l'identification et aux équipements.
- (b) Nul ne doit exploiter un quelconque type spécifique d'aéronef dans le cadre de transport aérien commercial tant qu'il n'a pas complètement satisfait à la certification, incluant la délivrance d'un CTA listant ce type d'aéronef.
- (c) Nul ne doit exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement d'un type pour lequel il a reçu une autorisation en cours, à moins qu'il puisse démontrer que cet aéronef a complété un processus d'évaluation pour insertion dans la liste de flotte du transporteur aérien.
- (d) Nul ne doit exploiter un aéronef en location avec ou sans équipage pour le compte d'un autre exploitant sauf si ce n'est en conformité avec les lois et règlements applicables du pays dans lequel s'effectuent l'exploitation et les restrictions imposées par l'Autorité.

9.2.3.2 AÉRONEF IMMATRICULÉ À L'ÉTRANGER EN LOCATION COQUE NUE

- (a) Un exploitant aérien ne peut prendre en location sans équipage un aéronef immatriculé à l'étranger pour exploitation commerciale que si l'Autorité lui en donne l'autorisation ;
- (b) Nul ne doit être autorisé à exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger à moins que :
 - (1) il existe un accord en cours entre l'Autorité et l'État d'immatriculation et que, pendant que l'aéronef est exploité par l'exploitant aérien de la République Démocratique du Congo, les règlements d'exploitation de la République Démocratique du Congo lui soient applicables,
 - (2) il existe un accord en cours entre l'Autorité et l'État d'immatriculation et que :
 - (i) pendant que l'aéronef est exploité par l'exploitant aérien, les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation lui soient applicables ; ou,
 - (ii) si l'État d'immatriculation accepte de transférer tout ou une partie de la responsabilité de la navigabilité à l'Autorité conformément à l'article 83 bis de la Convention de Chicago, les règlements de navigabilité de la République Démocratique du Congo lui soient applicables dans les limites de l'accord entre l'Autorité et l'État d'immatriculation.
 - (3) l'accord reconnaît que l'Autorité doit avoir un accès libre et continu à l'aéronef en n'importe quel lieu et à n'importe quel moment.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3.3 SUBSTITUTION D'AÉRONEF.

- (a) Un exploitant ne peut substituer un aéronef avec un autre exploitant aérien sans l'approbation de l'Autorité.
- (b) Les exigences relatives au contrat de substitution d'aéronefs approuvé par l'Autorité sont indiquées dans la **NMO 9.2.3.3**.

9.2.3.4 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE D'UNE MÊME AUTORITÉ

(a) Mise en location avec équipage complet

- (1) Un exploitant fournissant un aéronef avec équipage complet à un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité conserve toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le présent règlement et demeure l'exploitant de l'aéronef.
- (2) Nul ne doit exploiter un aéronef en location avec équipage pour le compte d'un autre exploitant sauf si ce n'est en conformité avec les lois et règlements applicables du pays dans lequel s'effectuent l'exploitation et les restrictions imposées par l'Autorité.
- (3) Nul ne doit permettre à une autre entité ou exploitant d'opérer un aéronef en location avec équipage pour son compte à moins que :
 - (i) cet exploitant ne détienne un CTA ou un document équivalent d'un État contractant qui autorise ce type d'exploitation, et
 - (ii) l'exploitant aérien n'avise l'Autorité d'une telle exploitation et fournit une copie du CTA sous lequel l'exploitation est conduite.

(b) Mise en location avec équipage partiel

- (1) La location avec équipage partiel est définie comme étant une location avec équipage d'un aéronef, celui-ci étant exploité sous couvert du certificat du transporteur aérien du bailleur, qui fournit également l'équipage de conduite et, le cas échéant, une partie de l'équipage de cabine, étant entendu que tout ou partie de l'équipage de cabine sera fourni par le preneur.
- (2) Dans le cas décrit ci-dessus, l'Autorité veille à ce que les membres de l'équipage de conduite comme les membres de l'équipage de cabine aient reçu une formation de manière à utiliser des procédures de communication et d'urgence communes et veille à ce que les membres de l'équipage de cabine reçoivent une formation appropriée.
- (3) Lorsque le bailleur fournit seulement l'équipage de conduite et que le preneur (l'exploitant) fournit l'équipage de cabine, l'exploitant s'assure :
 - (i) que l'équipage de cabine reçoit une formation supplémentaire, dans le cadre du programme de formation approuvé du bailleur, pour qu'ils se familiarisent avec les fonctions qui peuvent être les leurs en cas d'urgence à bord de cet aéronef ;
 - (ii) que les membres d'équipage de cabine soient informés sur les normes de l'Etat du bailleur en ce qui concerne les limites de temps de vol et de service et les périodes de repos ainsi que la manière d'exercer leurs fonctions et responsabilités à bord de cet aéronef.

Note - La **NMO 9.2.3.4** contient les exigences supplémentaires en matière de location d'aéronef.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

(c) Toutes locations, sauf mise en location avec équipage complet

- (1) Un exploitant utilisant un avion d'un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité, ou le lui fournissant, obtient préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'Autorité. Toute condition partie de cette approbation est incluse dans le contrat de location.
- (2) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'Autorité sont tous considérés, en ce qui concerne l'aéronef loué, comme des modifications du CTA en vertu duquel les vols seront exploités.

9.2.3.5 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE DE DEUX AUTORITÉS DIFFÉRENTES

(a) Prise en location avec inscription sur le CTA du preneur

- (1) Toute condition faisant partie de l'inscription sur le CTA doit être incluse dans le contrat de location.
- (2) L'exploitant s'assure qu'en ce qui concerne les aéronefs pris en location et inscrits sur son CTA., toutes les différences avec les exigences relatives à l'équipement de l'aéronef sont notifiées, et acceptées par l'Autorité.

(b) Prise en location d'un aéronef exploité sur le CTA du bailleur

- (1) L'exploitant ne doit pas prendre en location un aéronef restant inscrit sur le CTA du bailleur sans l'approbation de l'Autorité.
- (2) L'exploitant s'assure que, en ce qui concerne les aéronefs restant inscrits sur le CTA du bailleur :
 - (i) les normes de sécurité du bailleur relatives à la maintenance et à l'exploitation sont équivalentes aux dispositions du présent règlement ;
 - (ii) le bailleur est un exploitant détenteur d'un CTA délivré par un État contractant ;
 - (iii) l'aéronef possède un certificat de navigabilité conforme à la réglementation ;
 - (iv) toute exigence rendue applicable par l'Autorité est respectée.

(c) Mise en location d'un aéronef inscrit sur le CTA du preneur

- (1) L'exploitant peut donner en location un aéronef pour le transport aérien commercial à tout exploitant d'un État contractant sur le CTA duquel l'aéronef sera inscrit à condition que les conditions suivantes soient remplies :
- (2) L'Autorité a retiré l'aéronef du CTA de son exploitant après que l'autorité réglementaire étrangère ait accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de la maintenance et de l'exploitation de l'avion.
- (3) L'avion est entretenu conformément à un programme de maintenance approuvé par l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3.6 DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

- (a) L'exploitant (postulant à un CTA) doit :
- (1) démontrer à l'Autorité et préalablement à la délivrance du CTA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence de ses aéronefs ;
 - (2) procéder à une évacuation d'urgence partielle qui démontre l'efficacité de la formation des membres d'équipage et des procédures d'évacuation d'urgence ;
 - (3) attribuer à chaque membre d'équipage de conduite les fonctions à accomplir en cas d'urgence ou dans une situation nécessitant une évacuation d'urgence ; et
 - (4) établir à la satisfaction de l'Autorité les procédures à suivre, et la répartition des tâches et les compétences des membres d'équipage, ainsi que l'équipement à utiliser en cas d'urgence, pour évacuer en 90 secondes ou moins le nombre maximal de personnes, passagers et équipage, dont la présence est autorisée à bord de chaque aéronef utilisé sur les services de transport aérien public.
- (b) Les membres d'équipage de cabine utilisés dans les démonstrations d'évacuation d'urgence doivent :
- (1) Etre choisi par hasard par l'autorité ;
 - (2) Avoir terminé le programme de formation approuvé par le postulant au CTA pour le type et modèle d'avion ;
 - (3) Avoir passé les exercices et le contrôle de compétence sur l'équipement d'urgence et procédures.
- (c) La démonstration d'évacuation d'urgence pour le nombre maximal de personne, n'est pas requise si l'exploitant fait une requête pour une exemption prouvant que :
- (1) L'aéronef à exploiter a fait l'objet d'une démonstration d'évacuation d'urgence satisfaisante pour le nombre maximal de personnes lors de sa certification de type ou durant la certification d'un autre exploitant ;
 - (2) Il y a une analyse technique, montrant qu'une évacuation est encore possible dans les 90 seconds standards, lorsque la configuration de l'aéronef est différente concernant le nombre d'issue ou type d'issues ou nombre de membre d'équipage de cabine ou emplacement des membres d'équipage de conduite.
- (d) Lorsque la démonstration d'évacuation d'urgence pour un nombre maximal de personne, n'est pas requise, l'exploitant effectue une démonstration d'évacuation partielle avec le personnel disponible, en utilisant des procédures et équipements prévoyant suffisamment de sortie de secours ouverts pour une évacuation dans moins de 15 secondes.
- (e) Nul ne doit affecter un aéronef dans une exploitation prolongée au-dessus des eaux à moins de démontrer au préalable à l'Autorité qu'il a la capacité et l'équipement nécessaires pour accomplir ses procédures d'amerrissage forcé.
- Note - La **NMO.9.2.3.6** donne les exigences supplémentaires concernant les démonstrations d'évacuation d'urgence.
- (f) Avant l'obtention du CTA, le postulant doit avant de procéder à une démonstration d'évacuation d'urgence demander et obtenir l'approbation de l'Autorité.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3.7 VOL DE DÉMONSTRATION

- (a) Nul ne peut exploiter un type d'aéronef dans le transport aérien commercial à moins qu'il ne conduise d'abord des vols de démonstration satisfaisants pour l'Autorité dans ce type d'aéronef.
- (b) Nul ne peut utiliser un aéronef dans une zone spéciale désignée ou utiliser un système de navigation spécialisé, sauf s'il effectue un vol de démonstration satisfaisant pour l'Autorité.
- (c) Les vols de démonstration exigés au paragraphe (a) doivent être effectués conformément aux règlements applicables au type d'exploitation envisagé, au type d'aéronef utilisé et les procédures définies par le constructeur (manuel de vol).
- (d) L'Autorité exige de l'exploitant un ou plusieurs vols de démonstration si elle juge nécessaire l'exécution de ces vols pour la sécurité ou après l'accomplissement de certaines tâches de Maintenance.
- (e) Tout postulant à un CTA doit effectuer des vols de démonstration contenant au moins :
- (1) cent (100) heures de vol pour les compagnies long courrier, quarante (40) heures pour les compagnies moyen-courrier, vingt (20) heures pour les compagnies court-courrier ; à moins que l'Autorité ne détermine que le niveau de compétence et d'expérience a été démontré en moins d'heures.
 - (2) cinq (5) heures de nuit (si applicable).
 - (3) cinq (5) procédures d'approche aux instruments dans des conditions météorologiques simulées ou réelles, si les vols IFR doivent être autorisés ; et entrée dans un nombre représentatif d'aéroports/aérodromes en route, tel que déterminé par l'Autorité.
- (f) Nul ne peut transporter des passagers à bord d'un aéronef pendant les vols de démonstration, à l'exception des compagnies déjà en activité, de ceux nécessaires pour effectuer les vols de démonstration et ceux désignés par l'Autorité ;
- (g) Les exploitants d'aéronef de moins de 5700 kg, sont soumis aux mêmes exigences de démonstration.
- (h) Définitions:
- (i) « **aéronef à modification matérielle** » désigne un aéronef équipé d'un groupe motopropulseur que ceux pour lesquels il est certifié ; ou des modifications à l'aéronef ou à ses composants affecter matériellement les caractéristiques de vol.
 - (ii) Les **vols court-courriers** sont ceux dont la durée n'excède pas environ 02h00/02h30, et étant effectués notamment sur le territoire national de la compagnie.
 - (iii) Les **vols moyen-courriers** sont ceux dont la durée n'excède pas environ 03h30/04h00, et étant effectués notamment sur les pays limitrophes de la compagnie.
 - (iv) Les **vols long-courriers** sont ceux dont la durée excède 04h00, et étant effectués pour voler sur de longues distances.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3.8. ÉCARTS CONSTATÉS DURANT LA PHASE DE DÉMONSTRATION ET D'INSPECTION

- (a) À tout moment de la phase de démonstration et d'inspection, si le postulant ne respecte pas le calendrier de certification, ou si sa gestion des diverses activités (telle que la formation) ou d'autres éléments s'avèrent déficientes, des mesures correctives appropriées doivent être prises.
- (b) Les constatations relevées lors des audits et des inspections sont classées en catégories pour permettre d'évaluer le degré de risques liés à la sécurité.
- (c) Ces constatations s'appliquent aux exploitants d'aéronefs, aux expéditeurs (transporteurs aériens, sociétés d'assistance en escale, agences de frets), transitaires, opérateurs postaux désignés et aux organismes de formation aéronautique (OFA).
- (d) Les constatations sont catégorisées suivant les niveaux ci-après :
- (1) **Niveau C : Constatation critique** qui de par sa nature, a le potentiel de causer des pertes en vies humaines, des blessures graves ou des dommages aux installations et équipements et qui nécessite qu'une action correctrice soit prise immédiatement (sans délai) ;
 - (2) **Niveau M : Constatation majeure** traduisant un événement ou une déficience impliquant un système qui a causé ou a le potentiel de causer des problèmes importants à son fonctionnement ou à son efficacité et qui nécessite qu'une action corrective soit prise dans un délai maximal d'un (01) mois ;
 - (3) **Niveau m : Constatation mineure** traduisant un cas isolé de déficience qui ne préjuge pas d'un problème important de système et qui nécessite l'accomplissement d'actions correctives dans un délai maximal de mois (03) mois ;
 - (4) **R : Recommandation** ne traduisant pas une constatation, mais une situation où il est souhaitable d'apporter des améliorations dans un intervalle de délai compris entre six (06) et douze (12) mois ;
 - (5) **N/A : Non applicable** traduisant un point qui ne s'applique pas à l'entité auditée ;
 - (6) **N/C : Non Confirmé** traduisant un point dont la conformité avec la documentation exigée n'a pas pu être vérifiée lors de l'inspection ou de l'audit pour une raison quelconque (par exemple, par manque de temps, absence du personnel clé, etc...) ou un point ayant fait l'objet d'observations ou d'informations contradictoires.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3.9 UTILISATION DE LA FICHE DE RELEVÉ DES CONSTATATIONS CONTENUES DANS LA LISTE DE VERIFICATION AUDIT DE COMPAGNIE AERIEENNE (ETLAAC-OPS-09-35).

1 : INDICATION A FOURNIR :

Nom de l'exploitant

Type et date de l'inspection/audit

Reference et date du courrier AAC

Reference de l'inspection/audit

2 N° de la constatation	3 Constatations Relevé de la constatation	4 Classification Niveau de constatation relevé par l'AAC en accord avec l'exploitant	5 Actions correctives Détail de l'action corrective de l'exploitant avec des preuves documentées	6 Délai (jj/mm/aa) Délai proposé par l'exploitant et accepté par l'AAC	7 Clôture (Réservé à l'Autorité) Date de clôture avec la mention « clôturée »
8					
Type d'inspection/audit EX : DOSSIER DU PERSONNEL D'EXPLOITATION (Equipage de Conduite)					
1					
2					
3					
4					
Type d'inspection/audit EX : DOSSIER DU PERSONNEL D'EXPLOITATION (Equipage de Cabine)					
5					
6					
Type d'inspection/audit EX : DOSSIER DU PERSONNEL D'EXPLOITATION (Agent Technique d'Exploitation)					
7					
8					
Type d'inspection/audit EX : ETATS FINANCIERS DE L'ANNEE 2016					
9					
10					
11					
12					

Niveau **C** : constatation critique (sans délai)

Niveau **M** : constatation majeure (01 mois maximum)

Niveau **m** : constatation mineure (03 mois maximum).

9	10
Nom, signature et cachet du point focal	Date
INDICATION A FOURNIR (Nom, Signature et cachet)	INDICATION A FOURNIR (Date)

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3.10 UTILISATION DE LA FICHE D'ACTION CORRECTIVE (FAC) DE L'EXPLOITANT

1 (Logo de l'exploitant)	Fiche d'actions corrective 2 (Titre)	EX :xxx.....FAC-01 3 Dénomination du formulaire exploitant/Date révision et édition
-----------------------------	---	---

4 Origine: Type d'inspection/audit		5 N° de fiche : N° de la fiche individuelle
6 Entité : Lieu de l'inspection/Audit		7 Date de l'audit/inspection : INDICATION A FOURNIR : Date
8 Constatation : Relevé de la constatation écrite, faite par l'AAC et contenue dans la fiche de relevé des constatations à l'exploitant (ETFAAC-OPS-09- 35)		
Classification	9 Niveau de classification de la constatation (C, M, m)	
Action Corrective	10 Détail de l'action corrective de l'exploitant avec des preuves documentées	
Délai de mise en œuvre	11 Date de mise en œuvre proposée par l'exploitant en accord avec l'AAC lors de la réunion de débriefing après l'inspection/audit.	
Observations	12 Observations de l'exploitant concernant l'action corrective mentionnée en (8)	
13 Date, signature, cachet du Dirigeant Responsable INDICATION A FOURNIR :_Date, signature, cachet du DR		
14 Clôture (A renseigner lors de la clôture par l'AAC)		
15 Preuves	16 Date, signature, cachet de l'inspecteur principal de l'AAC	

Après l'étude de FAC du postulant/exploitant, l'utilisation de code de couleur par le CP (chef de projet) ou le Chef d'équipe qui est un inspecteur principal sera faite pour signifier que :



Code « VERT » : constatation clôturée.



Code « ORANGE » constatation donc l'évidence a été fournie et jugée satisfaisante mais à confirmer lors d'un contrôle sur site avant clôture effective.



Code « ROUGE » constatations donc l'évidence n'est pas satisfaisante ou non traitée.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.2.3.11 TRAITEMENT DES DELAIS

- (a) Lors du débriefing effectué après l'inspection/audit en présence de l'interface du postulant concerné, il sera décidé d'un commun accord de la date butoir d'exécution de chacune des actions correctives des constatations relevées, en fonction de sa catégorisation.
- (b) Il sera également signifié l'interface concerné de l'exploitant, lors de ce débriefing, que l'AAC doit être tenue au courant par courrier, des lacunes/constatations relevées qui ne seront pas corrigées dans les délais en mentionnant les raisons.
- (c) Tout dépassement du délai règlementaire à la clôture d'une lacune/constatation, sans l'aval de l'AAC/RDC, doit faire l'objet d'une information immédiate de la part du point focal au Directeur Général de l'AAC/RDC en mentionnant une proposition d'action immédiate à prendre envers l'exploitant.
- (d) Cette proposition du point focal au Directeur Général de l'AAC/RDC doit prendre en compte l'effet de l'impact de cette lacune/constatation sur le niveau de sécurité de l'exploitation en cours.

9.2.4 MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA

- (a) La durée de validité du CTA est d'un an au bout de laquelle il est renouvelé si l'exploitant satisfait aux exigences requises.
- (b) Le maintien de la validité d'un CTA ou d'un document équivalent dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de la section 9.1.2.1 du présent règlement, sous la supervision de l'Autorité.
- (c) La durée de validité du certificat peut être réduite si l'Autorité le juge nécessaire.

9.2.5 SUSPENSION, RETABLISSEMENT ET RETRAIT DU CTA

- (a) Suspension:

Le certificat de transporteur aérien peut être suspendu ou retiré dans les cas suivants :

- (1) si l'Autorité constate que les conditions ayant motivé sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'exploitant ne se conforme pas aux dispositions réglementaires applicables ;
- (2) si le transporteur aérien n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de six (6) mois.

- (b) Rétablissement:

En cas de suspension, le rétablissement se fait quand les services compétents sont assurés que l'exploitant a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.

- (c) Retrait:

L'Autorité retire le certificat de transporteur aérien si :

- (1) elle juge que les conditions ayant conduit à la délivrance du CTA ne sont plus remplies ;
- (2) elle juge que les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;
- (3) l'exploitant en formule la demande.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (d) En cas de retrait ou de suspension, l'exploitant a l'obligation de retourner le CTA à l'Autorité.
- (e) En cas de retrait du CTA par l'Autorité, l'exploitant aérien doit soumettre une nouvelle demande pour la délivrance d'un nouveau CTA.

9.2.6 APPROBATION PAR L'AUTORITÉ DES OPÉRATIONS MENÉES PAR UN EXPLOITANT ÉTRANGER A L'INTÉRIEUR DE LA RDC

Le terme « approbation » d'un exploitant étranger, tel qu'il est utilisé dans le présent règlement n'a pas la même signification que le processus d'approbation d'un exploitant national ; par contre dans le contexte des exploitants étrangers, le terme « approbation » est interprété comme un processus de validation du certificat de transporteur aérien débouchant sur la reconnaissance dudit certificat et des opérations menées par l'exploitant étranger. Lorsque le contexte s'y prête, le terme « approbation » est l'équivalent du terme « validation » relatif au Manuel des procédures, d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation, dans le contexte des exploitants étrangers.

Conformément à ce qui précède, afin d'exercer son autorité et de se conformer aux obligations qui lui incombent en vertu de la Convention de Chicago en ce qui concerne la sécurité des opérations menées à l'intérieur de la RD Congo, l'Autorité a élaboré des procédures concernant la supervision de la sécurité des services assurés par les exploitants étrangers et l'autorisation qui doit être accordée à ceux-ci pour qu'ils puissent opérer à l'intérieur de la RD Congo conformément à la réglementation nationale.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

CHAPITRE 3. GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES

9.3.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce chapitre fournit les exigences sur la certification qui s'appliquent à la gestion du personnel d'exploitation et à leurs fonctions.

9.3.1.2 MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions de la **NMO 9.3.1.2**. Ce manuel d'exploitation est modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions sont communiquées à toutes les personnes qui doivent l'utiliser.
- (b) L'exploitant doit remettre à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fait l'objet, pour examen et acceptation/approbation. L'exploitant ajoute au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'Autorité exige l'insertion.

