

RÉPUBLIQUE DU TCHAD

Unité – Travail - Progrès

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE



RAT 06 – PARTIE OPS 4

CERTIFICATION DES EXPLOITANTS AÉRIENS

Édition 02 - Mars 2019

KH

**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

Chapitre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Révision	Date Révision
PG	-	02	Mars 2019	00	Mars 2019
LPE	2	02	Mars 2019	00	Mars 2019
ER	3	02	Mars 2019	00	Mars 2019
LA	4	02	Mars 2019	00	Mars 2019
LR	5	02	Mars 2019	00	Mars 2019
TM	6 – 8	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre A	1 – 9	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre B	1 – 4	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre C	1 – 5	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre D	1 – 10	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre E	1 – 1	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre F	1 – 1	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre G	1 – 1	02	Mars 2019	00	Mars 2019
Chapitre H	1 – 1	02	Mars 2019	00	Mars 2019
PG APPENDICES	1 – 1	02	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 1	1 – 3	02	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 2	1 – 3	02	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 3	1 – 3	02	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 4	1 – 3	02	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 5	1 – 2	02	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 6	1 – 2	02	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE 7	1 - 1	02	Mars 2019	00	Mars 2019



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens

Page : ADM.3 de 8

Révision : 00

Date : 31/03/2019

ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° Révision	Date Application	Date Insertion	Émargement	Remarques

At

**LISTE DES AMENDEMENTS**

Page	N° Amendement	Date	Motif Amendement
CHAP B : Page 1	01	30 Sept 2016	Amendements aux dispositions relatives à l'obtention d'un agrément pour le CTA. Section OPS.B.203 § (a) (3)/(4)/(5)/(6)
CHAP B : Page 3	01	30 Sept 2016	Section OPS.B.205.Rajouter au § (d) "Ces frais sont perçus par l'ADAC"
CHAP B : Page 4	01	30 Sept 2016	Paragraphe (a) de la Section OPS.B.209 reformulé comme suit : Jusqu'au 01 mars 2017, les dispositions du RAT 06 – PARTIE OPS 4 et les agréments en cours de validité en République du Tchad sont maintenus, sous réserve du respect des lois et règlements sur la base desquels ils ont été délivrés
CHAP C : Page 2	01	30 Sept 2016	Section OPS.4.C.303. Rajouter § (d) : " La délivrance du CTA est conditionnée au paiement des frais dont le montant est fixé par voie réglementaire. Ces frais sont perçus par l'ADAC."
CHAP C : Page 3	01	30 Sept 2016	Section OPS.4C.305. Amender § (a) "La durée de validité du CTA passe de 12 à 24 mois"
APPENDICE 2 Page 2	01	30 Sept 2016	Modifications apportées au formulaire des spécifications d'exploitation suite insertion Amendement N° 40 à l'Annexe 6 de l'OACI.
Toutes les pages concernées	02	06/01/2020	Modification des syntaxes dans les phrases de ce présent RAT 06 PARTIE – OPS 4 ;



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens

Page : **ADM.5** de **8**
Révision : **00**
Date : **31/03/2019**

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° d'Édition	Date d'Édition
Annexe 6 Partie 1	OACI	Exploitation Technique des Aéronefs Aviation de transport commercial international – Avion	11 ^{ème} Édition Amdt '43 à 46	Juillet 2018 Applicable 08 Novembre 2018
Annexe 6 Partie 3	OACI	Exploitation Technique des Aéronefs Vols internationaux d'hélicoptère	9 ^{ème} Édition Amdt 22	Juillet 2018 Applicable 08 Novembre 2018
DOC 9734 Partie A	OACI	Manuel de supervision de la sécurité Partie A- Mis en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité	Édition 03	2017
DOC 8335	OACI	Manuel de procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue d'exploitation	Édition 05	2010