Note 1 - Les spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans la NMO 9.3.1.2

Note 2 - Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés conformément aux normes figurant aux RACD 08-partie 1 sections 8.5.3.5, 8.5.1.13, 8.8.1.31, 8.8.1.32 et 8.10.1.4

- (c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On y trouve aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.
- (d) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.
- (e) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat de transporteur aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est approuvé par l'Autorité.
- (f) L'exploitant doit préparer le manuel d'exploitation en langue française. Il peut l'élaborer en langue anglaise en prenant la précaution de s'assurer que le personnel chargé de l'utiliser ait l'habileté nécessaire pour en faire usage.
- (g) L'exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.
- (h) Le manuel d'exploitation doit porter sur les domaines spécifiques indiqués ci-après et peut être publié en parties séparées :
- (1) Partie A : Généralités, comme spécifié à la présente section et au guide d'élaboration du manuel d'exploitation (**GIAAC-OPS-09-02 : Annexe I**)
 - (2) Partie B : Renseignements sur l'utilisation de l'aéronef, comme spécifiés à la section 9.3.1.3 et au guide d'élaboration du manuel d'exploitation (**GIAAC-OPS-09-02 : Annexe II**)
 - (3) Partie C : Guide routier-zones, routes et aérodromes, comme spécifiés à la section 9.3.1.4 et au guide d'élaboration du manuel d'exploitation (**GIAAC-OPS-09-02 : Annexe III**)

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

(4) Partie D : Formation, comme spécifiée à la section 9.3.1.5 et au guide d'élaboration du manuel d'exploitation (GIAAC-OPS-09-02 : Annexe IV).

- (i) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, l'exploitant doit fournir aux membres d'équipage une copie, ou des extraits, individuels des parties A et B du manuel d'exploitation pertinents pour une étude personnelle.
- (j) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. Il doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatif à ses tâches.
- (k) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées dudit document assure sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par le responsable des opérations au sein de la compagnie.
- (l) L'exploitant doit fournir à l'Autorité les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée/acceptée, cette approbation/acceptation est obtenue avant l'entrée en vigueur dudit amendement.

Note - Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation/acceptation exigée ait été demandée.

- (m) L'exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'Autorité.
- (n) L'exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée/acceptée.

Note - Toutefois, cette exigence n'empêche pas l'exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.

- (o) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation aisée.
- (p) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.
- (q) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas l'exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation à bord de l'avion.
- (r) Le manuel d'exploitation est tenu constamment à jour.

Note 1 - Les spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans la NMO 9.3.1.2.

Note 2 - Les éléments du manuel d'exploitation sont approuvés/acceptés par l'Autorité, conformément aux dispositions du présent règlement.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

9.3.1.3 MANUEL DE RENSEIGNEMENTS SUR L'UTILISATION DE L'AÉRONEF

- L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour un manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef (Manex Partie B) à l'intention des membres d'équipage pour les aider dans l'utilisation de ses aéronefs.
- Le manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef contient les procédures d'utilisation normales, anormales et d'urgence portant sur l'exploitation de l'aéronef ;
- Dans les cas où le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et les limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, qui sont désignées clairement comme étant des exigences de ce manuel.
- L'exploitant qui a établi un manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef soumet à l'Autorité, pour acceptation un exemplaire pour l'utilisation de chaque type et variante d'aéronef exploité et toutes les modifications qui y sont apportées.
- L'Autorité accepte le manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef, et toutes les modifications qui y sont apportées avant toute utilisation.
- Chaque manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef doit être basé sur les données fournies par le constructeur pour le type et la variante spécifiques de l'aéronef exploité par le titulaire du CTA et doit comprendre les paramètres spécifiques d'exploitation, les détails portant sur les systèmes de l'aéronef et les listes de vérification qui s'appliquent aux opérations effectuées par le titulaire du CTA qui sont approuvées par l'Autorité. La conception du manuel doit respecter les principes relatifs aux facteurs humains.
- Le manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef doit être fourni aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes désignées pour occuper des fonctions de contrôle opérationnel pour chaque aéronef exploité par le titulaire du CTA.
- L'exploitant aérien qui a établi un manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef s'assure qu'un exemplaire de ce manuel est transporté à bord de l'aéronef qui en est l'objet.
- Il procède à la mise à jour du manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef en y apportant les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation.

Note 1 - Les spécifications relatives à la teneur du manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef figurent au § 4.2.2 de la **NMO 9.3.1.2**.

Note 2- Les grandes lignes sur l'élaboration du manuel de renseignements sur l'utilisation de l'aéronef figurent au guide d'élaboration du manuel d'exploitation GIAAC-OPS-09-02 : Annexe II (Partie B du Manuel d'exploitation).

9.3.1.4 GUIDE ROUTIER – ZONES, ROUTES ET AERODROMES

- Le titulaire d'un CTA doit fournir des informations approuvées par l'Autorité sur les zones, les routes et les aéroports et des cartes aéronautiques, aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle de l'exploitation, pour utilisation dans l'exercice de leurs responsabilités.
- Le titulaire du CTA tient ces informations et les cartes aéronautiques à jour et elles doivent être appropriées aux types et domaines d'exploitation du titulaire de CTA. Ces informations font partie du manuel d'exploitation ou peuvent être publiées séparément.

Note 1 - Les spécifications relatives à la teneur du guide routier figurent au § 4.2.3 de la **NMO 9.3.1.2**.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

Note 2- Les grandes lignes sur l'élaboration du guide routier- zones, routes et aérodromes figurent au guide d'élaboration du manuel d'exploitation GIAAC-OPS-09-02 : Annexe III (Partie C du Manuel d'exploitation).

9.3.1.5 MANUEL DU PROGRAMME DE FORMATION

- Le titulaire d'un CTA s'assure que tout son personnel d'exploitation est correctement instruit en ce qui concerne ses devoirs et responsabilités et la relation qui existe entre ces devoirs et l'exploitation dans son ensemble.
- Le titulaire d'un CTA doit avoir un manuel du programme de formation approuvé par l'Autorité, contenant les politiques d'ordre général de formation, de vérification et de tenue des dossiers.
- Le titulaire d'un CTA doit obtenir l'approbation de l'Autorité avant d'utiliser un cursus de formation pour qualifier un membre d'équipage ou une personne se livrant à des fonctions de contrôle opérationnel dans le cadre d'un transport aérien commercial.
- Le titulaire d'un CTA soumet à l'Autorité toute révision apportée à un programme de formation approuvé et obtient une approbation écrite de l'Autorité avant d'utiliser cette révision.

Note 1 - Les spécifications relatives à la teneur du programme de formation figurent au § 4.2.4 de la NMO 9.3.1.2.

Note 2- Les grandes lignes sur l'élaboration du programme de formation figurent au guide d'élaboration du manuel d'exploitation GIAAC-OPS-09-02 : Annexe IV (Partie D du Manuel d'exploitation).

9.3.1.6 COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (CRM)

- L'exploitant doit utiliser un compte rendu matériel (CRM) contenant les informations suivantes pour chaque avion :
 - les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;
 - le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité ;
 - l'état de maintenance de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus ;
 - la liste de défauts reportés qui affectent l'exploitation de l'avion ;
 - et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à la maintenance.
- Le CRM et tout amendement ultérieur sont acceptés par l'Autorité.

Note - La NMO 9.3.1.6 donne les informations supplémentaires à mentionner dans un CRM par l'exploitant.

9.3.1.7 CARTONS DE CONSIGNES AUX PASSAGERS

- L'exploitant doit disposer à bord de chaque aéronef transportant des passagers, à un endroit pratique pour que chaque passager s'en serve, des cartons imprimés venant compléter les informations orales et contenant :
 - le mode d'emploi des ceintures de sécurité ;
 - les schémas et méthodes de fonctionnement des issues de secours ;
 - d'autres instructions nécessaires pour l'utilisation de l'équipement d'urgence (gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire, alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers) ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (4) le mode d'emploi de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers ;
 - (5) les instructions concernant les restrictions et les exigences associées aux places se trouvant à proximité d'une sortie
- (b) L'exploitant s'assure que chaque carton contienne les informations pertinentes au type et à la variante de l'aéronef utilisé pour ce vol.

Note - Voir la NMO 9.3.1.7 pour les informations spécifiques à inclure sur les cartons de consignes passagers concernant les places se trouvant à proximité des sorties.

9.3.1.8 RESPONSABILITÉS DE L'EQUIPAGE

- (a) Un membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches :
- (1) liées à la sécurité de l'avion et de ses occupants ; et
 - (2) spécifiées dans les instructions et procédures décrites dans le manuel d'exploitation.
- (b) Un membre d'équipage doit :
- (1) rendre compte au commandant de bord de tout défaut, défaillance, panne ou anomalie qu'il estime être susceptible d'affecter la navigabilité ou l'exploitation sûre de l'avion, y compris les systèmes utilisés en cas d'urgence ;
 - (2) rendre compte au commandant de bord de tout incident qui a mis, ou aurait pu mettre en cause la sécurité ;
 - (3) faire usage du système de compte-rendu d'événements d'un exploitant conformément au § 9.2.2.4 (a)(2). Une copie des comptes rendus doit être communiquée au commandant de bord concerné.
- (c) Rien dans les dispositions du paragraphe (b) ci-dessus n'oblige un membre d'équipage à rendre compte d'un événement qui a déjà fait l'objet d'un compte rendu de la part d'un autre membre d'équipage.
- (d) Un membre d'équipage ne doit pas exercer de fonctions sur un avion :
- (1) lorsqu'il est sous l'effet de médicaments/drogues risquant d'affecter ses facultés au point de nuire à la sécurité ;
 - (2) après avoir fait de la plongée sous-marine, tant qu'une durée raisonnable ne s'est pas écoulée ;
 - (3) après un don du sang, tant qu'une durée raisonnable ne s'est pas écoulée ;
 - (4) s'il doute d'être en état d'accomplir les tâches qui lui sont assignées ; ou
 - (5) s'il sait, ou pense, qu'il est fatigué ou s'il ne se sent pas en état au point que le vol puisse être mis en danger.
- (e) Un membre d'équipage ne doit pas :
- (1) consommer d'alcool moins de huit heures avant l'heure de présentation spécifiée pour le service de vol ou le début de la réserve ;
 - (2) commencer une période de service de vol avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,2 gr pour mille ;
 - (3) consommer de l'alcool pendant une période de service de vol ou lors d'une réserve.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (f) Le commandant de bord doit :
- (1) être responsable de la sécurité de l'exploitation de l'avion et de la sécurité de ses occupants pendant le temps de vol ;
 - (2) avoir autorité pour donner tous les ordres qu'il juge nécessaires pour assurer la sécurité de l'avion, des personnes ou des biens transportés ;
 - (3) avoir autorité pour débarquer toute personne, ou toute partie du chargement, dont il estime qu'elle peut constituer un risque potentiel pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants ;
 - (4) ne pas permettre l'admission à bord de l'avion d'une personne qui paraît être sous l'influence de l'alcool ou de médicaments/drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'avion ou de ses occupants ;
 - (5) avoir le droit de refuser de transporter des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes en état d'arrestation si leur transport présente un risque quelconque pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants ;
 - (6) s'assurer que les passagers sont informés sur l'emplacement des issues de secours et l'emplacement et l'utilisation du matériel de sécurité et de secours pertinents ;
 - (7) s'assurer du respect, conformément au manuel d'exploitation, de toutes les procédures d'exploitation et listes de vérification ;
 - (8) ne pas autoriser un membre d'équipage à se livrer à une activité quelconque pendant le décollage, la montée initiale, l'approche finale et l'atterrissage, en dehors des tâches exigées pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'avion ;
 - (9) ne pas permettre :
 - (i) la mise hors service, la coupure ou l'effacement pendant le vol, d'un enregistreur de paramètres, ni permettre l'effacement après le vol de données enregistrées dans le cas d'un accident ou incident objet d'un rapport obligatoire ;
 - (ii) la mise hors service ou la coupure d'un enregistreur de conversation pendant le vol, à moins qu'il n'estime que les données enregistrées, qui autrement seraient automatiquement effacées, doivent être préservées pour une enquête accident ou incident ;
 - (iii) que les données enregistrées soient effacées manuellement pendant ou après le vol dans le cas d'un accident ou d'un incident objet d'un rapport obligatoire.
 - (10) décider ou non d'accepter un avion présentant des non-fonctionnements admis par la CDL – LME/MEL ;
 - (11) et s'assurer que la visite pré vol a bien été effectuée.
- (g) Le commandant de bord ou le pilote auquel a été déléguée la conduite du vol doit, dans une situation d'urgence exigeant une décision et une action immédiates, prendre toute action qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Dans de tels cas, il peut déroger aux règles, procédures et méthodes d'exploitation, dans l'intérêt de la sécurité à condition d'en rendre compte à l'Autorité dès que possible.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

RACD 09 – CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Partie 2 Certificat de Transporteur Aérien

Normes de mise en œuvre

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} Edition Avril 2018
		Amendement 03: 18/04/2018

NMO : 9.1.2.2-A PRÉSENTATION ET CONTENU DU CTA ET DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION POUR AVIONS

(Voir chapitre 1 § 9.1.2.2 (a), (b), (c) et (d))

1. OBJET ET PORTEE

1.1 Le CTA et les spécifications d'exploitation connexes applicables à chaque type d'aéronef comprennent au moins les renseignements spécifiés aux paragraphes 2 et 3 et suivent une présentation graphique normalisée.

1.2 Le certificat de transporteur aérien et les spécifications d'exploitation connexes définissent les opérations que l'exploitant est autorisé à effectuer.

2. MODELE DE CTA

2.1 Le RACD 07-partie 1 § 7.2.1.2 (a) dispose qu'une copie authentifiée du CTA doit être emportée à bord.

2.2 Le modèle ci-dessous de Certificat de Transporteur Aérien est établi conformément à la section 9.1.2.2 : en.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA) AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC)

1	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO ² DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO	1
	 AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE³ CIVIL AVIATION AUTHORITY	
Numéro CTA ⁴: AOC Number	Nom de l'exploitant ⁶: <i>Operator's name</i>	POINTS DE CONTACT OPÉRATIONNELS¹⁰: OPERATIONAL POINTS OF CONTACT
Date d'expiration ⁵: Expiry date	s/n Nom commercial⁷: <i>Db a trading name</i>	Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans : _____ ¹¹
	Adresse de l'exploitant ⁸: <i>Operator address</i>	Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans : _____¹¹ <i>Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in</i>
	Téléphone ⁹: <i>Telephone</i>	
	Fax: <i>Fax</i>	
	Courriel: <i>E-mail</i>	
Le présent document atteste que ¹² a (ont) reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au manuel d'exploitation et aux exigences requises des règlements aéronautiques de la République Démocratique du Congo « RACD 08 et 09 » ¹³ . <i>This certificate certifies that is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and the requirements of Democratic Republic of Congo « RACD 08 et 09 ».</i>		
Date de délivrance ¹⁴: Date of issue	Nom et signature ¹⁵: Name and signature	Fonction: Title
	Cachet: Stamp	Directeur général

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} Edition Avril 2018
		Amendement 03: 18/04/2018

Notes. —

1. À l'usage de l'Autorité.
2. Nom de l'État de l'exploitant : République Démocratique du Congo.
3. Nom de l'autorité de délivrance de la RD Congo : Autorité de l'Aviation Civile de la RD Congo.
4. Numéro CTA unique, attribué par la RD Congo.
5. Date après laquelle le CTA cesse d'être valide (jj-mm-aaaa).
6. Remplacer par le nom officiel de l'exploitant.
7. Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent du nom de l'exploitant. Ajouter « s/n » avant le nom commercial
8. Adresse du siège principal d'exploitation de l'exploitant.
9. Numéros de téléphone et de fax du siège principal d'exploitation de l'exploitant, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
10. Les coordonnées comprennent les numéros de téléphone et de fax, avec le code du pays, ainsi que l'adresse électronique (si elle est disponible) permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.
11. Référence exacte de l'endroit (paragraphe ou page) du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées. Ex. : « Les coordonnées figurent dans le Manuel d'exploitation, Généralités, Chapitre 1, § 1.1 », ou « ... figurent dans les spécifications d'exploitation, page 1 », ou « ... figurent dans la pièce jointe au présent document ».
12. Nom officiel de l'exploitant.
13. Références des règlements applicables de l'aviation civile (RACD 08 et 09).
14. Date de délivrance du CTA (jj-mm-aaaa).
15. Fonction, nom et signature du représentant de l'autorité. De plus, un cachet officiel peut être apposé sur le CTA.

3. SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES À CHAQUE TYPE D'AÉRONEF

Note. — Le RACD 07- partie 1 § 7.2.1.2 (a) dispose qu'une copie des spécifications d'exploitation indiquées dans la présente section doit être emporté à bord.

3.1 Pour chaque type d'aéronef de la flotte de l'exploitant, identifié par la marque, le modèle et la série de l'aéronef, la liste suivante d'autorisations, de conditions et de restrictions est fournie : coordonnées de l'autorité de délivrance, nom de l'exploitant, numéro et date de délivrance du CTA, signature du représentant de l'autorité, type d'aéronef, types et zones d'exploitation, restrictions et autorisations spéciales.

Note. — Les types d'aéronef visés par des autorisations et des restrictions identiques peuvent faire l'objet d'une même liste.

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation, dont il est question au RACD 09-2 ; 9.2.1.2, § (f) sera la suivante :

Note. — La LME fait partie intégrante du manuel d'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} Edition Avril 2018
		Amendement 03: 18/04/2018

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION (Sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)				
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE ¹ / ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS :				
Téléphone / Telephone:		Fax / Facsimile:		Courriel / Email:
Numéro CTA ² / AOC Number		Nom de l'exploitant ³ / Operator's name	Date ⁴ / Date:	
Cachet et signature / Stamp & signature				
Type d'aéronef ⁵ / Aircraft type				
Type d'exploitation : Transport aérien commercial / Commercial air transportation Type of operations <input type="checkbox"/> Passagers / Passengers <input type="checkbox"/> Fret / Cargo <input type="checkbox"/> Autre ⁶ / Other:				
Zone d'exploitation ⁷ / Area of operations				
Restrictions spéciales ⁸ / Special limitation				
Approbation particulière: / Special Approval	Oui / Yes	Non / No	Description ⁹ / Description	Observations / Remarks
Marchandises Dangereuses: / Dangerous Goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité : / Low Visibility Operations :				
Approche et Atterrissage: / Approach and Landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ : _____ RVR: _____ m DH: _____ ft	
Décollage: / Take off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : _____ m	
Crédit (s) opérationnel (s): / Operational credit(s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹²	
RVSM ¹³ <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO¹⁴ <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seuil de temps ¹⁵ : _____ minutes Threshold time _____ minutes Temps de déroutement max ¹⁵ : _____ minutes Maximum diversion time _____ minutes	
Spécification de Navigation AR pour l'exploitation PBN / Navigation Specification for PBN Operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁶	
Maintien de la Navigabilité : / Continuing Airworthiness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁷	
EFB:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁸	
Autres ¹⁹ / Others	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	3 ^{ème} édition : Juillet 2017
		Amendement 02: 25 /07/2017

Notes. —

1. Numéros de téléphone et de fax de l'autorité, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
2. Numéro du CTA connexe.
3. Nom officiel de l'exploitant et nom commercial de l'exploitant, s'il est différent de son nom officiel. Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom »).
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
5. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Boeing-737-3K2, Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).
7. Zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales).
8. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
9. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
10. Opération d'approche aux instruments de type B applicable (CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
11. RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
12. Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.
13. On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique de l'aéronef est inférieur au FL 290.
14. Si l'approbation EDTO (vols à temps de déroutement prolongé) ne s'applique pas sur la base des dispositions figurant au RACD 08-partie1 ; 8.5.7, cocher « S/O ». Dans le cas contraire, il faut spécifier un seuil de temps et un temps de déroutement maximal.
15. Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM), ainsi que le type des moteurs.
16. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « Description ».
17. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement CTA (AOC) ou une approbation particulière (p. ex. CW2042/2043, Partie M, Section G).
18. Énumérer les fonctions EFB et toutes les limitations applicables.
19. On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par autorisation (p. ex. autorisation d'approche spéciale, MNPS, performance de navigation homologuée).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

NMO : 9.1.2.2-B SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN

(Voir le chapitre 2 § 9.1.2.2(e))

0. OBJET ET PORTEE

La présente NMO contient des dispositions supplémentaires applicables à la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien commercial domestique et international conformément au § 9.1.2.2 (e) du présent règlement.

1. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE

La Loi n° 10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile promulguée et appliquée par la République démocratique du Congo permet de réglementer la certification et la supervision continue des exploitants de transport aérien ainsi que la résolution des problèmes de sécurité constatés par l'Autorité et de faire en sorte que la conformité se traduise par un niveau de performance de sécurité acceptable des opérations effectuées.

Note1 - Dans la présente NMO, le terme « Autorité » désigne l'autorité de l'aviation civile ainsi que les organisations équivalentes, y compris les inspecteurs et le personnel.

Note2 - Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation et le Manuel de navigabilité contiennent des orientations sur l'inspection, la certification et la surveillance continue de l'exploitation.

2. RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES

Les règlements RACD 05-1, 05-2, et 05-3 ; RACD 07- partie 1,2, et 3. ; RACD 08-partie 1,2 et 3 et RACD 09- partie 2) adoptés par l'Autorité prévoient la certification et la surveillance continue de l'exploitation technique des aéronefs et de la maintenance des aéronefs conformément aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3. SYSTÈME ET FONCTIONS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'ÉTAT

3.1 L'Autorité de l'Aviation Civile de la RD Congo a la responsabilité de la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien.

3.2 L'Autorité utilise une méthode pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires en fonction de l'ampleur et de la complexité des opérations d'aviation civile de l'État.

3.3 La méthode en question au § 3.2 est documentée.

3.4 L'Autorité veille à ce que les inspecteurs d'aviation civile aient l'appui, les qualifications et les moyens de transport nécessaires pour remplir en toute indépendance leurs fonctions de certification et de surveillance continue.

4. PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIÉ

La formation initiale et périodique des inspecteurs de l'Autorité porte entre autres sur des sujets propres aux aéronefs.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

Note- Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation contient des éléments indicatifs sur l'expérience et la formation des inspecteurs.

5. INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ

5.1 Les inspecteurs de l'Autorité disposent des guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la certification et la surveillance continue des exploitants.

5.2 Les inspecteurs de l'Autorité disposent des guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la résolution des problèmes de sécurité, y compris les mesures d'exécution.

5.3 Les inspecteurs de l'Autorité disposent des guides techniques relatifs à l'éthique, à la conduite personnelle et à la prévention de conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exécution des fonctions officielles.

6. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE CERTIFICATION

Avant le lancement de nouveaux vols de transport commercial, l'exploitant démontre que les vols envisagés peuvent être exécutés en toute sécurité.

Note - La NMO 9.1.2.2-C contient de plus amples renseignements sur ce sujet.

7. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE SURVEILLANCE CONTINUE

Tout exploitant doit se conformer au plan de surveillance continue établi par l'Autorité pour confirmer qu'il continue à satisfaire aux spécifications de la certification initiale et que chacun exerce ses activités de façon satisfaisante.

8. RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

Des dispositions relatives à la résolution des problèmes de sécurité sont détaillées dans le Programme National de Sécurité de la RD Congo.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

NMO 9.1.2.2-C : CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions du chapitre 1

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 Introduction

La présente NMO contient des éléments indicatifs sur les mesures requises par l'Autorité au sujet des spécifications du § 9.1.2.2(e), relatives à la certification des exploitants, notamment sur la façon d'appliquer et d'enregistrer ces mesures.

1.2 Certification préalable requise

Conformément à l'exigence du § 9.1.2.1 (a), la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (CTA) dépend de ce que l'exploitant ait démontré que son organisation, sa politique et ses programmes de formation, ses activités aériennes et ses arrangements en matière de services d'assistance en escale et de maintenance sont compatibles avec la nature et la portée des vols à effectuer. Avant la délivrance initiale d'un CTA ou l'addition d'une autorisation à un CTA, l'Autorité, dans le cadre du processus de certification, évalue chaque exploitant et établit qu'il est capable d'exécuter les vols en toute sécurité.

1.3 Pratiques de certification normalisées

Conformément à l'exigence du § 9.1.2.2 (e), l'Autorité a établi un système de certification pour veiller au respect des normes applicables au type de vol à exécuter.

2. ÉVALUATIONS TECHNIQUES REQUISES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

2.1 Approbations et acceptations

2.1.1 Le processus de certification et de surveillance continue des exploitants comprend les actions entreprises par l'Autorité sur les questions qui lui ont été soumises pour examen. Ces actions sont classées en approbations et en acceptations selon la réponse donnée par l'Autorité.

2.1.2 Une approbation est une réponse explicite de l'Autorité à une question qui lui a été soumise pour examen. Elle traduit une constatation ou une détermination de conformité avec les normes applicables.

L'approbation est attestée par la signature du Directeur Général ou son délégué à accorder l'approbation, par la délivrance d'un document ou d'un certificat ou par toute autre mesure officielle prise par l'Autorité.

2.1.3 Une acceptation n'exige pas nécessairement que l'Autorité donne une réponse explicite à une question qui lui a été soumise pour examen. L'Autorité peut accepter la conformité d'une question avec les normes applicables en ne rejetant pas expressément tout ou partie de la question à l'étude, normalement après un délai déterminé suivant la date de soumission de la question.

2.1.4 L'expression « approuvé par l'Autorité » ou des expressions semblables renfermant le terme « approbation » sont fréquentes dans les RACD 07- partie 1, 08-partie1 et 09-partie2. Les dispositions indiquant un examen et dénotant une approbation ou du moins une « acceptation » par l'Autorité sont plus fréquentes encore.

Les RACDs cités ci-dessus, contiennent en outre de nombreux renvois à des spécifications qui, au minimum, créent la nécessité pour l'Autorité de procéder au moins à un examen technique. La présente Norme de Mise en Œuvre regroupe et décrit brièvement les exigences applicables pour que l'Autorité puisse les consulter facilement.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

2.1.5 L'Autorité fait ou organise une évaluation technique de la sécurité avant de donner une approbation ou une acceptation. L'évaluation doit :

- être réalisée par une personne ayant les qualifications requises pour effectuer cette évaluation ;
- être conforme à une méthode écrite et normalisée ;
- lorsque c'est nécessaire pour la sécurité, comprendre une démonstration pratique de la capacité réelle de l'exploitant de conduire une telle exploitation.

2.2 Démonstrations avant la délivrance de certaines approbations

2.2.1 Conformément à l'exigence du § 9.1.2.1 (a), l'exploitant, doit effectuer un nombre suffisant de démonstrations pour permettre à l'Autorité de déterminer s'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien avant l'obtention du CTA. Ces démonstrations doivent s'ajouter à l'examen ou aux inspections des manuels, des dossiers, des installations et de l'équipement. Certaines approbations requises par le RACD, comme l'approbation des opérations de catégorie III, ont d'importantes incidences sur la sécurité et doivent être validées par des démonstrations avant qu'elles ne soient accordées par l'Autorité.

2.2.2 L'Autorité veille à ce que des inspecteurs techniquement qualifiés évaluent un échantillon représentatif de la formation, de la maintenance et des opérations réelles avant de délivrer un CTA ou des autorisations additionnelles au CTA.

2.3 Enregistrement des certifications

2.3.1 Il est important que les certifications, approbations et acceptations accordées par l'Autorité soient convenablement documentées. L'Autorité délivre un instrument écrit (une lettre ou un document officiel) qui constitue un acte authentique attestant la certification. Ces instruments sont conservés tant et aussi longtemps que l'exploitant continue à utiliser les autorisations pour lesquelles l'approbation ou l'acceptation a été délivrée. Ces instruments attestent sans équivoque les autorisations détenues par l'exploitant et constituent une preuve en cas de désaccord entre l'Autorité et l'exploitant au sujet des opérations que l'exploitant est autorisé à exécuter.

2.3.2 L'Autorité veille à ce que les documents de certification tels que les instruments relatifs aux inspections, aux démonstrations, aux approbations et aux acceptations soient rassemblés dans un même dossier, qui est conservé tant que l'exploitant poursuit son activité. En cas de nécessité, ces documents sont conservés dans des dossiers différents selon la certification et révisés lorsqu'un instrument d'approbation ou d'acceptation est mis à jour.

2.4 Coordination des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité

Certaines approbations et acceptations mentionnées dans le RACD 08 - Partie 1, exigent des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité. Dans le cas de l'approbation de faibles minimums pour les approches ILS des catégories II et III, par exemple, des spécialistes de l'exploitation technique et de la navigabilité doivent effectuer une évaluation préalable coordonnée. Les spécialistes de l'exploitation technique évaluent les procédures opérationnelles, la formation et les qualifications, tandis que les spécialistes de la navigabilité évaluent l'aéronef, la fiabilité de l'équipement et les procédures de maintenance. Ces évaluations peuvent être effectuées séparément, mais elles doivent être coordonnées pour veiller à ce que tous les éléments nécessaires à la sécurité soient vérifiés avant que l'approbation ne soit accordée.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

2.5 Responsabilités de l'Autorité et de l'État d'immatriculation

2.5.1 Le présent règlement, attribue à l'Autorité la responsabilité de la certification initiale, de la délivrance du CTA et de la surveillance continue des exploitants. Il exige aussi de l'Autorité qu'il prenne en compte et respecte les approbations et les acceptations accordées par l'État d'immatriculation.

Selon ces dispositions, l'Autorité doit s'assurer que ses actions sont compatibles avec les approbations et les acceptations de l'État d'immatriculation et que l'exploitant satisfait aux prescriptions de l'État d'immatriculation.

2.5.2 Il est essentiel que l'Autorité soit satisfaite des arrangements qui gouvernent la façon dont ses exploitants utilisent les aéronefs immatriculés dans un autre État, notamment en ce qui concerne la maintenance et la formation. L'Autorité doit examiner ces arrangements en coordination avec l'État d'immatriculation. Au besoin, ils peuvent conclure un accord transférant les responsabilités de supervision de l'État d'immatriculation à l'Autorité conformément à l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale afin d'éviter tout malentendu sur la détermination de l'État qui est chargé des responsabilités de supervision.

Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation contient des éléments indicatifs sur les responsabilités de l'État de l'exploitant et l'État d'immatriculation en ce qui concerne la location, l'affrètement et la banalisation du matériel volant.

Les éléments indicatifs sur le transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant conformément à l'article 83 bis figurent dans les orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Cir 295).

3. APPROBATIONS

3.1 Définition

Dans le cadre d'une certification, une « approbation » suppose une action plus formelle de la part de l'Autorité qu'une « acceptation ».

L'AAC/RDC a établi des procédures écrites (instruments écrits) pour chaque approbation.

L'AAC/RDC permet l'utilisation de divers documents comme preuve de l'approbation.

Les approbations courantes, comme les listes minimales d'équipement (LME) pour certains aéronefs et les approbations complexes ou plus importantes sont délivrées par les inspecteurs techniques qualifiés.

3.2 Permis d'exploitation aérienne /Certificat de transporteur aérien (AOC/CTA)

3.2.1 L'AOC/ CTA exigé par le RACD 09 - partie 2, Chapitre 1, est un instrument officiel. Le § 9.1.2.2 (b), énumère les renseignements qui doivent figurer sur l'AOC/CTA.

3.2.2 Outre les renseignements énumérés au § 3 de la NMO 9.1.2.2-A, les spécifications d'exploitation peuvent comprendre d'autres autorisations particulières, comme les suivantes :

- a) opérations d'aérodrome spéciales (p. ex. opérations de décollage et d'atterrissage courts, opérations d'atterrissage avec arrêt en retrait, etc.) ;
- b) procédures d'approche spéciales (p. ex. approche à forte pente, approche ILS avec surveillance de précision des pistes, approche sous surveillance de précision des pistes avec aide directionnelle de type radiophare d'alignement de piste, approche RNP, etc.) ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

- c) vols monomoteurs de transport de passagers de nuit ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
- d) vols dans des zones faisant l'objet de procédures spéciales (p. ex. vols dans des régions utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).

3.3 Dispositions exigeant une approbation

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent l'obtention d'une approbation de l'Autorité. L'Autorité fournit une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque.

Les éléments précédés d'au moins un astérisque exigent l'approbation de l'État d'immatriculation (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'Autorité prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État d'immatriculation et/ou par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

- a) **Liste d'écarts de configuration (LEC) (Définitions) ;
- b) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER) (Définitions) ;
- c) Méthode d'établissement des altitudes minimales de vol [RACD 08-partie1 : § 8.5.3.4 (c)] ;
- d) Méthode de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome [RACD 08-partie 1 : § 8.5.3.5(a)] ;
- e) Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation monopilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit [RACD 08- partie 1 : § 8.5.9 (a)] ;
- f) Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos [RACD 08- partie 1 : § 8.5.10.1(e)] ;
- g) Certains vols à grande distance [RACD 08- partie 1 : § 8.5.7.2 (a)] ;
- h) Spécifications supplémentaires pour les vols d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) [RACD 08- partie 1 : § 8.6.1.4 (a)] ;
- i) Liste minimale d'équipements (LME) pour chaque type d'aéronef [RACD 08- partie 1 : § 8.5.1.13 (a)] ;
- j) Vols en navigation fondée sur les performances [RACD 07- partie 1 : § 7.3.2.4 (a)] ;
- k) Vols MNPS [RACD 07- partie 1 : § 7.3.2.5, (a)] ;
- l) Vols RVSM [RACD 07- partie 1 : § 7.3.2.7, (a)] ;
- m) Procédures de gestion des données électroniques de navigation [RACD 07- partie 1 : § 7.3.5.1 (a)] ;
- n) *Programme de maintenance pour chaque type d'aéronef [RACD 05-2 : § 5.2.2.6 (a), (b)] ;
- o) *Organisme de maintenance agréé [RACD 05-3] ;
- p) *Méthode d'assurance de la qualité de la maintenance [RACD 05-3 : 5.5.1.4(b), (c)] ;
- q) Programmes d'instruction des membres des équipages de conduite [RACD 08- partie 1 : § 8.3.1.16 (a) et 8.5.1.11] ;
- r) Instruction dans le domaine du transport des marchandises dangereuses [RACD 08- partie 1 : § 8.5.1.11(a) note 5] ;
- s) Marge de sécurité d'aérodrome additionnelle [RACD 08- partie 1 : § 8.3.1.11(c), (1)] ;
- t) Qualification de région, de route et d'aérodrome du pilote commandant de bord (RACD 08-1 : 8.3.1.11(e)] ;
- u) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol [RACD 08- partie 1 ; 8.5.1.11(a) Note 2 et 8.3.1.12 (a), Note] ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

- v) Méthode de contrôle et de supervision des vols [RACD 09-partie 2 : § 9.1.2.1(a) et RACD 08-partie 1 : § 8.9.1.24 (a)] ;
- w) **Tâches et intervalles obligatoires de maintenance (RACD 05-2 : § 5.2.2.2(a)(a)(3)) ;
- x) Programmes de formation des membres des équipages de cabine (RACD 08- partie 1 : § 8.8.1.32 (a)).

3.4 Dispositions exigeant une évaluation technique

Les dispositions suivantes des RACDs 07- partie 1, 08 – partie 1 et RACD 09- partie 2 exigent que l'Autorité effectue une évaluation technique. Elles n'exigent pas nécessairement que ces éléments soient approuvés par l'Autorité mais sont à tout le moins acceptées après un examen ou une évaluation :

- a) Informations sur les listes de vérification pour chaque type d'aéronef (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et RACD 07- partie 1 : § 7.2.1.2 (d)) ;
- b) Informations sur les systèmes pour chaque type d'aéronef (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et RACD 07- partie 1 : § 7.2.1.2 (d)) ;
- c) Éléments obligatoires destinés au manuel d'exploitation (RACD 09-partie 2 : § 9.3.1.2 et NMO 9.3.1.2) ;
- d) Système de contrôle des tendances moteur (RACD 08- partie 1 : § 8.6.1.4 (b)) ;
- e) Équipement de bord requis pour l'exploitation monopilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit (RACD 07- partie 1 : § 7.2.23.1) ;
- f) Spécifications relatives à l'approbation de voler en espace RVSM (RACD 07- partie 1 : § 7.3.2.7(a)) ;
- g) Surveillance des performances de tenue d'altitude des avions qui ont l'approbation de voler en espace aérien RVSM (RACD 07- partie 1 ; 7.3.2.8) ;
- h) Procédures de diffusion et d'entrée des données électroniques de navigation pour les aéronefs (RACD 07- partie 1 : § 7.3.5.2 (a)) ;
- i) *Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance pour chaque type d'aéronef (RACD 05-3) ;
- j) *Méthode de maintenance et de remise en service (RACD 05-3 ; 5.5.1.7) ;
- k) *Manuel de contrôle de maintenance (RACD 05-2 ; 5.2.2.5) ;
- l) *Éléments obligatoires pour le manuel de contrôle de maintenance (RACD 05-2 : § 8.3.1.14 (d)) ;
- m) *Fourniture des renseignements sur l'expérience de maintenance ;
- n) *Application des mesures correctives de maintenance nécessaires ;
- o) *Spécifications relatives aux modifications et aux réparations ;
- p) *Compétences minimales du personnel de maintenance ;
- q) Présence obligatoire d'un navigateur (RACD 08- partie 1 : § 8.3.1.1(d)) ;
- r) Moyens d'instruction RACD 08- partie 1 : § 8.5.1.11 (a)) ;
- s) Qualifications des instructeurs (RACD 08- partie 1 : § 8.5.1.11 (a)) ;
- t) Besoin d'instruction périodique (RACD 08- partie 1 : § 8.5.1.11 (a)) ;
- u) Recours aux cours par correspondance et aux examens écrits (RACD 08- partie 1 : § 8.5.1.11 (a) Note 4) ;
- v) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (RACD 08- partie 1 : § 8.5.1.11 (b)) ;
- w) Qualifications de l'équipage de conduite (RACD 08- partie 1 : § 8.3.1.11 (d)) ;
- x) Représentant désigné de l'État de l'exploitant (RACD 08- partie 1 : § 8.3.1.12) ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

- y) Conditions d'expérience, d'expérience récente et de formation applicables à l'exécution de vols monopilote en régime IFR ou de nuit (RACD 08- partie 1 : § 8.3.1.13 (a) et (b)) ;
- z) *Modifications apportées au manuel de vol (RACD 08- partie 1 : § 8.2.1.6 (e)) ;
- aa) Effectif minimal de l'équipage de cabine affecté à chaque type d'avion (RACD 08-1 ; § 8.5.1.9.1) ;
- bb) Critères de performance du système altimétrique pour le vol en espace aérien RVSM (RACD 07- partie 1 : Appendice 4 § (a) et (b)) ;

Vols monomoteurs

- cc) Fiabilité du moteur à turbine pour les vols approuvés d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) (NMO : 8.6.1.4 § 1.1) ;
- dd) Systèmes et équipement (NMO : 8.6.1.4 § 2) ;
- ee) Liste minimale d'équipements (NMO : 8.6.1.4 § 3) ;
- ff) Renseignements contenus dans le manuel de vol (NMO : 8.6.1.4 § 4) ;
- gg) Compte rendu d'événements (NMO : 8.6.1.4 § 5) ;
- hh) Planification de l'exploitant (NMO : 8.6.1.4 § 6) ;
- ii) Expérience, formation et contrôle des équipages de conduite (NMO : 8.6.1.4 § 7) ;
- jj) Limitations relatives aux routes survolant des étendues d'eau (NMO : 8.6.1.4 § 8) ;
- kk) Certification ou validation de l'exploitant (NMO : 8.6.1.4 § 9).

4. ACCEPTATIONS

4.1 Définition

4.1.1 La portée de l'évaluation technique effectuée par l'Autorité pour déterminer si l'exploitant est prêt à réaliser certains vols doit être beaucoup plus grande que celle des exigences qui prescrivent ou impliquent une approbation. Durant la certification, l'autorité veille à ce que l'exploitant soit en conformité avec toutes les spécifications du RACD 08-1 et RACD 09-2, avant d'effectuer des vols de transport commercial international.

4.1.2 La RD Congo utilise le concept d'acceptation comme moyen formel de s'assurer qu'elle a examiné tous les aspects essentiels de la certification de l'exploitant avant de délivrer le CTA en confiant à des inspecteurs techniques l'examen de toutes les politiques et procédures de l'exploitant ayant une incidence sur la sécurité opérationnelle. L'établissement d'un instrument attestant cette acceptation (si le document est délivré) peut être délégué à l'inspecteur technique affecté à la certification.

4.2 Rapport de conformité

Un rapport de conformité est utilisé pour documenter les acceptations données à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois au manuel d'exploitation et au manuel de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. Le rapport de conformité doit être activement utilisé pendant le processus de certification et il doit être révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'Autorité. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté et conservé avec les autres documents de certification.

Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

4.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

4.3.1 Jusqu'au 4 novembre 2020, le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'Autorité (RACD 09-partie 2 :§ 9.3.1.2 (b), RACD 05-1 ; § 5.10.1.2 et RACD 05-2 ; § 5.2.2.5 (a), (b) et (c)) qui détermine le contenu minimal de ces manuels (RACD 05-1 ; 5.10.1.2(e) et RACD 09-2 : NMO 9.3.1.2) et également indique dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation (exemple Manex partie A, B, C, D, le manuel de cabine)

À compter du 5 novembre 2020, le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, devront être soumis à l'Autorité.

C'est l'Autorité qui détermine le contenu minimal de ces manuels. Elle indique également dans ses guides techniques, les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel d'exploitation partie A, le manuel d'exploitation partie B, le manuel de l'équipage de cabine, le manuel d'exploitation partie C et le manuel d'exploitation partie D.

L'AAC/RDC délivre une lettre officielle pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

4.3.2 En plus de vérifier que les manuels contiennent tous les éléments requis, l'évaluation technique effectuée par l'Autorité doit déterminer si les politiques et les procédures donneront les résultats escomptés. Par exemple, les spécifications relatives au plan de vol exploitation voir NMO 9.3.1.2, § 4.2.1.16) doivent comprendre toutes les indications nécessaires pour respecter les dispositions de la section 8.5.3.10 relatives au contenu et à la conservation de ces plans.

4.3.3 Pendant la certification, l'évaluateur technique peut également exiger d'évaluer des pratiques éprouvées de l'industrie, comme un exemple d'un plan de vol exploitation réel dûment rempli qui peut être utilisé par l'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation (même s'il ne s'agit pas d'une norme). Cette partie de l'évaluation technique doit être effectuée par des inspecteurs expérimentés dans la certification des exploitants. Il est également important dans le cas de pratiques applicables à un type d'aéronef ou d'équipement ou ayant des applications limitées de faire appel à des évaluateurs qui ont des qualifications valides pour le type de pratique à évaluer.

5. AUTRES CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX APPROBATIONS ET AUX ACCEPTATIONS

Les dispositions ci-après sont approuvées ou acceptées par l'Autorité :

- a) Programme d'analyse des données de vol (RACD 08-partie 1 : § 8.1.1.5 (a)) ;
- b) Moyens pour obtenir les données aéronautiques (RACD 08- partie 1 : § 8.5.3.2 (a)) ;
- c) Adéquation des relevés du carburant et du lubrifiant (RACD 08- partie 1 ; 8.5.3.7) ;
- d) Adéquation des relevés de temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos (RACD 08- partie 1 ; 8.5.10) ;
- e) Adéquation des fiches de maintenance de l'aéronef (RACD 08- partie 1 ; 8.5.3.1(a)) ;
- f) Adéquation du manifeste de charge ;
- g) Adéquation du plan opérationnel ;
- h) Méthode pour obtenir les données météorologiques (RACD 08- partie 1 ; 8.5.3.13 (a) et (b));
- i) Méthode de rangement des bagages à main (RACD 08- partie 1 ; 8.5.8) ;
- j) Limites d'emploi relatives aux performances des avions (RACD 08- partie 1 ; 8.6.1.2(d)) ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03 : 18 /04/2018

- k) Méthode d'obtention et d'application des données sur les obstacles d'aérodrome ;
- l) Adéquation des fiches de renseignements destinés aux passagers ;
- m) Procédures de navigation grande distance ;
- n) Contenu du carnet de route (RACD 08-partie 1 ; § 8.4.1.16 (b)) ;
- o) Contenu du programme de formation à la sûreté (RACD 08-partie 1 ; 8.10.1.4)

6. VALIDATION DES NORMES D'EXPLOITATION

Le RACD 09-partie 2 : § 9.1.2.1 (a) spécifie que la validité d'un CTA dépend de ce que l'exploitant ait satisfait aux exigences de certification originales sous la supervision de l'Autorité. Cette supervision exige l'établissement d'un système de surveillance continue pour veiller au respect des normes d'exploitation requises. La réalisation d'inspections annuelles ou semestrielles, d'observations et de tests pour valider les approbations et les acceptations requises pour la certification constitue un bon point de départ pour la mise en place de ce système.