TABLE DES MATIÈRES

	Page
CHAPITRE A - GÉNÉRALITÉS	1
OPS 4.A.101 Domaine d'application	1
OPS 4.A.102 Définitions	1
OPS 4.A.103 Abréviations et acronymes	8
CHAPITRE B - AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN	1
OPS 4.B.201 Préambule	1
OPS 4.B.202 Généralités	1
OPS 4.B.203 Constitution du dossier	1
OPS 4.B.204 Dirigeants des entreprises de transport aérien	2
OPS 4.B.205 Délivrance et maintien de l'agrément de transporteur aérien	3
OPS 4.B.206 Validité de l'agrément de transporteur aérien	3
OPS 4.B.207 Retrait de l'agrément de transporteur aérien	3
OPS 4.B.208 Respect de la législation nationale	3
OPS 4.B.210 Frais de délivrance des documents	4
OPS 4.B.211 Évaluation de la capacité financière	4
OPS 4.B.212 Confidentialité des données	4
CHAPITRE C - CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN	1
OPS 4.C.301 Conformité au certificat de transporteur aérien	1
OPS 4.C.302 Demande d'un certificat de transporteur aérien	1
OPS 4.C.303 Délivrance ou refus d'un certificat de transporteur aérien	1
OPS 4.C.304 Contenu du certificat de transporteur aérien	2
OPS 4.C.305 Durée de la validité d'un certificat de transporteur aérien	3
OPS 4.C.306 Amendement d'un certificat de transporteur aérien	3
OPS 4.C.307 Accès pour inspection	4
OPS 4.C.308 Conduite des tests et des inspections	4
OPS 4.C.309 Polices d'Assurance	5
CHAPITRE D - CERTIFICATION DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ET MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA	1
OPS 4.D.401 Domaine d'application	1



OPS 4.D.402	Siège d'exploitation	1
OPS 4.D.403	Personnel requis pour les opérations de transport aérien commercial	1
OPS 4.D.404	Système qualité	3
OPS 4.D.405	Soumission et révision des manuels des politiques et des procédures	3
OPS 4.D.406	Conservation des documents	4
OPS 4.D.407	Dossiers relatifs aux enregistreurs de conversations du poste de pilotage et aux enregistreurs de données de vol	5
OPS 4.D.408	Aéronefs exploités par le titulaire du CTA	6
OPS 4.D.409	Livret technique d'aéronef	6
OPS 4.D.410	Familiarisation avec les procédures de la compagnie	6
OPS 4.D.411	Système de gestion de la sécurité	7
OPS 4.D.412	Système de documentation relative à la sécurité en vols	7
OPS 4.D.413	Aéronef autorisé	7
OPS 4.D.414	Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger	7
OPS 4.D.415	Vol banalisé	8
OPS 4.D.416	Location avec équipage	8
OPS 4.D.417	Démonstration d'évacuation d'urgence	8
OPS 4.D.418	Vols de démonstration	9
OPS 4.D.419	Installations	9
OPS 4.D.420	Horaires d'exploitation	10
OPS 4.D.421	Maintien de la validité du CTA	10
CHAPITREE -GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES DU TITULAIRE D'UN CTA		1
OPS 4.E.501	Domaine d'application	1
CHAPITREF -CTA – EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE		1
OPS 4.F.601	Domaine d'application	1
OPS 4.F.602	Responsabilité concernant la maintenance	1
CHAPITREG -GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN CTA		1
OPS 4.G.701	Domaine d'application	1
OPS 4.G.702	Exigences en matière de sûreté	1
CHAPITREH -GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN CTA		1
OPS 4.H.801	Domaine d'application	1
OPS 4.H.802	Approbation du transport de marchandises dangereuses	1



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens

Page : **ADM.8** de **8**

Révision : 00

Date : 31/03/2019

APPENDICES

Appendice 1. OPS 4.C.304 (c) –Modèle de certificat de transporteur aérien	1
Appendice 2. OPS 4.C.304 (e) - Spécifications d'exploitation	1
Appendice 3. OPS 4.D.403 - Personnel requis pour les opérationsde transport aérien commercial	1
Appendice 4. OPS 4.D.409 - Livret technique d'aeronef	1
Appendice 5. OPS 4.D.415 - Vol banalisé	1
Appendice 6.OPS 4.D.417 - Démonstration d'évacuation d'urgence	1
Appendice 7. OPS 4.D.418 - Vols de démonstration	1

KT



CHAPITRE A – GÉNÉRALITÉS

OPS 4.A.101 - DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le RAT 06 – PARTIE OPS 4 s'applique au transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou en location par des personnes dont le siège de l'entreprise ou la résidence permanente se trouve au Tchad.
- (b) Cette partie de la réglementation prescrit les exigences relatives à la certification initiale et le maintien de la validité des certificats de transporteur aérien (CTA) délivrés par le Tchad.
- (c) Sauf disposition contraire, le RAT 06 – PARTIE OPS 4 s'applique à toutes les opérations de transport aérien commercial effectuées par les titulaires d'un CTA pour lesquels le Tchad est l'État de l'exploitant aux termes des définitions figurant dans le RAT 06 Partie OPS 1.
- (d) 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 le travail aérien ne relèvent pas du présent règlement.

OPS 4.A.102 - DÉFINITIONS

- (a) Aux fins du RAT 06 – PARTIE OPS 4, les définitions suivantes s'appliquent :
 - (1) **Accident concernant des Marchandises Dangereuses** : Événement associé et relatif au transport aérien de Marchandises Dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels.
 - (2) **Accord de banalisation** : Un contrat de location qui permet à un transporteur aérien de louer sans équipage et prendre ou abandonner le contrôle opérationnel d'un aéronef dans un aéroport.
 - (3) **Aéronef** : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
 - (4) **Aéronef cargo** : Tout aéronef transportant des marchandises ou des biens, mais pas de passagers. Dans ce contexte, ne sont pas considérés comme étant des passagers :
 - (i) un membre de l'équipage;
 - (ii) un employé d'un exploitant autorisé et transporté conformément aux instructions figurant dans le Manuel d'exploitation;
 - (iii) un représentant autorisé de l'Autorité;



- (iv) une personne ayant des devoirs concernant une expédition particulière se trouvant à bord.
- (5) **Aéronef de passagers** : Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.
- (6) **Affichage tête haute (HUD)** : Un système d'affichage qui présente les informations de vol sur le champ de vision avant externe du pilote.
- (7) **Agent de service d'escale** : Un organisme qui se livre, au nom de l'exploitant, à certaines de ses fonctions ou à toutes, dont la réception, le chargement, le déchargement, le transfert ou autre traitement de passagers ou de fret.
- (8) **Agent technique d'exploitation/de régulation des vols** : Une personne désignée par l'exploitant pour exercer le contrôle et la supervision des opérations de vol, qu'elle soit titulaire d'une licence ou non, dont les qualifications sont conformes aux RAT 01, qui soutient, informe et/ou aide le commandant de bord dans l'exécution sans danger d'un vol.
- (9) **Assurance de la qualité** : L'assurance de la qualité, par opposition au contrôle de la qualité, fait entrer en jeu des activités dans les domaines de vérification des affaires, des systèmes et techniques. Un ensemble d'actions prédéterminées et systématiques qui sont requises pour avoir adéquatement confiance dans le fait qu'un produit ou un service répond aux exigences de qualité.
- (10) **Blessure grave** : Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
- (i) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ;
 - (ii) provoque la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
 - (iii) provoque des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ;
 - (iv) provoque la lésion d'un organe interne ;
 - (v) s'accompagne de brûlures du deuxième ou troisième degré ou de toute brûlure affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
 - (vi) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.



- (11) **Certificat de Transporteur Aérien (CTA)** : document délivré à une entreprise par l'ADAC attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.
- (12) **Colis** : Résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.
- (13) **Conditions météorologiques de vol à vue (VMC)** : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égale ou supérieure aux minimums spécifiés.
- Note. — Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 de l'Annexe 2.*
- (14) **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)** : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.
- Note. — Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 2.4 du RAT 2.*
- (15) **Conteneur de fret** : Voir unité de chargement.
- (16) **Conteneur de fret en cas de transport de matière radioactive** : Un article d'équipement de transport conçu pour faciliter le transport de marchandises emballées par un ou plusieurs moyens de transport sans rechargement intermédiaire. Il doit être enfermé, rigide et suffisamment solide pour des usages répétés et doit avoir des dispositifs facilitant sa manutention en particulier pour le transfert entre aéronefs et d'un moyen de transport à un autre. Un petit conteneur de fret a soit une dimension extérieure hors-tout de moins de 1,5 m ou un volume intérieur n'excédant pas 3 m³. Tout autre conteneur de fret est considéré comme étant un grand conteneur de fret.
- (17) **Contrôle de la qualité** : Le processus réglementaire d'inspection par lequel le rendement réel est comparé à des normes, comme le maintien des normes de fabrication de produits aéronautiques, et toute différence fait l'objet d'une action.
- (18) **Contrôle d'exploitation** : Exercice de l'Autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité d'un vol.
- (19) **Désignation officielle de transport** : Appellation à utiliser pour identifier une matière ou un objet déterminé sur tous les documents et notifications d'expédition et, le cas échéant, sur les emballages.