7. AMENDEMENT DES CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

La certification des exploitants est un processus continu. Peu d'exploitants pourront se contenter, après un certain temps, des autorisations initiales obtenues avec leur CTA. L'évolution du marché obligera certains exploitants à changer de modèles d'aéronefs et à demander des approbations pour de nouvelles zones d'exploitation exigeant des fonctionnalités additionnelles.

Dans ce cas, l'Autorité effectue d'autres évaluations techniques avant de délivrer les instruments officiels approuvant la modification du CTA d'origine et d'autres autorisations. Dans la mesure du possible, toutes les demandes doivent être liées et l'autorisation originale doit être utilisée comme base pour déterminer la portée de l'évaluation qui doit être effectuée par l'Autorité avant de délivrer l'instrument officiel.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.1.3.1 MODÈLES DE FORMULAIRES DE DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

1. OBJET

Les présents formulaires sont à établir par toute personne morale qui postule pour un Certificat de Transporteur Aérien.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La présente norme s'applique à toute personne morale qui postule pour un Certificat de Transporteur Aérien conformément à la sous-section 9.1.3.1 du RACD 09 – Partie 2. Elle s'applique aussi dans le cas d'un amendement ou d'un renouvellement.

3. FORMULAIRE DE DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

Les spécimens de formulaires de demande préalable (**FOAAC-OPS-09-06**), de demande formelle de CTA (**FOAAC-OPS-09-07**) et de demande des spécifications d'exploitation (**FOAAC-OPS-09-09**), prescrites par l'Autorité conformément au point 9.1.3.1 (a) (1) sont indiqués ci-dessous :

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

3.2 SPECIMEN DU FORMULAIRE DE DEMANDE FORMELLE DE CTA : (FOAAC-OPS-09-07)

1. MOTIF DE LA DEMANDE									
DELIVRANCE	<input type="checkbox"/>								
MODIFICATION	<input type="checkbox"/>								
RENOUVELLEMENT	<input type="checkbox"/>								
2. GENERALITES SUR LA SOCIETE									
2.1. Nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation.....									
2.2. Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) et date d'expiration (si applicable).									
2.3. Organigramme détaillé de l'exploitant (joindre en annexe).									
2.4. Encadrement (joindre les CV)									
1	Nom du dirigeant responsable:								
Noms des responsables désignés:									
2	Opérations vol								
3	Opérations sol								
4	Formation personnel exploitation (PNT, PNC & ATE) ;								
5	Système de gestion de la navigabilité								
6	Chef Pilote								
7	Qualité								
8	Officier Sécurité des Vols								
9	Système de gestion de la sécurité								
10	Sûreté								
2.5. Type d'exploitation envisagée (cocher toutes les cases applicables)									
<input type="checkbox"/>	Passagers	<input type="checkbox"/>	Vols réguliers						
<input type="checkbox"/>	Passagers et marchandises	<input type="checkbox"/>	Vols non réguliers						
<input type="checkbox"/>	Marchandises seulement								
2.6. Zone d'exploitation									
<input type="checkbox"/>	Nationale	<input type="checkbox"/>	Afrique	<input type="checkbox"/>	Europe	<input type="checkbox"/>	Asie	<input type="checkbox"/>	Amérique
3. FLOTTE									
3.1. Liste de la flotte en date de la demande (liste comprenant : marque d'immatriculation, type d'aéronefs, heures de vol et cycles restants). (Joindre en annexe)									
3.2. Equipements (de communication, de navigation, de sécurité et complémentaires), aménagements particuliers éventuels (configuration cabine) – (Joindre en annexe)									



4. PERSONNEL NAVIGANT

4.1. Liste du personnel de conduite (*licences et qualifications*) – (Joindre en annexe)

4.2. Liste du personnel de cabine (*licences ou certificats et qualifications*) – (Joindre en annexe)

5. EXPLOITATION AERIEENNE

5.1. Manuels de l'exploitant

INTITULE	NBRE	N° D'EDITION	N° D'AMENDEMENT
Manuel d'exploitation (MANEX) : Partie A – GENERALITES (<i>français</i>) Partie B – UTILISATION DE L'AVION (<i>anglais</i>) Partie C – ROUTES (<i>français et/ou anglais</i>) Partie D – FORMATION (<i>français et/ou anglais</i>)			
Manuel d'activités de travail aérien (<i>si applicable</i>) - (<i>français et si possible anglais</i>)			
Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (MCM) (<i>français et si possible anglais</i>)			
Programme de maintenance pour chaque type d'aéronef exploité (<i>français et si possible anglais</i>)			
Compte- rendu du matériel (<i>français et anglais</i>)			
Manuel de spécifications de l'organisme d'entretien (MOE) , si applicable. (<i>français et si possible anglais</i>)			
Documents constructeur (AFM, MMEL, MPD, IPC, etc.) (<i>anglais et si possible français</i>)			

5.2. Autorisations et agréments opérationnels :

5.2.1. Détenus par l'exploitant (si applicable) ;

5.2.2. Sollicité par l'exploitant.

6. ENTRETIEN

6.1. Entretien en base (*adresse de l'Organisme d'entretien, agrément et contrat*)

6.2. Entretien en ligne (*adresse de l'Organisme d'entretien, agrément et contrat*)

6.3. Liste du personnel autorisé à prononcer l'APRS (*Joindre en annexe*)

6.4. Liste des mécaniciens/techniciens de maintenance d'aéronefs (*Joindre en annexe*)



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE

RACD 09 - Partie 2

**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE
CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS
AÉRIENS**

4^{ème} édition : Avril 2018

Amendement 03: 18 /04/2018

7. EXPLOITATION AU SOL

7.1. Liste des escales comprenant nom de l'escale, nom de la (ou des) société (s) d'assistance, si applicable

(Joindre en annexe)

7.2. Liste du personnel technique d'exploitation employé dans le cadre des méthodes de préparation et d'exécution des vols *(Joindre en annexe)*

8. AFFRETEMENT ET LOCATION D'AERONEFS

8.1. Contrat d'affrètement ou de location *(joindre en annexe)*

8.2. Liste des sociétés frêteurs *(joindre en annexe)*

9. FORMATION PERSONNEL D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE

9.1. Formation de base *(adresse de l'Organisme de formation, agrément et contrat)*

9.2. Formation périodique *(adresse de l'Organisme de formation, agrément et contrat)*

10. LISTE DES DOCUMENTS ET ANNEXES ACCOMPAGNANT LA PRESENTE DEMANDE

A Joindre au présent formulaire

11. ENGAGEMENT DU DIRIGEANT RESPONSIBLE

Je soussigné, en qualité de Dirigeant Responsable de l'exploitant mentionné ci-dessus, certifie que les déclarations contenues dans la présente demande sont sincères et vérifiables.

Date, signature et cachet du Dirigeant Responsable

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

3.3 SPECIMEN DU FORMULAIRE DE DEMANDE DES SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION : (FOAAC-OPS-09-09)

Demande initiale

Renouvellement

Modification

Nom ou raison sociale :

Détenteur de CTA Non Oui Numéro de CTA :

Date d'expiration du CTA

Appellation Commerciale (si différente) :

Adresse physique :

Adresse postale (si différente) :

Téléphone : **Fax :** **Télex :**

Email :

Éléments de la demande :

A - TYPES D'EXPLOITATION:
Types of Operations

B - TYPES D'AÉRONEFS:
Types of Aircrafts

C - ZONES D'EXPLOITATION:
Areas of Operations

D - LIMITATIONS SPÉCIALES:
Special Limitations

E- AUTORISATIONS SPÉCIFIQUES : (Sélectionner les cases appropriées)
Special Authorisations (select the appropriate compartment)

<input type="checkbox"/> E1 - CAT II	<input type="checkbox"/> E6 - RNAV
<input type="checkbox"/> E2 - CAT III	<input type="checkbox"/> E7 - RVSM (joindre le formulaire FOAAC-OPS-09-11)
<input type="checkbox"/> E3 - DÉCOLLAGE EN DESSOUS DES MINIMUMS SPÉCIFIÉS	<input type="checkbox"/> E8 - PBN (joindre le formulaire FOAAC-OPS-09-13)
<input type="checkbox"/> E4 - MNPS :	<input type="checkbox"/> E9 - MARCHANDISES DANGEREUSES (Joindre le Formulaire FOAAC-OPS-09-10)
<input type="checkbox"/> E5 - EDTO : (joindre le formulaire FOAAC-OPS-09-12)	<input type="checkbox"/> E10- GESTION DE LA NAVIGABILITE



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE

RACD 09 - Partie 2

**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE
CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS
AÉRIENS**

4^{ème} édition : Avril 2018

Amendement 03: 18 /04/2018

F - IMMATRICULATION DES AVIONS:

Registrations of Aircrafts

Déclaration sur l'honneur du Dirigeant Responsable de

Je, soussigné, atteste avoir été autorisé, par l'exploitant aérien mentionné ci-dessus, à formuler la présente demande et certifie qu'autant que je sache, les déclarations qu'elle contient sont sincères et véritables.

Signature du Dirigeant Responsable

Date de signature.....

Note : Si le signataire n'est pas le dirigeant responsable, il doit fournir une délégation formelle de signature signée par le dirigeant responsable.

Note : le formulaire doit être envoyé à :

L'Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo en Sigle « AAC/RDC »
117, Blvd du 30 juin, Bld SCTP (ex ONATRA) - Kinshasa / Gombe
Courriel: info@aacrdc.org

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

NMO : 9.2.2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL D'ENCADREMENT POUR EXPLOITATION DE TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient des exigences supplémentaires en matière de personnel d'encadrement pour exploitation de transport aérien public.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La présente norme de mise en œuvre s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour effectuer des vols de transport aérien public conformément à la section 9.2.2.2 du RACD 09 – partie 2 - Certificat des Transporteurs Aériens.

3. GÉNÉRALITÉS

L'exploitant dispose d'une structure d'encadrement éprouvée et efficace lui permettant d'assurer la sécurité des opérations aériennes. Les responsables désignés doivent justifier d'une compétence en matière d'encadrement ainsi que des qualifications techniques / opérationnelles en matière d'aviation civile.

4. ORGANISATION DE L'ENCADREMENT DU DÉTENTEUR D'UN CTA

4.1 GÉNÉRALITÉS

(a) L'exploitant doit justifier à l'Autorité que :

- (1) l'organisation et l'encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de l'exploitation ;
- (2) des procédures pour la supervision des opérations ont été définies.

(b) L'exploitant doit nommer un dirigeant responsable accepté par l'Autorité, qui a mandat pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.

(c) L'exploitant doit disposer d'un personnel d'encadrement et de supervision qualifié et disponible, accepté par l'Autorité, avec des compétences avérées dans l'aviation civile et dans les fonctions suivantes :

- (1) responsable des opérations aériennes;
- (2) chef pilote et/ou responsable de la flotte;
- (3) responsable des équipages de cabine;
- (4) responsable de la sécurité des vols ;
- (5) responsable de la formation;
- (6) responsable de la gestion de la navigabilité;
- (7) responsable des services au sol;
- (8) responsable de la qualité;
- (9) responsable de la gestion de la sécurité;
- (10) responsable de la sûreté.

La compétence dans l'aviation civile signifie que la personne doit avoir une qualification technique et une expérience dans la gestion acceptée par l'Autorité pour le poste concerné.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

4.2 RESPONSABLES DESIGNÉS

- (a) Une description des fonctions et responsabilités des responsables désignés accompagnée de leurs noms est incluse dans le manuel d'exploitation et l'Autorité est informée par écrit de tout changement de postes ou de fonctions présents ou futurs.
- (b) L'exploitant fait en sorte que la continuité de la supervision puisse être assurée en l'absence des responsables désignés.
- (c) Une personne désignée comme responsable par le détenteur d'un CTA ne doit pas être désignée comme responsable par le détenteur d'un autre CTA, sauf si cela est accepté par l'Autorité.
- (d) Les personnes désignées comme responsables assument les fonctions d'encadrement associées à la taille et au type d'exploitation.

5. ADÉQUATION ET ENCADREMENT DU PERSONNEL

(a) Membres d'équipage

L'exploitant emploie un équipage de conduite et de cabine suffisant pour l'exploitation considérée, formé et contrôlé conformément aux dispositions de la réglementation applicable.

(b) Personnel au sol

- (1) le nombre de personnel au sol dépend de la nature et de l'étendue des opérations. Les services chargés des opérations et de l'assistance au sol, en particulier, doivent notamment être dotés d'un personnel formé connaissant parfaitement ses responsabilités au sein de l'organisation.
- (2) l'exploitant qui fait appel à des organismes extérieurs pour effectuer un certain nombre de services, conserve la responsabilité du maintien des normes appropriées. Dans ce cas, il doit charger un responsable désigné de s'assurer que les sous-traitants respectent les normes exigées.

(c) Encadrement

- (1) le nombre de personnes chargées de l'encadrement devant être employés dépend de la structure de l'exploitant et du nombre d'employés.
- (2) les tâches et responsabilités de ces personnes sont définies, et toute autre obligation d'effectuer des vols est aménagée de telle manière qu'ils puissent déléguer leurs responsabilités en matière de supervision.
- (3) l'encadrement des membres de l'équipage et du personnel au sol est assumé par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes spécifiées dans le manuel d'exploitation.

6. INFRASTRUCTURES

- (a) L'exploitant s'assure que le personnel responsable de la sécurité des opérations aériennes dispose d'un espace de travail suffisant sur chaque base d'exploitation. Il convient de tenir compte des besoins du personnel au sol, de ceux chargés du contrôle d'exploitation, du stockage et de la présentation des relevés essentiels et de la planification des vols par les équipages.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (b) Les services administratifs doivent être en mesure de fournir sans délai les instructions d'exploitation et toutes autres informations à l'ensemble des personnes concernées.

7. DOCUMENTATION

L'exploitant prend les dispositions afférentes à la production de manuels, amendements et de toute autre documentation.

8. EXIGENCES DE QUALIFICATIONS ET RESPONSABILITES DU PERSONNEL D'ENCADREMENT

8.1 RESPONSABLE DES OPÉRATIONS AÉRIENNES

8.1.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Les qualifications minimales pour un responsable désigné des opérations aériennes (RDOA) sont :
- (1) être ou avoir été titulaire d'une licence, des qualifications et des annotations qu'un commandant de bord doit avoir pour piloter l'un des aéronefs utilisés ; ou
 - (2) posséder au moins trois années d'expérience en supervision auprès d'un exploitant d'un service aérien commercial dont l'importance et la nature des opérations aériennes sont similaires ; et
 - (3) démontrer à l'Autorité qu'il connaît le contenu du Manuel d'exploitation et du certificat de transporteur aérien, les spécifications d'exploitation, la réglementation et les normes nécessaires qui lui permettent d'accomplir ses tâches et d'assumer ses responsabilités de manière à garantir la sécurité du service. Il doit avoir la capacité d'élaborer ou de faire élaborer le Manuel d'Exploitation, d'en assurer la vulgarisation auprès de son personnel et de s'assurer que les opérations sont effectuées dans le strict respect du manuel d'exploitation.

8.1.2 RESPONSABILITÉS

- (a) Le responsable des opérations aériennes a pour tâche de veiller à la sécurité des opérations aériennes. Ses responsabilités particulières sont les suivantes:
- (1) contrôler les opérations et les normes d'exploitation de tous les aéronefs utilisés ;
 - (2) identifier les fonctions de coordination des opérations qui influent sur le contrôle d'exploitation (maintenance, affectation des équipages, contrôle de charge, calendrier d'utilisation de l'équipement, etc.);
 - (3) superviser, organiser, trouver les effectifs et vérifier l'efficacité des aspects suivants :
 - (i) les opérations aériennes;
 - (ii) la sécurité dans la cabine;
 - (iii) les affectations et les listes des équipages;
 - (iv) les programmes de formation;
 - (v) le programme de la sécurité aérienne; et
 - (vi) le contenu du Manuel d'exploitation de la compagnie;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (4) superviser la production et les modifications du manuel d'exploitation de la compagnie;
- (5) assurer une liaison avec les organismes investis d'un pouvoir de réglementation à propos de tout ce qui touche l'exploitation des vols et les écarts par rapport au certificat de transporteur aérien de l'exploitant;
- (6) assurer une liaison avec tout organisme extérieur qui peut influencer sur les opérations de l'exploitant aérien;
- (7) veiller à ce que les opérations de l'exploitant aérien soient conformes à la réglementation et aux normes existantes ainsi qu'à la politique de l'exploitant aérien;
- (8) s'assurer que les horaires des équipages respectent la réglementation concernant les temps de vol et les temps de service de vol, et que les membres d'équipage sont tenus au courant de tout changement dans la réglementation et les normes;
- (9) recevoir tout renseignement aéronautique qui influe sur la sécurité des vols, et prendre les mesures nécessaires;
- (10) au moyen du programme de sécurité des vols, communiquer les renseignements de sécurité sur les aéronefs obtenus à l'interne et à l'externe;
- (11) vérifier les qualifications des membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine;
- (12) tenir à jour une bibliothèque des opérations; et
- (13) en son absence, déléguer les tâches d'exploitation pour lesquelles il est responsable à une autre personne qualifiée, sauf que les connaissances exigées dans les qualifications applicables au directeur des opérations peuvent être démontrées à l'exploitant aérien plutôt qu'à l'Autorité.

8.2 CHEF PILOTE

8.2.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Les qualifications minimales pour un chef pilote sont :
 - (1) être titulaire d'une licence de pilote de ligne valide sur aéronefs, d'une qualification de vol aux instruments pour le groupe d'aéronefs validé et d'une qualification sur au moins l'un des types d'aéronefs exploités;
 - (2) posséder au moins trois (3) années d'expérience à titre de commandant de bord d'un aéronef (l'expérience en exploitation commerciale n'est pas requise)
 - (3) être qualifié pour le vol de ligne sur l'un des types d'avions exploités;
 - (4) démontrer à l'Autorité qu'il connaît le contenu du manuel d'exploitation de la compagnie, des manuels de formation, des procédures d'utilisation normalisées, et les dispositions de la réglementation et des normes pertinentes qui lui permettent d'accomplir les tâches et d'assumer les responsabilités reliées à son poste ;
 - (5) le dossier personnel aéronautique du chef pilote ne doit comporter ni l'un ni l'autre des éléments suivants:

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (i) aucune condamnation aux termes des articles sur la loi relative à l'aviation civile en RD Congo;
- (ii) deux condamnations ou plus à la suite d'infractions commises séparément lors d'événements distincts en vertu des règlements de l'aviation civile en RD Congo.

L'Autorité peut accepter une licence de pilote commercial avec une qualification aux instruments au lieu d'une licence de pilote de ligne si les exigences en matière de CDB pour l'exploitation conduite, requièrent uniquement une licence commerciale.

8.2.2 RESPONSABILITÉS

- (a) Le chef pilote est responsable des normes professionnelles des équipages de conduite placés sous sa responsabilité et, plus précisément, il doit :
 - (1) élaborer les procédures d'utilisation normalisées;
 - (2) élaborer ou mettre en œuvre, ou les deux, tous les programmes de formation nécessaires et approuvés destinés aux équipages de conduite de l'exploitant aérien;
 - (3) au besoin, donner aux équipages de conduite des directives et des consignes;
 - (4) vérifier si les aéroports et les routes empruntées par l'exploitant aérien conviennent et respectent les exigences d'exploitation;
 - (5) distribuer les rapports d'accidents, d'incidents et autres types de rapports d'événements aéronautiques, et en faire le suivi;
 - (6) faire le traitement des rapports de tout membre d'équipage de conduite, et en faire le suivi;
 - (7) superviser les équipages de conduite;
 - (8) assumer les responsabilités que lui délègue le directeur des opérations; et
 - (9) en son absence, déléguer les tâches d'exploitation pour lesquelles il est responsable à une autre personne qualifiée, sauf que les connaissances exigées dans les qualifications applicables au chef pilote peuvent être démontrées à l'exploitant aérien plutôt qu'à l'Autorité.

8.3 RESPONSABLE DE LA GESTION DE LA NAVIGABILITE

8.3.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Les qualifications minimales pour un responsable de la gestion de la navigabilité sont :
 - (1) être titulaire d'une licence de technicien de maintenance aviation (AMT) avec qualifications cellule et groupe motopropulseur; équipements et toute autre qualification acceptée par l'Autorité;
 - (2) sous réserve du sous paragraphe (1) ci-dessus, compter au moins six années d'expérience en travaux de maintenance ou en supervision directe de travaux de maintenance du type entrepris par l'organisme, dont au moins six mois au cours des deux dernières années;
 - (3) être capable d'élaborer ou de faire élaborer le manuel de contrôle de la maintenance, d'en assurer la mise à jour régulière, l'endocinement auprès de son personnel, de veiller à sa mise en application au sein de la structure.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (b) Le responsable de la gestion de la navigabilité doit justifier d'une formation de conscientisation aux procédures du titulaire du CTA qui couvre tous les domaines comprenant l'étendue des responsabilités assignées au responsable de la maintenance.
- (c) Le responsable de la gestion de la navigabilité doit démontrer à l'Autorité qu'il connaît les politiques approuvées de l'OMA et les sujets suivants :
- (1) les tâches et responsabilités du poste;
 - (2) les tâches des personnes à qui des responsabilités fonctionnelles ont été assignées;
 - (3) les responsabilités de l'OMA par rapport à celle de l'exploitant;
 - (4) les responsabilités de l'OMA à propos des travaux en sous-traitance;
 - (5) les responsabilités des titulaires de pouvoir de certification - aéronef ou atelier par rapport à celles de l'OMA;
 - (6) la fonction de l'assurance Qualité;
 - (7) les exigences de certification après maintenance;
 - (8) les exigences concernant la tenue de dossiers;
 - (9) l'identification de données de référence acceptables pour effectuer des réparations et des modifications ;
 - (10) le contrôle et la traçabilité des pièces;
 - (11) le contrôle de pièces et de matériaux non conformes.
- (d) le dossier personnel aéronautique du responsable de la gestion de la navigabilité ne doit comporter ni l'un ni l'autre des éléments suivants:
- (1) aucune condamnation aux termes des articles sur la loi relative à l'aviation civile en République Démocratique du Congo ;
 - (2) deux condamnations ou plus à la suite d'infractions commises séparément lors d'événements distincts en vertu des règlements de l'aviation civile en République Démocratique du Congo.