- (20) **Directement responsable** : Une personne affectée à un poste où elle est responsable du travail d'un atelier ou d'un poste qui effectue la maintenance, l'entretien préventif ou les modifications ou autres fonctions affectant la navigabilité d'un aéronef.
- (21) **Dirigeant responsable** : La personne acceptable par l'Autorité, qui détient des pouvoirs accordés par la société constituée pour assurer que toutes les activités d'exploitation et de maintenance puissent être financées et exécutées conformément aux normes requises par l'Autorité et tout autre impératif requis par l'exploitant.
- (22) **Document d'expédition de Marchandises Dangereuses** : Un document spécifié par les Instructions Techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des Marchandises Dangereuses. Il est rempli par la personne qui demande le transport aérien des Marchandises Dangereuses et comporte des informations sur celles-ci. Le document est assorti d'une déclaration signée indiquant que les Marchandises Dangereuses sont décrites dans leur totalité et avec précision par leurs noms d'expédition corrects et numéro ONU (s'il y en a un) et qu'elles sont correctement classifiées, emballées, étiquetées et en état d'être transportées.

Note. — Voir la définition des Instructions Techniques au point (31) ci-dessous.

- (23) **Durée de protection** : Temps estimé pendant lequel le liquide de dégivrage/d'antigivrage empêchera la formation de glace ou de givre ou l'accumulation de neige sur les surfaces protégées d'un aéronef. Il débute au moment de l'application finale du liquide de dégivrage ou d'antigivrage commence et prend fin lorsque le liquide de dégivrage ou d'antigivrage appliqué sur l'avion perd son efficacité.
- (24) **Emballage** : Récipients et tous autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient d'accomplir sa fonction de rétention.
- (25) **État d'origine**. L'État sur le territoire duquel des Marchandises Dangereuses ont été chargées à bord d'un aéronef pour la première fois.
- (26) **Expédition** : Un ou plusieurs colis de Marchandises Dangereuses acceptés d'un expéditeur par un exploitant, en même temps et à la même adresse, qui figurent sur un même bordereau et allant à un destinataire à une adresse de destination.
- (27) **Exploitant** : Une personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (28) **Fiche de maintenance** : Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le Manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.



Note. — La responsabilité de chaque étape de la maintenance effectuée est assumée par la personne qui la signe et la fiche de maintenance certifie l'ensemble de ce qui a été fait. Ceci ne réduit en rien la responsabilité des techniciens de maintenance d'aéronefs (AMT) ou de l'organisme de maintenance en ce qui concerne les fonctions ou tâches qu'ils accomplissent. L'exploitant aérien est dans l'obligation de désigner, par nom ou titre de fonction, chaque AMT ou organisme de maintenance titulaire d'une licence, autorisé à délivrer la mise en service de navigabilité.

- (29) **Incident concernant des Marchandises Dangereuses** : Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.
- (30) **Incompatible** : Décrit des marchandises dangereuses qui, si elles étaient mélangées, pourraient entraîner un dégagement dangereux de chaleur ou de gaz ou produire une substance corrosive.
- (31) **Instructions techniques** : La plus récente édition en vigueur des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc. 9284-AN/905), comprenant le Supplément et tout addendum approuvé et publié sur décision du Conseil de l'OACI. L'expression « Instructions Techniques » est utilisée dans le présent règlement.
- (32) **Liste de contrôle d'acceptation** : Un document servant à effectuer une vérification de l'apparence extérieure de colis de marchandises dangereuses et des documents qui y sont associés, pour déterminer que toutes les exigences requises ont été satisfaites.
- (33) **Liste d'écarts de configuration (LEC)** : Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
- (34) **Liste minimale d'équipements (LME)** : Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.