8.3.2 RESPONSABILITES

- (a) Le responsable de la gestion de la navigabilité est un cadre supérieur, nommé par l'exploitant en qualité de responsable du système de contrat de la maintenance. A ce titre il assure les responsabilités suivantes :
- (1) retirer du service un aéronef qui n'est pas conforme aux exigences du présent règlement ou que son utilisation pourrait avoir un effet négatif sur la sécurité de celui-ci,
 - (2) lorsque l'exploitant aérien est titulaire d'un agrément d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu du RACD 05-3, la personne nommée par l'exploitant en vertu du § 5.3.3.3.2 (b) du RACD 08-1 est le responsable du système de contrôle de la maintenance pour l'OMA.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (3) le responsable du système de contrôle de la maintenance peut attribuer des fonctions de gestion visant des activités particulières de contrôle de la maintenance si cette attribution et les fonctions attribuées sont indiquées dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'exploitant aérien conformément à la section 5.10.1.2 du RACD 05 –1.

8.4 RESPONSABLE DE LA QUALITÉ

8.4.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) le responsable qualité doit justifier d'une formation à la familiarisation aux procédures de l'exploitant qui couvre tous les domaines couvrant l'étendue des responsabilités assignées au responsable qualité.
- (b) l'exploitant prévoit les moyens pour que tout le personnel reçoive suivant une planification appropriée une information efficace relative à la qualité.
- (c) les personnes responsables de l'encadrement du système qualité et les auditeurs doivent être formés sur :
- (1) une introduction au concept du système qualité ;
 - (2) l'encadrement de la qualité;
 - (3) le concept de l'assurance qualité;
 - (4) le manuel Qualité;
 - (5) les techniques d'audit;
 - (6) les comptes rendus et le système d'enregistrements; et la façon dont le système qualité fonctionnera dans la compagnie.
- (d) du temps devrait être disponible pour former toute personne impliquée dans l'encadrement de la qualité et pour informer le reste des employés. La mise à disposition de temps et de moyens devrait être fonction de la taille et de la complexité de l'exploitation concernée.

8.4.2 RESPONSABILITES

- (a) Le responsable qualité assume les fonctions relatives à la surveillance de la conformité aux procédures requises pour assurer des pratiques opérationnelles sûres et un (des) aéronef(s) en état de navigabilité, ainsi que l'adéquation de ces procédures, telles qu'exigées par le RACD 09-2, 9.2.2.3 (a). Ces fonctions peuvent être assurées par plus d'une personne et grâce à des programmes d'assurance qualité différents mais complémentaires.
- (b) Le rôle principal du responsable qualité est de vérifier, en surveillant l'activité dans les domaines des opérations aériennes, de la maintenance, de la formation des équipages et des opérations au sol, que les normes requises par l'Autorité, ainsi que tout exigence supplémentaire définie par l'exploitant, sont suivies sous la supervision du responsable désigné correspondant.
- (c) Le responsable qualité s'assure que le programme d'assurance qualité est convenablement définie, mis en œuvre et maintenu.
- (d) Le responsable qualité doit:

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (1) avoir directement accès au dirigeant responsable;
 - (2) ne pas être l'un des responsables désignés;
 - (3) et avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et, si nécessaire, des sous-traitants.
- (e) dans le cas de petits / très petits exploitants, (voir NMO : 9.2.2.3 - système qualité, paragraphe 9.3) les postes de dirigeant responsable et de responsable qualité peuvent être combinés. Cependant, dans ce cas, les audits qualité sont conduits par un personnel indépendant conformément au sous paragraphe (d) alinéa (2) ci-dessus, il ne sera pas possible pour le dirigeant responsable d'être l'un des responsables désignés.

8.5 RESPONSABLE DE LA GESTION DE LA SECURITE

8.5.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Les qualités et qualifications préconisées sont notamment :
- (1) une connaissance et une expérience opérationnelles larges des fonctions de l'organisation (par ex. les opérations de navigation aérienne, la gestion du trafic aérien et les opérations aéroportuaires) ;
 - (2) une bonne connaissance des principes et pratiques de gestion de la sécurité ;
 - (3) de bonnes aptitudes en communication orale et écrite ;
 - (4) une excellente aptitude à nouer des relations interpersonnelles;
 - (5) des connaissances en informatique;
 - (6) la capacité d'entretenir des rapports harmonieux à tous les niveaux, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisation;
 - (7) le sens de l'organisation;
 - (8) la capacité de travailler de façon autonome;
 - (9) un bon esprit d'analyse;
 - (10) avoir des aptitudes de leadership et de l'autorité ;
 - (11) être digne du respect de ses pairs et de la direction.

8.5.2 RESPONSABILITES

- (a) Le responsable désigné de la gestion de la sécurité est le coordonnateur de l'élaboration et de la maintenance d'un SGS efficace. Il est de ce fait chargé de:
- (1) mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité efficace;
 - (2) réaliser des missions définies dans le cadre du SGS;
 - (3) implanter une culture de la sécurité au sein de l'entreprise;
 - (4) formaliser les processus de l'entreprise et efficacité de leur fonctionnement ;
 - (5) promouvoir la sécurité au sein de l'entreprise ;
 - (6) donner des indications et des instructions pour assurer le fonctionnement du système de gestion de la sécurité de l'organisation ;
 - (7) sensibiliser à la sécurité et de veiller à ce que la gestion de la sécurité reçoive, dans toute l'organisation, le même niveau de priorité que tout autre processus ;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (8) veiller à ce que la documentation concernant la sécurité reflète exactement l'environnement existant ;
 - (9) contrôler l'efficacité des mesures correctrices, fournir des rapports réguliers sur les performances en matière de sécurité et donner au Directeur général, aux cadres dirigeants et à d'autres membres du personnel des conseils indépendants sur des questions liées à la sécurité.
- (b) Il est aussi le principal point de contact avec l'Autorité pour de nombreuses questions de sécurité. Ainsi l'obligation pour le responsable de la gestion de la sécurité de rendre des comptes directement au dirigeant responsable prouve que la sécurité a, dans le processus décisionnel, un niveau d'importance équivalent à celui d'autres grandes fonctions organisationnelles.

8.6 RESPONSABLE DE LA SECURITE DES VOLS

8.6.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Avant d'assumer cette tâche dans l'exercice de ses fonctions, il aura d'abord suivi un stage adapté à ses responsabilités.

Le responsable de la sécurité des vols doit avoir au minimum :

- (1) une expérience pratique et une expertise dans l'application de normes de sécurité dans l'aviation et dans les pratiques opérationnelles sûres ;
- (2) une connaissance exhaustive dans les domaines suivants :
 - (i) le RACD 08 et toute procédure et exigences associées,
 - (ii) les spécifications opérationnelles du détenteur du CTA,
 - (iii) les parties pertinentes du manuel d'exploitation du détenteur du CTA.
- (3) une connaissance des systèmes qualité;
- (4) cinq (05) ans d'expérience d'encadrement au titre de commandant de bord dans une organisation comparable.

8.6.2 RESPONSABILITÉS

- (a) Le responsable de la sécurité des vols ou Officier Sécurité des Vols (OSV) est rattaché au dirigeant responsable et doit avoir un lien avec le fonctionnement du système qualité/Sécurité (notamment pour le suivi de la mise en œuvre des recommandations émises dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols). Pour être pleinement efficace, l'OSV doit bénéficier du soutien total et manifeste de tout le personnel de direction et d'encadrement. Sous l'autorité du dirigeant responsable,

Il est chargé principalement de (d') :

- (1) instituer et d'appliquer un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols;
- (2) créer dans toute l'organisation une conscience et une compréhension des méthodes de prévention des accidents;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (3) définir, identifier et évaluer les risques, formuler des recommandations pour les éliminer;
 - (4) tenir la direction et les pilotes informés des tendances et des problèmes de sécurité au sein de l'organisation et de la profession;
 - (5) faire circuler les données de sécurité, les informations concernant les expériences des autres exploitants et toutes autres informations touchant à la sécurité;
- (b) Le responsable de la sécurité des vols :
- (1) ne doit avoir ni rôle d'encadrement ni autorité, son rôle consistant seulement à conseiller.
 - (2) rend compte périodiquement au dirigeant responsable des questions de sécurité et il doit être libre de faire des recommandations à tout directeur de l'organisation s'il le juge dans l'intérêt de la sécurité des vols.
 - (3) participe avec le responsable SGS et son équipe à la mise en place d'un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :
 - (i) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements;
 - (ii) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation;
 - (iii) changements apportés aux politiques et procédures de la compagnie;
 - (iv) changements apportés au certificat de la compagnie;
 - (v) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.
 - (4) surveille 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.
 - (5) recueille et analyse des comptes rendus d'incidents notamment :
 - (i) type de comptes rendus utilisés par l'exploitant: constat d'événement en exploitation, comptes rendus commandant de bord ou cabine, fiches d'écarts en provenance du système qualité et liées à l'exploitation;
 - (ii) adéquation des rapports utilisés à l'objectif recherché, amplitude et efficacité du recueil ;
 - (iii) méthode de recueil;
 - (iv) réalité de l'analyse (comment, par qui, exemples) ;
 - (v) information de l'autorité pour les cas requis.
 - (6) effectue des analyses des vols et s'assure que :
 - (i) le contrôle porte sur l'effectivité de l'analyse des vols assurée par la compagnie, dans le respect des conditions réglementaires (RACD 08 et des dispositions prévues au sein du manuel d'exploitation);

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (ii) l'efficacité de l'analyse et son adéquation à l'exploitation sont également périodiquement évaluées ;
- (iii) les vérifications portent sur:
 1. la réception par l'Autorité des rapports récapitulatifs (ou individuels) des anomalies détectées par l'exploitant;
 2. la pertinence des fenêtres (domaine, finesse) choisies par l'exploitant pour ses paramètres;
 3. l'effectivité (fréquence, traçabilité) et l'efficacité du dépouillement des rapports relatifs à la sécurité des vols;
 4. démonstration in situ de l'analyse automatisée si requise: recueil et lecture des paramètres, rapport-types de dépouillement (exemples de rapport avec anomalies détectées...);
 5. méthodes d'analyse après détection automatisée d'une anomalie, contact avec les équipages, garantie d'anonymat;
 6. vérification croisée avec toute autre source d'information;
 7. résultats obtenus par l'analyse des vols (modification de procédures, ...);
 8. suivi des actions correctives décidées dans le cadre de l'analyse des vols.
- (7) vérifie que la compagnie a mis en œuvre un programme de maintien de la conscience du risque. Ce programme peut notamment comprendre les points suivants:
 - (i) souscription d'abonnements: revues spécialisées, bulletins de sécurité interne et/ou externe, rapports enquêtes accidents...;
 - (ii) diffusion d'information: diffusion individuelle ou gestion de bibliothèque (examen des fiches de circulation);
 - (iii) diffusion interne des résultats de l'analyse des vols;
 - (iv) implication de diverses catégories de personnels: au-delà des PN, toute personne concernée par les opérations peut entrer dans le champ du programme;
 - (v) prise en compte des résultats dans les cours CRM et les programmes d'entraînements périodiques PNT/PNC.

8.7 RESPONSABLE DE LA FORMATION

8.7.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Le responsable désigné de la formation doit au minimum :
 - (1) être détenteur d'une licence appropriée (licence ATPL aux normes de l'OACI) de membre d'équipage adaptée au type d'exploitation conduite en vertu d'un CTA qui contient dans sa liste de flotte des avions certifiés pour un équipage minimal de 2 pilotes
 - (2) être un instructeur de qualification de type en activité sur un type exploité inscrit en liste de flotte et avoir une connaissance approfondie du concept de formation et d'entraînement des équipages de conduite, et des équipages de cabine.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (3) avoir une expérience pratique et une expertise dans l'application de normes de sécurité dans l'aviation et dans les pratiques opérationnelles sûres;
- (4) avoir une connaissance exhaustive dans les domaines suivants:
 - (i) le RACD 08 et toute procédure et exigences associées,
 - (ii) les spécifications opérationnelles du détenteur du CTA,
 - (iii) les parties pertinentes du manuel d'exploitation du détenteur du CTA.
- (5) avoir une connaissance des systèmes qualité;
- (6) avoir cinq (05) ans d'expérience d'encadrement dont trois (03) ans au titre d'instructeur dans une organisation et aéronefs comparable.
- (7) avoir les qualités et qualifications préconisées notamment:
 - (i) une connaissance et une expérience opérationnelle des fonctions d'une organisation comparable;
 - (ii) une bonne connaissance des principes et pratiques de gestion de la sécurité;
 - (iii) de bonnes aptitudes en communication orale et écrite;
 - (iv) une excellente aptitude à nouer des relations interpersonnelles;
 - (v) des connaissances en informatique;
 - (vi) la capacité d'entretenir des rapports harmonieux à tous les niveaux, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisation;
 - (vii) le sens de l'organisation;
 - (viii) la capacité de travailler de façon autonome;
 - (ix) un bon esprit d'analyse;
 - (x) avoir des aptitudes de leadership et de l'autorité;
 - (xi) être digne du respect de ses pairs et de la direction.

8.7.2 RESPONSABILITÉS

- (a) Le responsable désigné de la formation est chargé de :
 - (1) la formation de tous les membres d'équipage ainsi que de l'établissement d'un programme d'instruction au sol et en vol qui devrait donner l'assurance que les membres d'équipage sont suffisamment entraînés pour assumer les fonctions qui leur sont confiées;
 - (2) de la surveillance, en relation avec le RDOA du déroulement de l'instruction et de l'identification des problèmes qui peuvent exiger l'attribution d'un complément de formation ou des modifications des procédures d'exploitation.
 - (3) de la sélection et de la formation, en relation avec le RDOA de tous les personnels d'instruction et devant assurer l'application générale des normes communes.
 - (4) de l'établissement et de l'application, en relation avec le RDOA des normes et des techniques de pilotage que les membres des équipages de conduite devront respecter au cours des vols et dont ils seront tenus de démontrer la connaissance à l'occasion de contrôles périodiques.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (b) Le responsable désigné de la formation est l'interlocuteur de la compagnie auprès de l'Autorité dans son domaine d'activité.
- (c) Le responsable désigné de la formation est responsable de l'élaboration et du suivi de (s) :
- (1) programmes des cours de formation (équipage de conduite);
 - (2) la mise au courant des particularités de la compagnie;
 - (3) qualifications de vol aux instruments;
 - (4) contrôles d'aptitude professionnelle des pilotes;
 - (5) qualifications de route et d'aérodrome;
 - (6) la formation des équipages de conduite aux tâches découlant d'un cas d'urgence;
 - (7) la formation des pilotes commandants de bord;
 - (8) autres programmes de formation notamment:
 - (i) agrément des simulateurs de vol et des moyens d'instruction d'autres exploitants
 - (ii) aspects de l'instruction en vol du point de vue de l'exploitation
 - (iii) formation en matière de sûreté
 - (iv) programme de formation en matière de marchandises dangereuses
 - (v) formation d'agent technique d'exploitation
 - (vi) formation du personnel de cabine
 - (vii) instruction sur les problèmes liés aux facteurs humains.

8.8 RESPONSABLE DESIGNÉ DES SERVICES AU SOL

8.8.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) Le responsable désigné des services au sol doit :
- (1) détenir un diplôme d'ingénieur ou équivalent.
 - (2) avoir une connaissance approfondie du concept d'opérations au sol.
 - (3) avoir au minimum:
 - (i) une expérience pratique et une expertise dans l'application de normes de sécurité et de sûreté dans l'aviation et dans les pratiques opérationnelles sûres;
 - (ii) une connaissance exhaustive dans les domaines des règlements sur l'exploitation technique des aéronefs (RACD 08) et toute procédure et exigences associées, les spécifications opérationnelles du détenteur du CTA et les parties pertinentes du manuel d'exploitation du détenteur du CTA.
 - (iii) une connaissance du système qualité;
 - (iv) 05 ans d'expérience d'encadrement dans une organisation comparable.

8.8.2 RESPONSABILITES

- (a) Le responsable désigné des services au sol a les responsabilités suivantes :
- (1) déterminer dans quelle mesure le personnel de la compagnie, dans son programme de formation, ainsi que son équipement et ses installations au sol donnent satisfaction et conviennent à son exploitation spécifique.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (2) inspecter périodiquement chaque escale où la compagnie utilise des installations et des services aux fins de l'exploitation.
 - (3) déterminer si les installations et les équipements de navigation, de communications et de météorologie, les procédures de contrôle d'exploitation et les services au sol sont acceptables du point de vue de l'exploitation en question, et d'évaluer la compétence du personnel chargé de les utiliser. Il s'agit de s'assurer que ces installations répondent aux besoins qui ont été définis, qu'elles sont convenablement gérées par un personnel compétent et que les dossiers sont convenablement établis et tenus à jour.
 - (4) assurer une bonne vue d'ensemble de l'exploitation de l'escale et de l'efficacité de l'équipement, des services, des procédures et du personnel et de la répartition des différentes fonctions. Il devrait aussi examiner les manuels pertinents (manuels d'exploitation, chargement, etc.) pour s'assurer qu'ils sont à jour et à la disposition du personnel.
 - (5) vérifier auprès des différents services sous sa responsabilité pour s'assurer si chacun connaît bien les instructions de la compagnie et s'acquitte de ses tâches avec le degré de compétence voulu. Les procédures régulières et d'urgence de l'exploitant pour les opérations aériennes qui ont lieu aux escales et pour les installations et services qu'elles utilisent doivent faire l'objet d'examens et d'échanges de vues avec le personnel intéressé.
 - (6) s'assurer que les bâtiments qui doivent être utilisés par la compagnie à chacune de ses bases et à chaque aérodrome terminal, y compris ceux qui sont situés dans d'autres états, sont convenablement équipés et dotés des installations sanitaires, du matériel de sûreté et des dispositifs d'alarme nécessaires et qu'ils sont suffisants, compte tenu de l'exploitation envisagée y compris les locaux réservés à l'administration et au personnel d'exploitation, les aires prévues pour les services aux passagers et les bâtiments destinés à l'entreposage et à la manutention des marchandises.
 - (7) étudier, solutionner en accord avec les assureurs et les services spécialisés de la haute direction tous les litiges et contentieux générés par les pertes, avaries ou spoliation des bagages des passagers.
- (b) Le responsable désigné des services au sol est responsable du matériel mobile qui doit être utilisé dans le cadre de l'exploitation en s'attachant principalement à déterminer s'il donne satisfaction, s'il convient à l'exploitation prévue et s'il présente la sécurité voulue. Ce matériel comprend normalement les véhicules d'avitaillement en carburant, les groupes de parc, les groupes d'alimentation en oxygène et en air comprimé, les tracteurs de remorquage, le matériel de manutention des marchandises et des bagages, les véhicules d'hôtellerie, les véhicules des services sanitaires, l'équipement de dégivrage, etc.
- (c) Le responsable désigné des services au sol est l'interlocuteur de la compagnie auprès de l'Autorité dans son domaine d'activité.
- (d) Pour atteindre les objectifs fixés par la compagnie et faire face à ses attributions, le responsable désigné des services au sol assure les responsabilités dans les domaines suivants :
- (1) procédure et contrôle exploitation:
 - (i) élaborer les procédures de traitement en escale et d'éditer le manuel des opérations sol (MOS)

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (ii) définir les documents et imprimés à mettre en œuvre par l'activité basique des escales.
 - (iii) représenter la compagnie aux principaux comités spécialisés IATA, AIRPORT HANDLING PROCEDURE SUB-COMMITEE (AHPSC), PASSENGER AN BAGGAGE PROCESSING COMMITEE (PBPC)
 - (iv) du suivi et traitement de toutes les anomalies et irrégularités d'exploitation.
 - (v) de répondre aux comptes rendus de voyage des équipages
 - (vi) de répondre à la clientèle sur toute irrégularité survenue en escales.
 - (vii) de définir conjointement avec le département de la formation le contenu des stages dispensés aux personnels de l'activité basique.
 - (viii) de suivre le comportement professionnel des personnels en escales et de veiller à la tenue de leur niveau de qualification.
- (2) étude et gestion des contrats :
- (i) préparation, élaboration des contrats.
 - (ii) évaluation des tarifs d'assistance tenant compte des variations des coûts de l'analyse des prix de revient et des accords de réciprocité.
 - (iii) définition des moyens et méthodes de suivi qualitatif des services reçus et fournis
 - (iv) préparation et suivi budgétaire des recettes (assistance fournie) et dépenses (assistance reçue).
 - (v) en liaison avec l'exploitation recherche des solutions d'assistance pour vols spéciaux.
- (3) compagnies assistantes:
- (i) contrôle et suivi des facturations des services reçus,
 - (ii) suivi qualitatif des prestations reçues,
 - (iii) définition des actions à amener auprès des compagnies assistantes en vue de l'amélioration des services reçus.
- (4) Administration:
- (i) suivi du budget d'investissement
 - (ii) suivi de la mise en place du matériel:
 - expéditions
 - documents
 - problèmes douaniers
 - avaries maritimes
 - contrôle facturation transport
 - (iii) suivi des inventaires,
 - (iv) tenue des statistiques d'immobilisation et taux de pannes,
 - (v) gestion du parc conteneurs avionnés.
- (5) Technique:
- (i) études et prospections techniques

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (ii) participation aux commissions de réforme du matériel
 - (iii) préparation du plan d'équipement.
 - (iv) réception en usine et assistance à la mise en service du matériel
 - (v) assistance aux échelons d'entretien
 - (vi) analyse technique des immobilisations
 - (vii) suivi des consommations carburant
 - (viii) sera chargée de l'entretien du matériel de piste
- (6) Formation:
- (i) assurer la formation de tous les agents d'escales y compris ceux affectés à la conduite des engins.
 - (ii) élaborer les procédures d'utilisation et de positionnement du matériel et en contrôler l'application.
- (7) Matériel de servitude mis en place dans les escales :
- En collaboration avec les autres services commissariat, assistance et contrats, procédures et contrôle exploitation, et directions concernées, direction technique.
- (i) de définir les moyens nécessaires (quantité, spécifications),
 - (ii) de procéder aux choix des équipements;
 - (iii) de suivre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des équipements.
 - (iv) chargée de l'édition du plan triennal d'équipement matériel d'escales, de son engagement et du suivi de sa réalisation.
- (8) Sûreté:
- Sur le plan des activités de la sûreté, en collaboration avec le responsable désigné sureté, le RDOS doit :
- (i) évaluer régulièrement la mise en œuvre et l'application des mesures de sûreté sur l'ensemble des services de la compagnie, y compris les différentes escales ;
 - (ii) initier des inspections de sûreté en vue de se préparer aux futurs audits internes et externes;
 - (iii) jouer l'interface entre la compagnie et ses sous-traitants ou prestataires aéroportuaires (dans les services et les escales) en matière de sûreté de l'Aviation Civile Internationale;
 - (iv) proposer la mise en place d'un comité de gestion des différentes situations de crise en interne (notamment celles relatives à la sûreté).

8.9 RESPONSABLE DE LA SURETE

8.9.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

- (a) le responsable de la sûreté doit avoir suivi des stages adaptés afin de maîtriser parfaitement ces domaines et acquis les compétences requises pour remplir cette fonction, en vue de la supervision et de l'exécution efficace des dites tâches.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

8.9.2 RESPONSABILITÉS

- (a) le responsable de la sûreté, sous l'autorité du dirigeant responsable, est chargé principalement de (d'):
- (1) élaborer et tenir actualisés les différents programmes de sûreté (notamment le manuel de sûreté, le programme de formation en sûreté, le programme de contrôle de qualité de la sûreté, etc...)
 - (2) rédiger des procédures de sûreté et suivre la mise en application de ces procédures ainsi que le contenu des différents programmes et du manuel de sûreté dans différentes escales de la compagnie
 - (3) rédiger les différentes procédures d'exploitation normalisées (PEN) complémentaires (concernant les contrôles, les vérifications, les fouilles, la protection des aéronefs en stationnement, les comptoirs d'enregistrement, les bagages de soute et de cabine, les transferts vers les aéronefs)
 - (4) suivre les étapes d'approbation des différents textes de sûreté de la compagnie soumis à l'Autorité
 - (5) s'assurer de la mise à jour périodique des différents textes de sûreté de la compagnie
 - (6) élaborer un programme annuel de formation et de recyclage en sûreté
 - (7) organiser et suivre les formations en sûreté (réglementaires, obligatoires et initiales) et les recyclages (réglementaires et périodiques) au bénéfice de l'ensemble du personnel de la compagnie
 - (8) évaluer régulièrement la mise en œuvre et l'application des exigences de sûreté contenues dans le manuel de sûreté de la compagnie et dans les documents régionaux et internationaux qui s'appliquent en RDC
 - (9) initier des audits internes de sûreté en vue de mieux gérer les audits externes à subir
 - (10) jouer l'interface entre les autorités de la compagnie et ses sous-traitants ainsi que les prestataires de service en matière de sûreté sur l'ensemble du réseau
 - (11) proposer la mise en place, au sein de la compagnie, d'un comité fonctionnel et efficace de gestion des différentes situations de crise ou d'urgences relatives à la sûreté présidé par le dirigeant responsable
 - (12) effectuer des audits et des inspections dans les escales du réseau afin d'évaluer, sur la base de critères objectifs, le niveau de sûreté atteint par la compagnie
 - (13) s'assurer que les actions de sûreté dans toutes nos escales atteignent les objectifs fixés conformément au contenu du manuel de sûreté
 - (14) élaborer un guide de référence (aide-mémoire) pour l'audit interne de sûreté
 - (15) établir un programme annuel d'audit
 - (16) contrôler et auditer le service sûreté dans le strict respect d'exécution des procédures contenues dans le Manuel de sûreté de la compagnie

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (17) assurer la surveillance continue de l'application des mesures de sûreté et aviser le dirigeant responsable de toutes les insuffisances et les causes
- (18) préparer et convoquer les réunions du comité de sûreté de la compagnie
- (19) suivre les évolutions importantes dans le domaine de la sûreté décidées par l'OACI, l'IATA, la CAFAC, l'AFRAA, etc....
- (20) assister le dirigeant responsable aux différents commissions et comités de sûreté mis en place par l'Autorité, notamment au comité local de sûreté, si nécessaire
- (21) participer au comité IOSA de la compagnie
- (22) organiser ou participer à l'animation des formations y compris élaborer des textes, en matières sûreté, au profit d'autres structures selon des accords négociés
- (23) gérer, sous l'autorité du dirigeant responsable, les questions techniques de sûreté avec les organismes et organisations telles que: les DAC, CAFAC, IATA, OACI etc...
- (24) s'assurer de l'application des mesures de sûreté, au moins équivalentes à celles contenues dans le manuel de sûreté de la compagnie en conformité avec le programme national de sûreté à tous les vols effectués par des compagnies tierces sous numéro de sa compagnie. S'assurer que les retards des vols ne sont pas le fait des procédures de sûreté.

8.10 RESPONSABLE DES EQUIPAGES DE CABINE

8.10.1 QUALIFICATIONS EXIGÉES

Le responsable désigné des équipages de cabine doit avoir au minimum :

- (1) 5 ans d'expérience en tant que navigant de cabine, dont au moins un an en tant que chef de cabine.
- (2) une bonne connaissance de la (du) :
 - (i) langue française et anglaise
 - (ii) réglementation relative aux opérations en cabine.
 - (iii) système qualité ;
 - (iv) gestion d'une équipe ;
- (3) une bonne connaissance des principes et pratiques de gestion de la sécurité en cabine;
- (4) avoir de bonnes aptitudes en communication orale et écrite ;
- (5) avoir une excellente aptitude à nouer des relations interpersonnelles ;
- (6) avoir des connaissances en informatique ;
- (7) avoir la capacité d'entretenir des rapports harmonieux à tous les niveaux, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisation ;
- (8) avoir le sens de l'organisation ;
- (9) avoir la capacité de travailler de façon autonome ;
- (10) avoir un bon esprit d'analyse ;
- (11) avoir des aptitudes de leadership et de l'autorité ;
- (12) être digne du respect de ses pairs et de la direction.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

8.10.2 RESPONSABILITÉS

Le responsable désigné des équipages de cabine est responsable des normes professionnelles des équipages de cabine placés sous sa responsabilité et, plus précisément, il doit:

- (1) superviser les équipages de cabine;
- (2) élaborer ou mettre en œuvre, ou les deux, tous les programmes de formation nécessaires et approuvés destinés aux équipages de cabine de l'exploitant aérien;
- (3) élabore en collaboration avec le responsable des opérations le manuel des équipages de cabine ;
- (4) au besoin, donner aux équipages de cabine des directives et des consignes;
- (5) faire le traitement des rapports de tout membre d'équipage de cabine, et en faire le suivi;
- (6) assumer les responsabilités que lui délègue le directeur des opérations en rapport avec les équipages de cabine ; et

9 DÉROGATION

- (a) un titulaire de CTA peut employer une personne qui ne satisfait pas aux critères de qualification ou expérience de navigant si l'Autorité délivre un constat d'écart stipulant que cette personne a une expérience comparable et peut effectivement exercer les fonctions de commandement requises.
- (b) dans des cas particuliers, et exceptionnellement, l'Autorité peut accepter une nomination qui ne remplit pas entièrement les critères mais, dans ce cas, le nommé doit être en mesure de démontrer une expérience que l'Autorité acceptera comme comparable ainsi que la capacité de remplir efficacement les fonctions associées au poste et à la taille de l'exploitation.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.2.2.3 SYSTÈME QUALITÉ D'UN EXPLOITANT

1. OBJET

- (a) La présente norme contient des exigences supplémentaires en matière de Système Qualité pour exploitation de transport aérien public.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) La présente norme s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien public conformément au du RACD 09 -2, 9.2.2.3.

3. SYSTÈME QUALITÉ

- (a) Afin de démontrer la conformité du RACD 09- 2, 9.2.2.3 l'exploitant établit son Système Qualité conformément aux instructions et informations contenues dans les paragraphes suivants :

4. GÉNÉRALITÉS

4.1 TERMINOLOGIE

- (a) Les termes utilisés dans le contexte de l'exigence d'un système qualité pour un exploitant ont les significations suivantes :
- (1) Dirigeant responsable - La personne acceptable par l'Autorité qui a le pouvoir dans l'entreprise pour s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités de maintenance peuvent être financées et mises en œuvre au niveau exigé par l'Autorité et selon toutes exigences additionnelles définies par l'exploitant.
 - (2) Assurance Qualité - Ensemble des actions pré établies et systématiques nécessaires pour donner la confiance appropriée en ce que l'exploitation et la maintenance satisferont aux exigences des règlements.
 - (3) Responsable Qualité - Le responsable, acceptable par l'Autorité, de la gestion du Système Qualité, de la fonction surveillance et de la demande d'actions correctives.

4.2 POLITIQUE QUALITÉ

- (a) L'exploitant fait une déclaration écrite sur la politique qualité, c'est-à-dire un engagement du dirigeant responsable sur les objectifs du système qualité. La politique qualité devrait refléter la réalisation et le maintien de la conformité aux règlements techniques (RACD) ainsi que toute exigence supplémentaire spécifiée par l'exploitant.
- (b) Le dirigeant responsable est un maillon essentiel de l'encadrement du détenteur du CTA. En ce qui concerne le paragraphe 9.2.2.2 (a)(1) du RACD 09-partie 2 et la terminologie ci-dessus, le terme "dirigeant responsable" signifie le directeur général, le président, le président-directeur général, etc. de l'organisme exploitant, qui en vertu de sa position a la responsabilité globale (y compris financière) de la gestion de l'organisme.
- (c) Le dirigeant responsable a la responsabilité globale du système qualité du détenteur du CTA y compris en ce qui concerne la fréquence, la forme et la structure des revues de direction prescrites en 6.9 ci-dessous.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

4.3 BUT DU SYSTÈME QUALITÉ

- (a) Le système qualité permet à l'exploitant de surveiller sa conformité aux règlements techniques, au Manuel d'exploitation, au manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant, et à toute autre exigence spécifiée par l'exploitant, ou l'Autorité, pour assurer la sécurité de l'exploitation et la navigabilité des aéronefs.

4.4 **RESPONSABLE QUALITÉ** : Voir NMO 9.2.2.2 au point 8.4.

5. SYSTÈME QUALITÉ

5.1 INTRODUCTION

- (a) Le système qualité de l'exploitant assure la conformité aux exigences, normes et procédures relatives aux activités opérationnelles et de la maintenance, ainsi que leur adéquation.
- (b) L'exploitant spécifie la structure générale du système qualité applicable à son exploitation.
- (c) Le système qualité est structuré en fonction de la taille et de la complexité de l'exploitation à surveiller (pour les petits exploitants voir également en 9.3 ci-dessous).

5.2 PORTÉE

- (a) Le système qualité de l'exploitant prend en compte au moins ce qui suit :
- (1) les dispositions des règlements techniques ;
 - (2) les exigences additionnelles de l'exploitant et les procédures opérationnelles;
 - (3) la politique qualité de l'exploitant;
 - (4) la structure de l'organisation de l'exploitant;
 - (5) les responsabilités en matière de développement, de mise en place et de gestion du système qualité;
 - (6) la documentation, y compris les Manuels, les comptes rendus et les enregistrements;
 - (7) les procédures qualité;
 - (8) le programme d'assurance qualité;
 - (9) les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires;
 - (10) les exigences en matière de formation.
- (b) Le système qualité comporte un système de retour d'information vers le dirigeant responsable pour s'assurer que les actions correctives sont à la fois identifiées et rapidement prises en compte. Le système de retour d'information spécifie également qui doit rectifier les incohérences et les non-conformités dans chaque cas particulier, et la procédure à suivre si l'action corrective n'est pas achevée dans les temps impartis.

5.3 DOCUMENTATION DE RÉFÉRENCE

- (a) La documentation de référence comprend les parties correspondantes du manuel d'exploitation de l'exploitant.
- (b) De plus, la documentation de référence comprend ce qui suit :
- (1) la politique qualité;
 - (2) la terminologie;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (3) les normes opérationnelles spécifiées;
- (4) une description de l'organisation;
- (5) la répartition des tâches et des responsabilités;
- (6) les procédures opérationnelles pour assurer la conformité au règlement;
- (7) le programme de prévention des accidents et de sécurité des vols;
- (8) le programme d'assurance qualité, reflétant:

- (i) le planning du processus de surveillance;
- (ii) les procédures d'audit;
- (iii) les procédures de compte rendu;
- (iv) les procédures de suivi et d'action correctrice;
- (v) le Système d'enregistrement;
- (vi) les programmes de formation; et
- (vii) la maîtrise de la documentation.

- (c) L'exploitant établit une procédure qualité pour la maîtrise de sa documentation, y compris les documents d'origine extérieure tels que les normes et règlements. Cette procédure doit préciser les processus de création, d'approbation, de diffusion et de modification des documents.
- (d) Une liste de référence indiquant la révision en vigueur des documents est établie et facilement accessible pour empêcher l'utilisation de documents non valables et/ou périmés.

6. PROGRAMME D'ASSURANCE QUALITÉ

6.1 INTRODUCTION

- (a) Le programme d'assurance qualité inclut toutes les actions préétablies et systématiques nécessaires pour s'assurer que toute l'exploitation et la maintenance sont exécutées en accord avec les exigences, normes et procédures opérationnelles applicables.
- (b) Lors de l'établissement du programme d'assurance qualité il faudrait au moins tenir compte :
 - (1) du contrôle qualité;
 - (2) de l'audit;
 - (3) des auditeurs;
 - (4) de l'indépendance de l'auditeur;
 - (5) de la portée de l'audit;
 - (6) de la planification de l'audit;
 - (7) de la surveillance et action corrective;
 - (8) de l'évaluation de la gestion.

6.2 CONTRÔLE QUALITÉ

- (a) Le but primordial d'un contrôle qualité est d'observer un événement, une action, un document, etc. particuliers afin de vérifier que les procédures établies et la réglementation sont suivies lors de cet événement et que les normes requises sont atteintes.
- (b) Des domaines typiques de contrôle qualité sont :
 - (1) les opérations aériennes en conditions réelles;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (2) le dégivrage et l'antigivrage au sol ;
- (3) les services d'appui du vol ;
- (4) le contrôle du chargement;
- (5) la maintenance;
- (6) les normes techniques; et
- (7) les normes de formation.

(c) Les méthodes typiques pour le contrôle qualité de la maintenance incluent

- (1) échantillonnage produit – l'inspection d'un échantillon représentatif de pièces des aéronefs de la flotte,
- (2) échantillonnage de pannes – la surveillance de performance des pièces réparées,
- (3) échantillonnage de dérogations – la surveillance de toute dérogation à ne pas accomplir la maintenance à temps.
- (4) échantillonnage de maintenance à temps – la surveillance des (heures de vol/temps calendaire /cycles de vols) lorsque les aéronefs ainsi que leurs pièces détachées sont envoyés à la maintenance.
- (5) échantillon des rapports des états de non navigabilité et erreurs de maintenance sur les aéronefs et composants.

6.3 AUDIT

- (a) Un audit est une comparaison méthodique et indépendante entre la manière dont une exploitation est conduite et la manière dont les procédures opérationnelles publiées disent qu'elle devrait être conduite.
- (b) Les audits comportent au moins les procédures qualité et procédés suivants :
- (1) une définition de l'objet de l'audit;
 - (2) la planification et la préparation;
 - (3) le rassemblement et l'enregistrement des preuves; et
 - (4) l'analyse des preuves.
- (c) Les techniques rendant un audit efficace sont :
- (1) des interviews ou discussions avec le personnel;
 - (2) une revue des documents publiés;
 - (3) l'examen d'un échantillon adéquat d'enregistrements;
 - (4) l'assistance aux activités qui constituent l'exploitation; et
 - (5) la conservation des documents et l'enregistrement des observations.

6.4 AUDITEURS

- (a) L'exploitant décide, en fonction de la complexité de l'exploitation, d'avoir recours à une équipe consacrée à l'audit ou à un auditeur particulier. Dans tous les cas, l'auditeur ou l'équipe d'audit devrait avoir une expérience pertinente de l'exploitation et/ou de la maintenance.
- (b) Les responsabilités des auditeurs sont clairement définies dans la documentation de référence.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

6.5 INDÉPENDANCE DES AUDITEURS

- (a) Les auditeurs ne doivent pas avoir d'engagement au jour le jour dans le domaine opérationnel ou dans l'activité de la maintenance auditée. L'exploitant peut, en plus de l'utilisation de personnels à plein temps appartenant à un département qualité séparé, entreprendre la surveillance de domaines ou activités spécifiques en utilisant des auditeurs occasionnels. L'exploitant dont la structure et la taille ne justifient pas la mise en place d'auditeurs à plein temps peut mettre en place la fonction audit en utilisant du personnel à temps partiel de son organisation ou d'une source externe selon les termes d'un contrat acceptable par l'Autorité. Dans tous les cas, l'exploitant développe des procédures appropriées pour s'assurer que les personnes directement responsables des activités auditées ne sont pas sélectionnées dans l'équipe d'audit. Lorsque des auditeurs externes sont employés, il est essentiel que tout spécialiste externe soit familiarisé avec le type d'exploitation et/ou de la maintenance effectuée par l'exploitant.
- (b) Le programme d'assurance qualité de l'exploitant identifie les personnes de la société qui possèdent l'expérience, la responsabilité et l'Autorité pour :
- (1) effectuer les contrôles qualité et les audits dans le cadre d'une assurance qualité continue;
 - (2) identifier et enregistrer tout problème ou tout constat, et les preuves nécessaires pour justifier ce problème ou ce constat;
 - (3) initier ou recommander des solutions aux problèmes ou constats au travers de chaînes de compte rendu désignées;
 - (4) vérifier la mise en œuvre des solutions dans les temps impartis;
 - (5) rendre compte directement au responsable qualité.

6.6 PORTÉE DE L'AUDIT

- (a) Les exploitants surveillent la conformité aux procédures opérationnelles qu'ils ont conçues pour assurer la sécurité de l'exploitation, la navigabilité des aéronefs et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de sécurité. Dans ce cadre, lorsque cela est approprié ils surveillent au minimum :
- (1) l'organisation;
 - (2) les projets et les objectifs de la compagnie;
 - (3) les procédures opérationnelles;
 - (4) la sécurité des vols;
 - (5) la certification de l'exploitant (CTA / spécifications d'exploitation);
 - (6) la supervision;
 - (7) les performances des avions;
 - (8) les opérations tout temps;
 - (9) les équipements de communication et de navigation et les pratiques associées;
 - (10) la masse, le centrage et le chargement de l'avion;
 - (11) les instruments et les équipements de sécurité;
 - (12) les manuels, les registres et les enregistrements;
 - (13) les limitations de temps de vol et de service, les exigences en matière de repos et la programmation;
 - (14) les interfaces entre maintenance et exploitation de l'aéronef;
 - (15) l'utilisation de la LME;

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (16) les programmes de maintenance et la navigabilité continue;
- (17) la gestion des consignes de navigabilité;
- (18) la réalisation de la maintenance;
- (19) les délais d'intervention pour réparation;
- (20) l'équipage de conduite;
- (21) l'équipage de cabine;
- (22) les marchandises dangereuses;
- (23) la sûreté;
- (24) la formation.

6.7 PROGRAMMATION DES AUDITS

- (a) Un programme d'assurance qualité comprend un programme défini d'audits et un cycle d'étude périodique domaine par domaine. Le programme doit être flexible et permettre des audits non programmés lorsque des dérives sont identifiées. Des audits de suivi devraient être programmés lorsqu'il faut vérifier que les actions correctives ont été effectuées et qu'elles sont efficaces.
- (b) L'exploitant établit un programme d'audits devant être effectué pendant une période calendaire spécifié. Tous les aspects de l'exploitation sont vus dans une période de 12 mois conformément au programme à moins qu'une extension de la période d'audit ne soit acceptée comme cela est expliqué ci-dessous. L'exploitant peut augmenter la fréquence des audits comme il le souhaite mais ne devrait pas l'abaisser sans accord de l'Autorité. On considère qu'une période supérieure à 24 mois aurait peu de chances d'être acceptable quel que soit le sujet d'audit.
- (c) Lorsque l'exploitant détermine le programme d'audit, les changements significatifs dans l'encadrement, l'organisation, l'exploitation ou les technologies sont pris en compte de même que les modifications réglementaires.

6.8 SURVEILLANCE ET ACTIONS CORRECTIVES

- (a) L'objet de la surveillance dans le système qualité est avant tout d'étudier et de juger son efficacité et en conséquence de s'assurer que la politique et les normes opérationnelles et de la maintenance qui ont été définies sont suivies en permanence. L'activité de surveillance est fondée sur les contrôles qualité, les audits, les actions correctives et le suivi. L'exploitant établit et publie une procédure qualité pour surveiller la conformité à la réglementation de manière continue. Cette activité de surveillance a pour objectif d'éliminer les causes de performances non satisfaisantes.
- (b) Toute non-conformité identifiée suite à la surveillance est communiquée au cadre responsable de l'action corrective ou, si nécessaire, au dirigeant responsable. Une telle non-conformité est enregistrée, pour une enquête plus approfondie, afin d'en déterminer les causes et de permettre la recommandation d'actions correctives appropriées.
- (c) Le programme d'assurance qualité comporte des procédures permettant de s'assurer que des actions correctives sont entreprises en réponse aux constatations. Ces procédures qualité doivent surveiller ces actions afin de vérifier leur efficacité et leur mise en œuvre. Les responsabilités en matière d'organisation pour la mise en œuvre des actions correctives sont dévolues au département cité dans le rapport établissant le constat. Le dirigeant responsable a la responsabilité ultime de donner les moyens de mise en œuvre des actions correctives et de s'assurer, par l'intermédiaire du responsable qualité, que les actions correctives ont rétabli la conformité aux normes exigées par l'Autorité et à toute exigence supplémentaire définie par l'exploitant.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (d) Actions correctives consécutif au contrôle qualité audit, l'exploitant établit :
- (1) l'importance de tout constat et le besoin d'une action correctrice immédiate ;
 - (2) l'origine du constat;
 - (3) les actions correctives nécessaires pour s'assurer que la non-conformité ne se reproduira pas ;
 - (4) une programmation des actions correctives ;
 - (5) l'identification des individus ou des départements responsables de la mise en œuvre des actions correctives ;
 - (6) l'allocation des ressources par le dirigeant responsable, si nécessaire.
- (e) Le responsable qualité:
- (1) vérifie que des actions correctives sont prises par le cadre responsable en réponse à tout constat de non-conformité ;
 - (2) vérifie que les actions correctives comprennent les éléments décrits au paragraphe (d) ci-dessus ;
 - (3) surveille la mise en œuvre et l'accomplissement des actions correctives ;
 - (4) fournit à l'encadrement une évaluation indépendante des actions correctives, de leur mise en œuvre et de leur accomplissement ;
 - (5) évalue l'efficacité des actions correctives par un procédé de suivi.

6.9 REVUE DE DIRECTION

- (a) Une revue de direction est une évaluation complète, systématique et documentée du système qualité, des politiques opérationnelles et des procédures par la direction et prend en compte :
- (1) les résultats des contrôles qualité, audits et autres indicateurs ;
 - (2) l'efficacité globale de la gestion de l'organisation en vue d'atteindre les objectifs fixés.
- (b) Une revue de direction identifie et corrige les dérives, il empêche, si possible, les non-conformités futures. Les conclusions et les recommandations faites suite à une revue de direction sont soumises par écrit au cadre responsable pour action. Le cadre responsable doit être un individu ayant Autorité pour résoudre les problèmes et entreprendre les actions.
- (c) Le dirigeant responsable décide de la fréquence, de la forme et de la structure des revues de direction.