- (35) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER)** : Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.
- (36) **Livret technique d'aéronef** : Documentation pour un aéronef comprenant l'état d'entretien de l'aéronef et une fiche pour chaque vol effectué par l'aéronef. Le livret technique d'aéronef se compose d'une section des fiches de voyage et d'une section pour l'entretien.
- (37) **Maintenance** : Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (38) **Maintien de la navigabilité** : Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.
- (39) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant** : Un document qui indique les procédures que l'exploitant doit suivre pour assurer que toute maintenance programmée ou non soit exécutée sur l'aéronef de l'exploitant en temps opportun et de façon contrôlée et satisfaisante.
- (40) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance** : Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.
- (41) **Manuel d'exploitation** : Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'exploitation doit utiliser dans l'exercice de ses fonctions.
- (42) **Manuel de vol** : Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.
- (43) **Manuel d'utilisation de l'aéronef** : Un manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence, les listes de contrôle, les limitations, les informations de rendement, les détails des systèmes de l'aéronef et autres matériels pertinents pour l'exploitation de l'aéronef.

Note. — Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.



- (44) **Marchandises Dangereuses** : Articles ou substances susceptibles de constituer un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou à l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses contenue dans les Instructions Techniques de l'OACI (voir définition ci-après) ou qui sont classifiées en vertu de ces Instructions.
- Note. — Les marchandises dangereuses sont classifiées au Chapitre 3 du RAT 18.*
- (45) **Membre d'équipage** : Une personne à qui un exploitant a confié des tâches à bord d'un aéronef pendant une période de service en vol.
- (46) **Membre de l'équipage de cabine** : Un membre de l'équipage qui se livre, dans l'intérêt de la sécurité des passagers, à des tâches affectées par l'exploitant ou le pilote commandant l'aéronef, mais qui n'agit pas en tant que membre de l'équipage de conduite.
- (47) **Membre de l'équipage de conduite** : Un membre de l'équipage titulaire d'une licence dont les tâches sont essentielles au fonctionnement d'un aéronef pendant le temps de vol lors d'une période de service en vol.
- (48) **Numéro ONU** : Le numéro à quatre chiffres affecté par le Comité des experts de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses pour identifier une substance ou un groupe donné de substances.
- (49) **Opération de transport aérien commercial** : Transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (50) **Passage de la formation à la compétence professionnelle** : Le processus par lequel le pilote inspecteur fait passer, selon les besoins, un pilote par chaque manœuvre et procédure prescrites jusqu'à ce qu'elle soit réussie lors de la période de formation.
- (51) **Période de repos** : Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service.
- (52) **Période de service** : Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.
- (53) **Période de service de vol** : Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.
- (54) **Pilote commandant de bord** : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.



- (55) **Plan de vol exploitation** : Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'aéronef et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes et héliports intéressés.
- (56) **Principes des facteurs humains** : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et dont le but est une interaction sans danger entre les êtres humains et les autres composantes des systèmes grâce à la prise en compte appropriée des performances humaines.
- (57) **Service** : Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.
- (58) **Service au sol** : Les services nécessaires pour l'arrivée et le départ d'un aéronef d'un aéroport, autres que ceux de la circulation aérienne.
- (59) **Suremballage** : Contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et n'avoir qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage.
- (60) **Système de gestion de la sécurité (SGS)** : *Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, responsabilités, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.*
- (61) **Système de maintenance équivalente** : Le titulaire d'un CTA est autorisé à effectuer sa propre maintenance, son entretien préventif ou une modification, pour autant que son système de maintenance soit approuvé par l'Autorité et équivalent à celui d'un OMA.
- (62) **Système qualité** : La structure organisationnelle, les responsabilités, les procédures, les processus et les ressources pour la mise en œuvre de la gestion de la qualité.
- (63) **Unité de chargement** : Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet, ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.
- (64) **Visionique tout temps (EVS)** : Un système d'affichage d'images électroniques en temps réel de l'extérieur grâce à des capteurs d'images.

OPS 4.A.103 – ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

- (a) Les abréviations et acronymes suivants utilisés dans le présent règlement, ont les significations qui suivent :
- (1) **ADAC** – Autorité de l'Aviation Civile
 - (2) **ATP** – Pilote de ligne (*Airline Transport Pilot*)
 - (3) **CDB** – Commandant de bord



- (4) **CAT** – Catégorie d'approche
- (5) **CDL** – Liste d'écarts de configuration (*Configuration Deviation List*)
- (6) **CTA** – Certificat de Transporteur Aérien
- (7) **EDTO** – Vol à temps de déroutement prolongé
- (8) **EVS** – Visionique tout temps
- (9) **FAA** – Administration fédérale de l'aviation civile (États-Unis) (*Federal Aviation Administration*)
- (10) **HUD** – Affichage tête haute
- (11) **IFR** – Règles de vol aux instruments (*Instrument Flight Rules*)
- (12) **IMC** – Conditions météorologiques de vol aux instruments (*Instruments Meteorological Conditions*).
- (13) **LEC** – Liste d'Ecarts de Configuration
- (14) **LMER** – Liste Minimale d'Equipements de Référence
- (15) **MEL** – Liste minimale d'équipements (*Minimum Equipment List*)
- (16) **OACI** – Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (17) **OMA** – Organisme de maintenance agréé
- (18) **ONU** – Organisation des Nations Unies
- (19) **SGS** – Système de gestion de la sécurité (*Safety Management System*)
- (20) **VFR** – Règles de vol à vue (*Visual Flight Rules*)
- (21) **VMC** – Conditions météorologiques de vol à vue (*Visual Meteorological Conditions*).



CHAPITRE B

AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

OPS 4.B.201 - PRÉAMBULE

- (a) Tout postulant qui sollicite un agrément en vue d'exploitation de transport aérien (passagers, fret) doit satisfaire aux conditions obligatoires définies dans le présent chapitre.

OPS 4.B.202 – GÉNÉRALITÉS

- (a) En dehors des entreprises étrangères de transport aérien opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, nul ne peut exercer l'activité de transport aérien en République du Tchad s'il n'est détenteur d'un agrément et d'un certificat de transporteur aérien délivrés respectivement par le Ministre en charge de l'Aviation Civile et par le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile dans les conditions fixées par le présent règlement.
- (b) Il ne sera ni délivré ni maintenu en validité un agrément de transporteur aérien à un exploitant, dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.
- (c) Toute entreprise qui satisfait aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un agrément de transporteur aérien.

OPS 4.B.203 - CONSTITUTION DU DOSSIER

- (a) La société candidate ou le postulant à l'Agrément de transport aérien et/ ou de travail aérien doit constituer un dossier comprenant les pièces suivantes:
- (1) la demande motivée ;
 - (2) les statuts de la société conformes aux dispositions OHADA ;
 - (3) l'attestation de non objection délivrée par l'ADAC pour l'obtention de l'autorisation d'exercice commercial au Tchad;
 - (4) l'immatriculation au Registre du Commerce et du Crédit Mobilier de N'DJAMENA (RCCM)
 - (5) Une lettre d'intention (LOI) signée avec le propriétaire de ou des aéronefs prévus pour l'exploitation, à défaut de production d'un contrat de location ou de titre de propriété d'aéronefs ;
 - (6) Le dépôt d'un casier judiciaire datant de moins de 3 mois comme preuve de la bonne moralité des dirigeants de l'entreprise;
 - (7) le plan d'entreprise ou business plan y compris le compte d'exploitation prévisionnel et



l'étude pertinente du marché visé (relations, zones, paires de zones);

- (8) les indications relatives à l'identité du postulant (pièces d'identité) ;
 - (9) les cartes de séjour et certificats de résidence pour les étrangers ;
 - (10) le programme d'activités ; et
 - (11) le dépôt d'une caution de trente (30) millions pour les aéronefs dont la masse maxi au décollage est inférieure ou égale à 5700 Kg et de cinquante (50) millions au-delà. Cette caution est matérialisée par un engagement écrit d'une banque installée au Tchad ;
 - (12) pour les sociétés détenues par des étrangers, justifier d'une prise de participation au capital social par des nationaux dans une proportion d'au moins 50 % sauf dérogation du Ministre en charge de l'Aviation Civile.
- (b) Le dossier complet est adressé directement au Ministre en charge de l'Aviation Civile qui le transmet à l'ADAC pour examen.
- (c) Le dossier du postulant à la demande d'Agrément doit contenir toutes les informations décrivant les éléments suivants :
- (1) la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;
 - (2) le réseau envisagé ; et
 - (3) la flotte.
- (d) l'Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) fait retour au Ministre d'une fiche motivée, en faveur de la requête ou de son rejet.
- (e) Les délais de traitement des demandes d'agrément sont de trois (03) mois au plus. Toute suite négative est dûment motivée.
- (f) Une entreprise dont la demande d'agrément de transporteur aérien a été rejetée peut introduire sans préjudice, des recours prévus par la législation nationale.