6.10 SYSTÈME D'ENREGISTREMENTS

- (a) Des enregistrements précis, complets et facilement accessibles relatifs aux résultats du programme d'assurance qualité sont conservés par l'exploitant. Les enregistrements sont des données essentielles permettant à un exploitant d'analyser et de déterminer les causes fondamentales des non-conformités, ce qui permet d'identifier et de prendre en compte les zones de non-conformité.
- (b) Les dossiers suivants sont conservés pendant 5 ans :
- (1) Les programmes d'audits;
 - (2) Les comptes rendus de contrôles qualité et d'audits

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (3) Les réponses aux constats;
- (4) Les comptes rendus d'actions correctives ;
- (5) Les comptes rendus de suivi et de clôture ; et
- (6) Les comptes rendus des revues de direction.

7. RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE D'ASSURANCE QUALITÉ POUR LES SOUS-TRAITANTS

7.1 SOUS-TRAITANTS

- (a) Les exploitants peuvent décider de sous-traiter certaines activités à des organismes externes pour la fourniture de services dans des domaines tels que :
 - (1) dégivrage et antigivrage au sol ;
 - (2) maintenance;
 - (3) assistance en escale;
 - (4) assistance en vol (y compris calculs de performance, préparation des vols, données de navigation et libération du vol) ;
 - (5) formation;
 - (6) préparation des manuels.
- (b) La responsabilité ultime en matière de produit ou service fourni par le sous-traitant reste toujours à l'exploitant. Un accord écrit doit exister entre l'exploitant et le sous-traitant qui définit clairement les services liés à la sécurité et la qualité devant être fournis. Les activités du sous-traitant liées à la sécurité correspondant à l'accord sont incluses dans le programme d'assurance de la qualité de l'exploitant.
- (c) L'exploitant s'assure que le sous-traitant possède les autorisations et agréments nécessaires et dispose des moyens et compétences pour effectuer la tâche. Si l'exploitant exige que le sous-traitant mette en place des activités qui vont au-delà de ses autorisations et agréments, l'exploitant est responsable de s'assurer que l'assurance qualité du sous-traitant prend en compte ces exigences additionnelles.

8. FORMATION AU SYSTÈME QUALITÉ

8.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant prévoit les moyens pour que tout le personnel reçoive suivant une planification appropriée une information efficace relative à la qualité.
- (b) Les personnes responsables de l'encadrement du système qualité et les auditeurs doivent être formés sur :
 - (1) une introduction au concept du système qualité;
 - (2) l'encadrement de la qualité;
 - (3) le concept de l'assurance qualité;
 - (4) le Manuel Qualité;
 - (5) les techniques d'audit;
 - (6) les comptes rendus et le système d'enregistrement; et
 - (7) la façon dont le système qualité fonctionnera dans la compagnie.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

- (c) Du temps devrait être disponible pour former toute personne impliquée dans l'encadrement de la Qualité et pour informer le reste des employés. La mise à disposition de temps et de moyens devrait être fonction de la taille et de la complexité de l'exploitation concernée.

8.2 SOURCES DE FORMATION

- (a) Des stages d'encadrement de la qualité sont disponibles dans les diverses institutions de standardisation nationales et internationales, et l'exploitant devrait décider s'il propose de tels stages à ceux qui seront vraisemblablement impliqués dans l'encadrement du Système qualité. Les exploitants possédant un personnel suffisamment qualifié devraient décider s'ils mettent en place des formations internes.

9. ORGANISATIONS D'AU PLUS 20 EMPLOYÉS À PLEIN TEMPS

9.1 INTRODUCTION

- (a) L'exigence d'établir et de documenter un système qualité et d'employer un (ou plusieurs) responsable(s) qualité s'applique à tous les exploitants. Les références aux petits et gros exploitants ailleurs dans le règlement sont basées sur la capacité de l'aéronef (plus ou moins 20 sièges) et sur la masse (masse maximale au décollage de plus ou moins 10 tonnes). Une telle terminologie n'est pas adéquate lorsqu'il s'agit de taille d'exploitation et de système qualité exigé. Dans le contexte des systèmes qualité les exploitants devraient donc être distingués en fonction du nombre d'employés à plein temps.

9.2 TAILLE DE L'EXPLOITATION

- (a) Les exploitants n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps sont considérés comme « très petits » tandis que ceux employant entre 6 et 20 personnes à plein temps sont considérés comme « petits » pour ce qui concerne le système qualité. Dans ce cadre plein temps signifie au moins 40 heures par semaine congés exclus.
- (b) Des systèmes qualité complexes pourraient être inadaptés à des petits ou très petits exploitants et l'effort administratif exigé pour écrire des manuels et des procédures qualité pour un système complexe peuvent grever leurs moyens. Il est donc accepté que de tels exploitants adaptent leur système qualité à la taille et la complexité de leur exploitation et utilisent des moyens en conséquence.

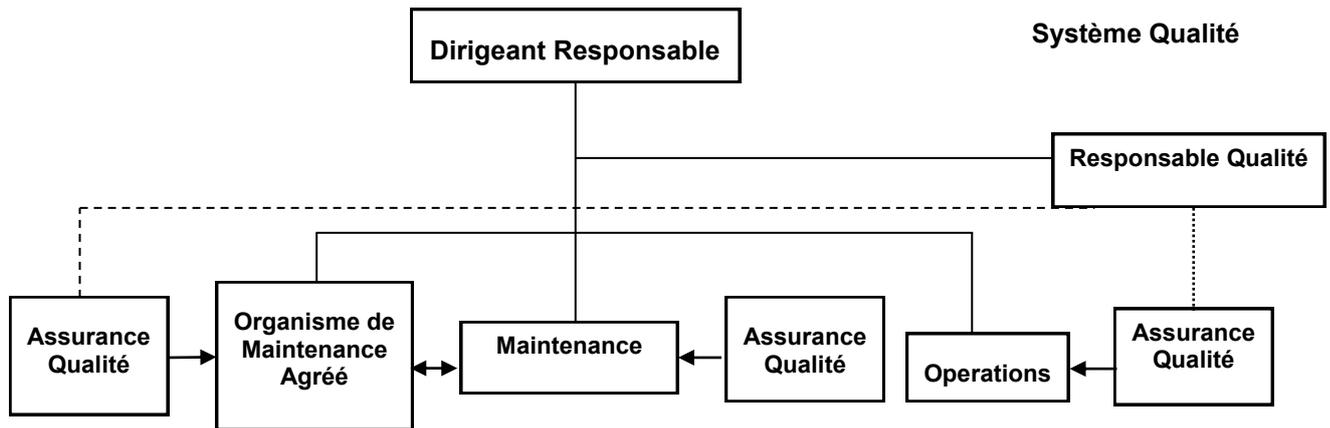
9.3 SYSTÈME QUALITÉ POUR LES PETITS ET TRÈS PETITS EXPLOITANTS

- (a) Pour les petits et très petits exploitants il peut être approprié de développer un programme d'assurance qualité sous forme de liste de vérification. La liste de vérification est accompagnée d'un programme exigeant que les articles de la société soient complets dans un temps imparti, ainsi que d'une déclaration faisant état d'une revue périodique par la haute hiérarchie. Le contenu de la liste de vérification et la réalisation de l'assurance qualité sont revus de manière occasionnelle et indépendante.
- (b) Les petits exploitants peuvent décider d'employer des auditeurs internes ou externes ou une combinaison des deux. Dans ces conditions il est acceptable que des spécialistes externes ou des organismes qualifiés réalisent les audits qualité au nom du responsable qualité.
- (c) Si la fonction indépendante d'audit qualité est tenue par des auditeurs externes, le programme d'audit devrait apparaître dans la documentation de référence.

10. SYSTÈME QUALITÉ - EXEMPLES D'ORGANISATION

(a) Les organigrammes ci-après illustrent deux exemples types d'organisation de système qualité :

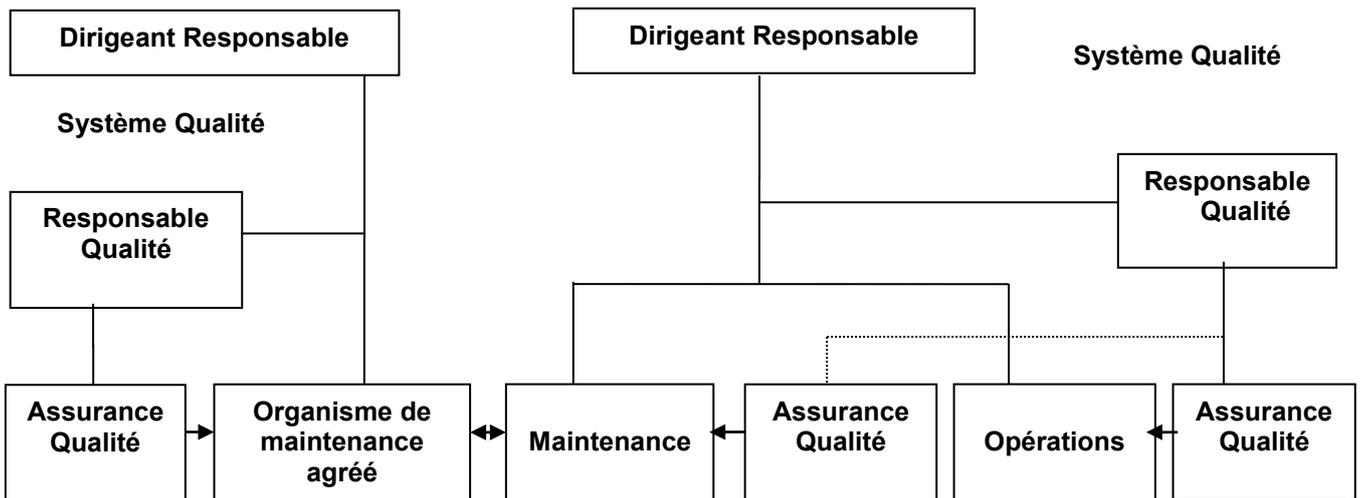
- (1) un système qualité au sein de l'organisation du détenteur du CTA lorsque l'organisme de maintenance agréé conformément au RACD 05-3 est partie intégrante :



- (2) les systèmes qualités liés au détenteur de CTA dans lesquels la maintenance des avions est contractée dans un organisme de maintenance agréé externe qui n'est pas intégré dans l'organisation du détenteur de CTA.

Organisme de maintenance agréé

Organisation détentrice de CTA



Le système qualité et le programme d'audit qualité du détenteur du CTA doivent assurer une mise en œuvre de la maintenance par l'organisme de maintenance agréé selon les exigences spécifiées par le détenteur du CTA.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.2.3.3 SUBSTITUTION D'AÉRONEF

- (a) Tout exploitant aérien, avant de conduire une exploitation sous un agrément de substitution, démontre que :
- (1) les procédures pour l'opération de substitution sont conformes aux pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
 - (2) les membres d'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation requis satisfont aux exigences de formation agréées pour l'utilisation de l'aéronef et équipement et se sont familiarisés avec les procédures de communication et de régulation en vigueur ;
 - (3) le personnel de maintenance satisfait aux exigences de formation pour l'aéronef et équipement et s'est familiarisé avec les procédures de maintenance en vigueur ;
 - (4) les membres d'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation satisfont aux critères de qualifications appropriées de route et aéroport ;
 - (5) l'aéronef devant être exploité est essentiellement semblable à l'aéronef de l'exploitant aérien avec lequel la substitution est effectuée ; et
 - (6) la disposition des instruments et commandes de vol critiques pour la sécurité, sont fondamentalement similaires, à moins que l'Autorité ne détermine que l'exploitant aérien a des programmes de formation adéquats pour garantir que toute dissemblance potentiellement dangereuse est maîtrisée en toute sécurité par une formation en familiarisation sur l'aéronef de l'équipage de conduite.
- (b) L'exploitant aérien conduisant une exploitation sous un agrément de substitution, inclue les dispositions et procédures pertinentes de l'agrément dans ses manuels.
- (c) L'exploitant aérien amende ses spécifications d'exploitation en y incluant les dispositions et procédures de l'agrément de substitution.
- (d) L'exploitant aérien se conforme aux règlements applicables de l'état d'immatriculation d'un aéronef faisant l'objet d'un agrément de substitution tant qu'il a la maîtrise opérationnelle de cet aéronef.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.2.3.4 LOCATION D'AÉRONEFS

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient des exigences supplémentaires en matière de location d'aéronef pour transport aérien commercial.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La présente norme de mise en œuvre s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section 9.2.3.4 du RACD 09-2.

3. MISE EN LOCATION SANS ÉQUIPAGE D'UN AÉRONEF IMMATRICULÉ À L'ÉTRANGER

- (a) Un exploitant de la République Démocratique du Congo peut prendre en location sans équipage un aéronef à des fins de transport aérien public d'un exploitant d'un état signataire de la Convention de Chicago pourvu que les conditions suivantes soient satisfaites :
- (1) l'aéronef a à son bord un certificat de navigabilité approprié délivré, en conformité avec le RACD 05-1, par le pays d'immatriculation et satisfaisant aux exigences d'immatriculation et d'identification de ce pays.
 - (2) l'aéronef est de conception de type conforme à toutes les exigences qui sont applicables à cet aéronef dans l'État d'immatriculation, y compris les exigences devant être satisfaisantes pour la délivrance d'un certificat de navigabilité standard de l'état incluant la conformité de conception de type, les conditions d'exploitation en toute sécurité, et les exigences en matière de nuisance, de ventilation carburant, et d'émission moteur.
 - (3) l'aéronef est entretenu conformément à un programme de maintenance approuvé.
 - (4) la conduite de l'aéronef est effectuée par du personnel navigant agréé par la République Démocratique du Congo et employé par l'exploitant aérien.
- (b) L'exploitant fournit à l'Autorité une copie de contrat de location sans équipage.
- (c) Le contrôle opérationnel de tout aéronef loué sans équipage est de la responsabilité de l'exploitant de cet aéronef.
- (d) L'exploitant fournit à l'Autorité toutes les spécifications d'exploitation du loueur détenteur de CTA étranger ainsi que toute autre information que l'Autorité pourrait exiger.
- (e) L'exploitant engagé dans une location sans équipage d'aéronef rend le contrat de location sans équipage explicite quant au programme de maintenance et la LME devant être suivis pendant la durée de la location sans équipage.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

4. BANALISATION D'AÉRONEFS

- (a) Tout exploitant qui effectue une exploitation sous un arrangement de banalisation de flotte, démontre que :
- (1) les procédures d'exploitation dans le cadre de l'accord de banalisation de flotte sont conformes aux pratiques d'exploitation en toute sécurité;
 - (2) les membres d'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation requis satisfont aux exigences de formation approuvées pour l'utilisation de l'aéronef et l'équipement et se sont familiarisés avec les procédures de communication et de règlements en vigueur;
 - (3) le personnel de maintenance satisfait aux exigences de formation pour l'aéronef et équipement et s'est familiarisé avec les procédures de maintenance en vigueur;
 - (4) les membres d'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation satisfont aux critères de qualifications appropriées de routes et d'aéroports;
 - (5) l'aéronef à exploiter est semblable à l'aéronef de l'exploitant avec lequel la substitution est effectuée ; et
 - (6) la disposition des instruments et commandes de vol critiques pour la sécurité, sont fondamentalement similaires, à moins que l'Autorité ne détermine que l'exploitant a des programmes de formation adéquats pour garantir que toute dissemblance potentiellement dangereuse est maîtrisée en toute sécurité par une formation en familiarisation sur l'aéronef de l'équipage de conduite.
- (b) L'exploitant conduisant une exploitation dans le cadre d'un accord de banalisation de flotte, inclut les dispositions et procédures pertinentes de l'accord dans ses manuels.

L'exploitant amende ses spécifications d'exploitation en y incluant les dispositions et procédures de l'accord de banalisation de flotte.

- (c) L'exploitant se conforme aux règlements de l'État d'immatriculation d'un aéronef faisant l'objet d'un accord de banalisation de flotte tant qu'il a la maîtrise opérationnelle de cet aéronef.

5. MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

- (a) L'exploitant fournit à l'Autorité une copie certifiée du contrat de mise en location avec équipage devant être exécuté.
- (b) L'Autorité détermine la partie du contrat de mise en location avec équipage en considérant l'étendue et le contrôle de certaines tâches d'exploitation telles que :
- (1) initialisation et achèvement des vols.
 - (2) maintenance et servicing d'aéronef.
 - (3) programmation des membres d'équipage.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

- (4) rémunération des membres d'équipage.
 - (5) formation des membres d'équipage.
- (c) L'exploitant engagé dans un arrangement de mise en location d'un aéronef avec équipage amende ses spécifications d'exploitation pour inclure les informations suivantes :
- (1) les noms des parties prenantes au contrat et la durée du contrat ;
 - (2) les marques, modèle et séries de tout aéronef concerné par le contrat ;
 - (3) le type d'exploitation;
 - (4) la date d'expiration du contrat de location;
 - (5) une déclaration spécifiant la partie jugée détenir le contrôle d'exploitation;
 - (6) tout autre renseignement, condition, ou restriction que l'Autorité juge nécessaire.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.2.3.6 DEMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre a pour objet de fournir les indications nécessaires en matière d'exigences supplémentaires concernant les démonstrations d'évacuation d'urgence.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Elle s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien public conformément au RACD 09-2, 9.2.3.6.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant doit effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence partielle ou évacuation amerrissage sous observation de l'Autorité pour attester de l'efficacité de la formation de l'équipage aux situations d'urgence et procédures d'évacuation.
- (b) Avant d'effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence ou d'amerrissage, l'exploitant aérien sollicite et obtient une approbation de l'Autorité.
- (c) L'équipage de cabine utilisé dans des démonstrations d'évacuation d'urgence doit :
 - (1) être sélectionné par l'Autorité;
 - (2) avoir terminé le programme de formation de l'exploitant approuvé par l'Autorité pour le type et modèle d'aéronef, et
 - (3) avoir réussi aux exercices et contrôles de compétence sur les équipements et procédures d'urgence.
- (d) Pour effectuer une démonstration d'évacuation partielle, l'équipage de cabine de l'exploitant aérien assigné doit, en utilisant les procédures d'exploitation en escale :
 - (1) démontrer l'ouverture de 50 pour cent des issues de secours niveau plancher exigées et 50 pour cent des issues de secours hors niveau plancher (dont l'ouverture par un membre de l'équipage de cabine est définie comme une tâche d'évacuation en urgence) et le déploiement de 50 pour cent des toboggans d'évacuation sélectionnés par l'Autorité, et
 - (2) préparer pour utilisation ces issues et toboggans en moins de 15 secondes.
- (e) Pour effectuer la démonstration d'évacuation amerrissage, les membres de l'équipage de cabine assignés doivent :
 - (1) démontrer leur connaissance et maîtrise d'utilisation de chaque élément de l'équipement de secours exigé ;
 - (2) préparer la cabine pour amerrissage en moins de 6 minutes après que la décision d'amerrir ait été annoncée ;
 - (3) retirer tout canot de sauvetage de son cache (un canot de sauvetage, sélectionné par l'Autorité, doit être déployé et gonflé correctement ou un toboggan convenablement gonflé) ; et
 - (4) se mettre à bord du canot (le canot doit comporter tout l'équipement de secours exigé) et bien le préparer pour une occupation prolongée.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.3.1.2 STRUCTURE ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient des spécifications relatives à la structure et teneur du manuel d'exploitation pour transport aérien public.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La présente norme s'applique à toute personne morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section 9.3.1.2 du RACD 09- partie 2 - Certificat de Transporteur Aérien.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant s'assure que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.
- (b) L'exploitant s'assure que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat de transporteur aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est approuvé par l'Autorité.
- (c) L'exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.
- (d) L'exploitant s'assure que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, l'exploitant fournit aux membres d'équipages une copie, ou des extraits, individuels des parties A et B du manuel d'exploitation pertinents pour une étude personnelle.
- (e) L'exploitant s'assure que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. L'exploitant s'assure que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.
- (f) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées du dit document assure sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par l'exploitant.
- (g) L'exploitant fournit à l'Autorité les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation est obtenue avant l'entrée en vigueur du dit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils sont publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.
- (h) L'exploitant incorpore l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'Autorité.
- (i) L'exploitant s'assure que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence ne l'empêche pas d'avoir recours à des données ou des procédures plus conservatrices.
- (j) L'exploitant s'assure que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

- (k) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à présenter tout ou partie du Manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau accepté d'accessibilité, d'exploitabilité et de fiabilité doit être assuré.
- (l) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas l'exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation.

4. MANUEL D'EXPLOITATION - STRUCTURE ET TENEUR

4.1 STRUCTURE

Le manuel d'exploitation établi en application du RACD 09-partie 2 ; 9.3.1.2, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation, est structuré de la manière indiquée ci-après :

- A. Généralités;
- B. Utilisation de l'aéronef;
- C. Régions, routes et aérodromes;
- D. Formation.

4.2 TENEUR

Note - Le manuel d'exploitation en question au paragraphe 4.1 ci-dessus doit contenir au moins les renseignements ci-après :

4.2.1 Généralités

4.2.1.1 Instructions indiquant les responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la préparation et l'exécution des vols.

4.2.1.2 informations et politique concernant la gestion de la fatigue, notamment :

- a) Politiques ayant trait aux limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service et exigences en matière de repos des membres d'équipage de conduite et de cabine établies en application du RACD 08 – partie 1, 8.5.10.1 (c) ; et
- b) le cas échéant, la politique et documentation relative au FRMS de l'exploitant établies en application du RACD 08 – partie 1 ; **NMO 8.5.10.1-B.**

4.2.1.3 Liste de l'équipement de navigation nécessaire à bord, y compris pour les vols en espace aérien où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

4.2.1.4 Lorsqu'elles s'appliquent aux vols en question, procédures de navigation sur de grandes distances à utiliser, procédure en cas de panne moteur en vol EDTO et désignation et emploi des aérodromes de déroutement.

4.2.1.5 Circonstances dans lesquelles on doit assurer une veille radio.

4.2.1.6 Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.

4.2.1.7 Méthodes de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome.

4.2.1.8 Mesures de sécurité à prendre pendant l'avitaillement avec passagers à bord.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

4.2.1.9 Arrangements et procédures relatifs aux services d'assistance en escale.

4.2.1.10 Procédures (prescrites dans le RACD 12) à suivre par les pilotes commandants de bord lorsqu'ils sont témoins d'un accident.