OPS 4.B.204 - DIRIGEANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

- (a) La délivrance d'un Agrément de transporteur aérien est subordonnée à la vérification de la moralité des personnes qui dirigeront effectivement les activités de l'entreprise. Est acceptée comme preuve suffisante la production de documents délivrés par les autorités compétentes du Tchad ou celles de provenance desdites personnes.
- (b) Les documents ou attestations visés au paragraphe (a) ci-dessus ne doivent pas dater, lors de leur production, de plus de trois (03) mois.



OPS 4.B.205 - DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'octroi d'un Agrément n'est pas subordonné à la possession d'aéronef (location, propriété ou copropriété).
- (b) Cependant, pour le maintien de l'Agrément, le Ministre chargé de l'Aviation Civile exige des transporteurs qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs aéronefs en propriété ou en copropriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location dont la durée doit être d'au moins six (06) mois.
- (c) L'Agrément de transporteur aérien n'est ni cessible ni transférable.
- (d) La délivrance de l'Agrément est conditionnée par l'avis technique de l'ADAC et au paiement des frais y relatifs. Ces frais sont perçus par l'ADAC.

OPS 4.B.206 - VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Lorsqu'un transporteur aérien n'a pas commencé ses activités ou a interrompu ses activités pendant douze (12) mois après la délivrance d'un Agrément, il est soumis à un nouvel examen.
- (b) La validité de l'agrément est de trois (03) ans renouvelables.
- (c) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle, le Ministre chargé de l'Aviation Civile réexamine l'Agrément accordé.
- (d) Les transporteurs aériens visés au paragraphe (a) peuvent poursuivre leurs activités, à moins qu'il soit prouvé que la sécurité des vols est compromise.

OPS 4.B.207 - RETRAIT DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Un transporteur aérien contre lequel une procédure collective est engagée, ne peut être autorisé à conserver son Agrément s'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.
- (b) Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut, de façon motivée, retirer l'Agrément en cas de non-respect des conditions fixées dans le présent règlement.

OPS 4.B.208 - RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE

- (a) Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la réglementation internationale applicable au TCHAD.

At



OPS 4.B.210 - FRAIS DE DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS

- (a) Les frais relatifs aux délivrances des divers documents et à leur renouvellement sont fixés par arrêté du Ministre en charge de l'Aviation Civile.

OPS 4.B.211 - ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

- (a) Le postulant à un Agrément de transporteur aérien doit fournir toutes les informations nécessaires pour permettre à l'ADAC de s'assurer lors de l'enquête préliminaire que le postulant répond aux conditions suivantes :
- (1) ses ressources financières sont suffisantes ; et
 - (2) les études de trafic ou autres données qu'il a présentées permettent de croire que l'exploitation proposée devrait être rentable.

OPS 4.B.212 - CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES

- (a) Les informations confidentielles communiquées à l'ADAC dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.



CHAPITRE C

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

OPS 4.C.301 - CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport commercial aérien s'il n'est pas titulaire d'un CTA pour les opérations effectuées.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour des opérations de transport aérien commercial qui ne sont pas autorisées par les termes et conditions de son CTA.
- (c) Tout titulaire d'un CTA doit transporter à bord de son aéronef une copie certifiée authentique du certificat de transporteur aérien et une copie des spécifications d'exploitation pertinentes pour le type d'aéronef utilisé, délivrée avec le certificat. Lorsque le CTA et les spécifications d'exploitation qui y sont associées sont délivrés par l'État de l'exploitant dans une langue autre que l'anglais, une traduction en anglais doit y être adjointe.
- (d) Afin de continuer à détenir ce certificat, tout titulaire d'un CTA doit se conformer en tout temps aux termes et conditions de délivrance du CTA ainsi qu'aux exigences relatives à son maintien.