4.2.1.11 Équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.

4.2.1.12 Instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol y compris l'éventualité d'une dépressurisation et d'une panne d'un ou plusieurs moteurs en cours de vol.

4.2.1.13 Conditions dans lesquelles l'oxygène sera utilisé et quantité d'oxygène déterminée conformément au RACD 08-1, 8.6.2.18 (c).

4.2.1.14 Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage.

4.2.1.15 Instructions pour la conduite et le contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol.

4.2.1.16 Spécifications relatives au plan de vol exploitation.

4.2.1.17 Procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour chaque phase de vol.

4.2.1.18 Instructions relatives à l'emploi et au moment de l'emploi des listes de vérification normales.

4.2.1.19 Procédures d'urgence au départ.

4.2.1.20 Instructions relatives au maintien de la conscience de l'altitude et à l'emploi d'annonces de l'altitude générées automatiquement ou prononcées par un membre de l'équipage.

4.2.1.21 Instructions relatives à l'emploi du pilote automatique et de l'auto manette en IMC.

Note - Les instructions relatives à l'emploi du pilote automatique et de l'auto manette, avec les renseignements indiqués aux paragraphes 4.2.1.26 et 4.2.1.30, sont indispensables à la prévention des accidents à l'approche et à l'atterrissage et des accidents par impact sans perte de contrôle.

4.2.1.22 Instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations ATC, en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief.

4.2.1.23 Exposés verbaux pour le départ et l'approche.

4.2.1.24 Procédures de familiarisation avec les régions, les routes et les aérodromes.

4.2.1.25 Procédure d'approche stabilisée.

4.2.1.26 Limitation des valeurs élevées de vitesse verticale de descente près de la surface.

4.2.1.27 Conditions exigées pour amorcer ou poursuivre une approche aux instruments.

4.2.1.28 Instructions relatives à l'exécution d'approches classiques et d'approches de précision aux instruments.

4.2.1.29 Attribution des fonctions aux membres d'équipage de conduite et procédures pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de conduite pendant les manœuvres d'approche et d'atterrissage aux instruments effectuées de nuit ou en IMC.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

4.2.1.30 Instructions et formation nécessaires pour éviter l'impact sans perte de contrôle (CFIT), et politique concernant l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).

4.2.1.31 Politique, instructions, procédures et formation nécessaires relatives à l'évitement des abordages et à l'utilisation du système anticollision embarqué (ACAS).

4.2.1.32 Renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris :

- a) procédures (prescrites dans le RACD 18-2 Chapitre 3 et Appendice 2) que doivent suivre les pilotes commandants de bord d'aéronefs interceptés ;
- b) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés, conformément au RACD 18-2.

4.2.1.33 Détails du système de gestion de la sécurité (SGS) établi conformément aux dispositions du RACD 19, Chapitres 2 et 3 du sur le SGS.

4.2.1.34 Renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, conformément au RACD 08- partie 1, chapitre 11 y compris les mesures à prendre en cas d'urgence.

4.2.1.35 Instructions et éléments indicatifs en matière de sûreté.

4.2.1.36 Liste des opérations de fouille de l'aéronef, prescrite par le RACD 08-partie1 ; 8.10.1.3.

4.2.1.37 Instructions et formation nécessaires pour utiliser les systèmes de visualisation tête haute (HUD) et les systèmes de vision améliorée (EVS), le cas échéant.

4.2.1.38 Instructions et exigences de formation relatives à l'utilisation de l'EFB, s'il y a lieu.

4.2.2 Renseignements sur l'utilisation de l'aéronef

4.2.2.1 Limites de certification et d'utilisation.

4.2.2.2 Procédures normales, anormales et d'urgence à utiliser par l'équipage de conduite et listes de vérification connexes, conformément au RACD 07 – partie 1 ; 7.2.1.2 (d).

4.2.2.3 Consignes d'utilisation et renseignements sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement, s'il en est fourni conformément au RACD 08 - partie 1, 8.5.3.3 (c).

4.2.2.4 Données de planification de vol pour la planification avant et pendant le vol, avec différents réglages de poussée/ régime et de vitesse.

4.2.2.5 Composantes maximales de vent traversier et de vent arrière pour chaque type d'avion exploité et réductions à appliquer à ces valeurs pour tenir compte des rafales, de la mauvaise visibilité, de l'état de la surface de la piste, de l'expérience de l'équipage de conduite, de l'utilisation du pilote automatique, de circonstances anormales ou d'urgence ou de tout autre facteur opérationnel pertinent.

4.2.2.6 Instructions et données pour le calcul de la masse et du centrage.

4.2.2.7 Instructions pour le chargement de l'aéronef et l'arrimage de la charge.

4.2.2.8 Renseignements sur les systèmes de bord et leurs commandes, et instructions sur leur utilisation, conformément au RACD 07 – partie 1 ; 7.2.1.2 (d).

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

4.2.2.9 Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration pour les types d'avions exploités et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols en espace aérien où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

4.2.2.10 Liste de vérification de l'équipement de secours et de sécurité et instructions pour l'emploi de cet équipement.

4.2.2.11 Procédures d'évacuation d'urgence, y compris les procédures spécifiques au type d'avion, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence.

4.2.2.12 Procédures normales, anormales et d'urgence à suivre par l'équipage de cabine, listes de vérification connexes et renseignements nécessaires sur les systèmes de bord, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les équipages de conduite et de cabine.

4.2.2.13 Équipement de survie et de secours pour différentes routes et procédures à suivre pour en vérifier le fonctionnement normal avant le décollage, y compris les procédures servant à déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et la quantité disponible.

4.2.2.14 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants, indiqué dans le RACD 12.

4.2.3 Routes et aérodromes

4.2.3.1 Guide routier permettant de faire en sorte que l'équipage de conduite disposera, pour chaque vol, des renseignements sur les installations de télécommunications, les aides de navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées aux instruments et les départs aux instruments concernant le vol, et tout autre renseignement que l'exploitant pourra juger nécessaire à la préparation et à l'exécution des vols.

4.2.3.2 Altitudes minimales de vol pour chaque route à suivre.

4.2.3.3 Minimums opérationnels de chaque aérodrome susceptible d'être utilisé comme aérodrome d'atterrissage prévu ou comme aérodrome de dégagement.

4.2.3.4 Augmentation des minimums opérationnels d'aérodrome, en cas de détérioration des installations d'approche ou de celles de l'aérodrome.

4.2.3.5 Instructions pour la détermination des minimums opérationnels d'aérodrome à appliquer dans le cas d'approches aux instruments utilisant des HUD et des EVS.

4.2.3.6 Renseignements nécessaires au respect de tous les profils de vol prescrits par les règlements, y compris (sans que l'énumération qui suit soit limitative) les renseignements nécessaires pour déterminer :

- a) la longueur de piste nécessaire pour décoller sur une piste sèche, mouillée ou contaminée, y compris en cas de panne de système influant sur la distance de décollage ;
- b) les limites de montée au décollage ;
- c) les limites de montée en croisière ;
- d) les limites de montée en approche et à l'atterrissage ;
- e) la 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 ;
- f) renseignements supplémentaires, par exemple limites de vitesse des pneus.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

4.2.4 Formation

4.2.4.1 Détails du programme de formation de l'équipage de conduite, conformément au RACD 08- partie 1 ; 8.5.1.11.

4.2.4.2 Détails du programme de formation relatif aux fonctions de l'équipage de cabine établi en application du RACD 08 – partie 1 ; 8.8.1.32.

4.2.4.3 Détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation, lorsqu'il est utilisé en conjonction avec la méthode de supervision des vols en question au RACD 09 -partie 2 ; 9.1.1.5 (b) et (c) ; 9.1.2.1(a) ; 9.1.2.2 (a) à (h).

Les détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation sont indiqués au RACD 08- partie 1, 8.8.1.34.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.3.1.6 COMPTE RENDU MATÉRIEL (CRM)

1. OBJET

La présente norme de mise en œuvre contient des informations à mentionner dans un compte rendu matériel (CRM) (livret technique) par l'exploitant.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Elle s'applique à toute personne physique ou morale détenteur ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément au RACD 09 – partie 2, 9.3.1.6.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Le compte rendu matériel (livret technique) de l'avion est un système d'enregistrement des défauts et des anomalies de fonctionnement découverts lors de l'exploitation ainsi que l'enregistrement de tout l'entretien entrepris sur l'avion objet du CRM pendant que l'avion est exploité entre les visites programmées sur les sites d'entretien. En outre, il sert à enregistrer les informations d'exploitation relatives à la sécurité des vols et doit contenir les données relatives à l'entretien que l'équipage a besoin de connaître.
- (b) Lorsqu'un moyen d'enregistrement des défauts et des anomalies de fonctionnement dans la cabine ou dans les offices qui affectent l'exploitation sûre de l'avion ou la sécurité de ses occupants, différent du compte rendu matériel de l'avion est utilisé, ce moyen est considéré comme faisant partie du compte rendu matériel de l'avion.

4. CONTENU DU CRM

- (a) Le compte rendu matériel de l'exploitant peut être un document à section unique ou un système complexe contenant de nombreuses sections, mais dans tous les cas il doit inclure les informations spécifiées ci-après réparties à titre d'exemple en 5 sections :

- (1) la **section 1** contient le nom officiel et l'adresse détaillés de l'exploitant, le type d'avion et les marques internationales d'immatriculation complètes de l'avion.
- (2) la **section 2** précise quand est dû le prochain entretien programmé y compris, le cas échéant, tout changement d'élément hors périodicité programmée devant intervenir avant la prochaine visite d'entretien. En outre, cette section contient l'APRS en cours pour l'avion complet, délivrée normalement après achèvement de la dernière visite d'entretien.

L'équipage de conduite n'a pas besoin de recevoir ces détails si le prochain entretien programmé est contrôlé par d'autres moyens acceptés par l'Autorité.

- (3) la **section 3** détaille toutes les informations considérées comme nécessaires afin d'assurer la continuité de la sécurité des vols. Ces informations sont les suivantes:
 - (i) le type et l'immatriculation de l'avion ;
 - (ii) la date et le lieu du décollage et de l'atterrissage ;
 - (iii) les heures de décollage et d'atterrissage ;
 - (iv) le nombre total d'heures de vol afin de pouvoir déterminer le nombre d'heures avant le prochain entretien programmé. L'équipage de conduite n'a pas besoin de recevoir

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

ces détails si le prochain entretien programmé est contrôlé par d'autres moyens acceptés par l'Autorité ;

- (v) les détails de tout défaut, panne ou anomalie affectant la navigabilité ou la sécurité de l'exploitation de l'avion, y compris les systèmes de sécurité, et tout défaut, panne ou anomalie dans la cabine ou dans les offices qui affectent l'exploitation sûre de l'avion ou la sécurité de ses occupants connus du commandant de bord. Des dispositions doivent être prises pour permettre au commandant de bord de dater et signer de telles données y compris, le cas échéant, RAS pour la continuité de l'enregistrement. Des dispositions doivent être prises pour délivrer une APRS ou, si accepté par l'Autorité, une APRS alternative abrégée, après la rectification d'un défaut ou d'un défaut reporté ou l'exécution d'une visite d'entretien. L'APRS apparaissant sur chaque page de cette section doit clairement identifier le ou les défauts dont il s'agit ou la visite d'entretien, selon le cas ;
- (vi) L'APRS alternative abrégée est composée de la déclaration suivante « APRS » au lieu de la déclaration intégrale spécifiée dans le RACD 06. Si l'Autorité permet l'utilisation de l'APRS alternative abrégée, la section introduction du compte-rendu matériel doit inclure l'intégralité de la déclaration APRS issue du RACD 06 avec une note explicitant : « L'APRS alternative abrégée utilisée dans ce compte-rendu matériel répond uniquement aux exigences du RACD 05-3. Tous les autres aspects du RACD 05-3 devront être respectés » ;
- (vii) la quantité de carburant et de lubrifiant embarquée et la quantité de carburant disponible dans chaque réservoir ou groupe de réservoirs au commencement et à la fin de chaque vol. Des dispositions permettant de savoir, dans les mêmes unités de mesure, quelle quantité de carburant il est prévu d'embarquer et quelle quantité de carburant est effectivement embarquée. Des dispositions pour mentionner l'heure à laquelle le dégivrage et/ou l'antigivrage au sol ont été entrepris et le type de liquide employé ainsi que les proportions d'eau et de fluide utilisés ;
- (viii) la signature de la visite prévol.
- (ix) En sus de ce qui précède, il peut être nécessaire d'enregistrer l'information supplémentaire suivante :
 1. le temps de fonctionnement dans certaines plages de puissance moteur lorsque le fonctionnement sous cette puissance affecte la durée de vie du moteur ou du module moteur (les puissances maximum et intermédiaire d'urgence en sont deux exemples) ;
 2. le nombre d'atterrissages lorsque les atterrissages affectent la durée de vie d'un avion ou de l'un de ses éléments ;
 3. les cycles de vol ou les cycles de pression en vol lorsque ces cycles affectent la durée de vie de l'avion ou de l'un de ses éléments.

Lorsque la section 3 est du type "parties détachables" multi secteurs, de telles sections à "parties détachables" doivent contenir toutes les informations qui précèdent à l'endroit approprié.

La section 3 doit être conçue de telle manière qu'une copie de chaque page reste à bord de l'avion et qu'une seconde copie puisse être conservée au sol jusqu'à achèvement du vol considéré.

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018
		Amendement 03: 18 /04/2018

La section 3 doit distinguer clairement ce qui doit être complété après le vol de ce qui doit être complété en préparation du vol suivant.

- (4) La **section 4** détaille tous les défauts reportés affectant ou pouvant affecter la sécurité de l'exploitation de l'avion et doit, par conséquent, être connue du commandant de bord de l'avion. Chaque page de cette section doit être pré-imprimée avec le nom de l'exploitant et un numéro de page et prévoir ce qui suit :
- (i) un renvoi de chaque défaut reporté afin que le défaut original puisse être identifié à la page enregistrements du secteur particulier de la section 3 ;
 - (ii) la date de la détection initiale du défaut reporté ;
 - (iii) de brefs détails du défaut ;
 - (iv) des détails d'une éventuelle rectification et l'APRS correspondante ou un renvoi explicite au document contenant les détails d'une éventuelle rectification.
- (5) La **section 5** contient toutes les informations nécessaires relatives à l'assistance à l'entretien que le commandant de bord de l'avion a besoin de connaître. De telles informations incluent des données sur la marche à suivre pour prendre contact avec les services d'entretien dans le cas où des problèmes se poseraient lors de l'exploitation des routes, etc.
- (b) Le compte rendu matériel peut être un document imprimé, un fichier informatique ou les deux à la fois.
- (c) Ce qui suit constitue un exemple de compte rendu matériel (livret technique) d'aéronef :



RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE
CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

LOGO ET ADRESSE DE L'EXPLOITANT		VOL / Flight □□□□□□		NATURE DU VOL Flight Description		OFF Blocks □□ □□		OFF Ground □□ □□		RETARD AU DEPART <i>Departure Delay</i> □□ □□				Avion IMMAT		N°													
COMPTE RENDU MATERIEL <i>Aircraft Technical Log Book</i>		De /From □□□□		A/To □□□□		ON Blocks □□ □□		ON Ground □□ □□		MOTIF Reason _____				FLEX TAKE - OFF YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		CYCLES MOTEUR													
DATE/ Date JJ.MM. AA/ jj.mm. aa □□□□□□		ATOW (KG) □□□□□□		LE COMMANDANT Captain		OFFICIER PILOTE First Officer		BLOCK Time □□ □□		Flight Time □□ □□						ATTERRISSAGES Landings													
RNAV		CONDITION DE VOL Flight conditions		ENGINE MONITORING DATA		ENG		EPR		N1		EGT		N2		F/F		OIL PR		OIL TEM		AVM-T		AVM-C		CARB UTILISE - Fuel Used			
RVSM		CAT Cat		PRESS ALT		LH		1.																		MOTEUR GA Lh Engine			
LVO		MACH NO		LAS		RH		1.																		MOTEUR DR Rh Engine			
ITEM		COMPLAINTES EQUIPAGE Flight Crew Remarks				ITEM		REF		ATA CODE		ACTIONS CORRECTIVES Action Taken				DATE Date		SIGNAT (1) Signature		SIGNAT.CRS (2) CRS Signature		NR.AUT. Auth. Nr		NR.ORG Org. Nr					
COUPLE APPROACH →		CAT II		NOK		TECH		→		LE COMMANDANT Captain		PREPARATION PREMIER VOL First Daily Departure Preparation				SIGNATURE Signature (3)				DATE Date				SECURITY CHECKS					
CAT III		OK		NOK		OTHER TRUE MINIMA		Yes No				INSPEC Transit check		ARRIVEE Arrival		SIGNATURE (1) Signature		SIGNATURE CRS (2) CRS Signature		DATE Date		NR. AUT. Auth. Nr		NR. ORG. Org. Nr		A-CHECK		B-CHECK	
ITEM		REMARQUES DU PERSONNEL AU SOL Ground Crew Remarks				ITEM		REF		ATA CODE		ACTIONS CORRECTIVES Actions Taken				DATE Date		SIGNATURE (1) Signature		SIGNATURE (2) Signature		NR. AUT. Auth. Nr		NR. ORG. Org. Nr					
Carburant utilisé pour point fixe moteur Fuel Used for Engine Run		COMPLEMENTS Refillings		HUILE MOTEUR Eng. Oil (USD)		HUILE CSD CSD Oil USD Gal/Lh Dr/Rh		HUILE APU APU Oil		HUILE HYDR Hydr. Oil(USD) Sx/Lh Dx/Rh		CARBURANT(KG) Fuel Cx/Cn DR/Rh				QTE CARB. RAVITAILLE Total Fuel Refilled		TEMPERATURE Temperature		DENSITE Density		FOURNISSEUR Fuel Supplier		SIGNATURE Signature					
MOTEUR GA Lh Engine		A L'ARRIVEE Arrival												L		USG		UKG		°C		°F		O					
MOTEUR DR Rh Engine		RAVITAILLEMENT Refueling																				TYPE CARB. Fuel Type		No QUITTANCE Bill No					
UTIL. TECH. APU APU Tech. Use		TOTAL Total																				POINT DE CONGELATION Freezing Point		- □□					
(1) IL ATTESTE QUE LE TRAVAIL SPECIFIE A ETE EFFECTUE PAR UN TECHNICIEN QUALIFIE NON HABILE APRES MAIS AUTORISE A LE FAIRE CONFORMEMENT AUX PROCEDURES APPROUVEES DU MOE ET A LA LISTE DU PERSONNEL FOURNIE - ATTESTS THAT THE WORK SPECIFIED WAS CARRIED OUT BY TECHNICIAN NOT CERTIFIED BUT AUTHORISED TO PERFORM THAT WORK IN ACCORDANCE WITH THE APPROVED MOE. PROCEDURES AND THE PERSONNEL << CAPABILITY LIST>>										PRE VOL Pre-Flight		Traitement antigivrage Anti-icing operation				DATE: Date		SIGNATURE Signature		ACCEPTATION AVION PAR LE CDB A/C Acceptance Captain									
(2) IL CERTIFIE QUE LA TACHE SPECIFIEE EST EXECUTEE CONFORMEMENT AUX EXIGENCES DU RACD 05-3, AUX PROCEDURES DU MOE APPROUVE. L'AVION A ETE REMIS EN SERVICE (RACD 05-3). SUIVANT LES PROCEDURES DU MOE APPROUVEE ET LA LISTE DU PERSONNEL QUALIFIE ET EN RELATION AVEC LA TACHE EXECUTEE. CERTIFICATES THAT THE WORK SPECIFIED WAS CARRIED OUT IN ACCORDANCE WITH RACD 05-3 REQUIREMENTS, THE APPROVED MOE PROCEDURES AND THE PERSONNEL « CAPABILITY LIST AND» AND IN RESPECT TO THAT WORK. THE AIRCRAFT IS RELEASED TO SERVICE (RACD 05-3)										LE COMMANDANT Captain																			

	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE	RACD 09 - Partie 2
	RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE CERTIFICATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS	4 ^{ème} édition : Avril 2018 Amendement 03: 18 /04/2018

NMO: 9.3.1.7 CARTONS DE CONSIGNES PASSAGERS

1. OBJET ET PORTÉE

La présente NMO fournit les informations spécifiques à inclure sur les cartons de consignes passagers concernant les places se trouvant à proximité des sorties

2. INFORMATIONS SUR LES CARTONS DE CONSIGNES PASSAGERS

(a) Le titulaire d'un CTA fournit, à chaque siège proche d'une sortie, des cartons de consignes passagers donnant les informations suivantes dans la langue principale dans laquelle l'équipage donne les ordres en cas d'urgence :

- (1) ce qui est requis d'un passager en cas de situation d'urgence dans laquelle il n'y a pas de membre d'équipage pour apporter une assistance, y compris comment :
 - (i) localiser l'issue de secours ;
 - (ii) reconnaître le mécanisme d'ouverture de l'issue de secours ;
 - (iii) comprendre les instructions relatives au fonctionnement de l'issue de secours ;
 - (iv) faire fonctionner l'issue de secours ;
 - (v) déterminer si l'ouverture de l'issue de secours augmentera les risques auxquels les passagers peuvent être exposés ;
 - (vi) suivre les directions verbales et les signaux à main faits par un membre de l'équipage ;
 - (vii) ranger ou arrimer la porte de l'issue de secours pour qu'elle ne gêne pas l'utilisation de cette dernière ;
 - (viii) évaluer l'état d'un toboggan, le déclencher et le stabiliser après son déploiement pour aider les autres à s'en servir ;
 - (ix) passer rapidement par l'issue de secours ; et
 - (x) évaluer, sélectionner et suivre une trajectoire s'éloignant de l'issue de secours.
- (2) la demande qu'un passager s'identifie pour changer de place dans un des cas suivants :
 - (i) il ne peut pas se livrer aux fonctions d'urgence figurant sur le carton de consignes ;
 - (ii) il a une condition non évidente qui l'empêcherait de se livrer aux fonctions d'évacuation ;
 - (iii) il peut subir un préjudice corporel s'il se livrait à une ou plusieurs de ces fonctions ;
 - (iv) il ne désire pas effectuer les fonctions requises aux issues de secours ; ou
 - (v) il ne peut pas lire, parler ou comprendre la langue ou la forme graphique des instructions fournies par le titulaire du CTA.

- FIN DU DOCUMENT -