OPS 4.C.302 - DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Un postulant désirent obtenir un CTA auprès de l'ADAC doit soumettre une demande :
 - (1) sous la forme et de la manière prescrites par l'ADAC; et
 - (2) contenir toute information que le postulant est tenu de soumettre à l'ADAC.
- (b) Tout postulant doit soumettre la demande d'un CTA initial au moins 90 jours avant la date prévue de l'exploitation.
- (c) Au moment de la soumission, le postulant doit fournir toutes les informations et tous les manuels requis aux termes du présent règlement.

OPS 4.C.303 - DÉLIVRANCE OU REFUS D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'ADAC peut délivrer un CTA si, après enquête, elle détermine que le postulant:
 - (1) est un ressortissant du Tchad ou le cas échéant, satisfait les conditions de la note contenue à la section OPS 4.B.203 ;
 - (2) son siège principal d'exploitation et son siège social, selon le cas, au Tchad ;



- (3) répond à la réglementation et aux normes qui s'appliquent pour le titulaire d'un CTA ;
 - (4) possède l'équipement correct et adéquat pour les opérations de transport aérien commercial sans danger et la maintenance de l'aéronef ; et
 - (5) détient les pouvoirs économiques accordés par le Tchad aux termes des dispositions relatives au Code de l'Aviation Civile.
- (b) L'ADAC peut refuser une demande de CTA si elle détermine :
- (1) que le postulant ne possède pas l'équipement correct ou adéquat ou ne peut pas se livrer à des opérations de transport aérien commercial en toute sécurité ;
 - (2) que le postulant a été précédemment titulaire d'un CTA qui a été révoqué ; ou
 - (3) qu'une personne ayant contribué aux circonstances qui ont entraîné la révocation du CTA est substantiellement propriétaire ou est employée à un poste requis par cette réglementation.
- (c) La délivrance du CTA est conditionnée au paiement des frais dont le montant est fixé par voie réglementaire. Ces frais sont perçus par l'ADAC.

OPS 4.C.304 - CONTENU DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Le CTA se compose de deux documents :
- (1) un certificat d'une page à affichage public et signé par l'ADAC ; et
 - (2) les spécifications d'exploitation comportant les conditions qui s'appliquent au titulaire du CTA.
- (b) L'ADAC délivre un CTA sur lequel figurent :
- (1) l'État de l'exploitant et le service de délivrance ;
 - (2) le numéro du certificat de transporteur aérien et sa date d'expiration ;
 - (3) le nom de l'exploitant, son nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et l'adresse de son siège principal d'exploitation ;
 - (4) la date de délivrance et le nom, la signature du Directeur Général de l'ADAC ou de son représentant ; et
 - (5) référence exacte et les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

Note – Voir Appendice 1 à l'OPS-4.C.304 (c) pour le format, le contenu et les conditions du certificat de transporteur aérien.



- (c) Les spécifications d'exploitation associées au certificat de transporteur aérien doivent contenir les autorisations, conditions, limitations et approbations de l'ADAC, délivrées conformément aux exigences qui s'appliquent à l'exploitation et à la maintenance effectuées par le titulaire du CTA.
- (d) Le certificat de transporteur aérien et les spécifications d'exploitation qui y sont associées, doivent être délivrés conformément à l'Appendice 2 à l'OPS-4.C.304 (e).

OPS 4.C.305 - DURÉE DE LA VALIDITÉ D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Un CTA ou toute partie de CTA délivré par l'ADAC est en vigueur pendant vingt-quatre (24) mois, sauf si :
 - (1) l'ADAC amende, suspend, révoque ou autrement met fin au CTA ;
 - (2) le titulaire du CTA le restitue à l'ADAC ;
 - (3) si la date de validité a expiré, ou
 - (4) le titulaire du CTA suspend ses opérations pendant plus de six (06) mois.
- (b) Le titulaire du CTA doit soumettre la demande de renouvellement de celui-ci au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en cours.

OPS 4.C.306 – RETRAIT OU AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'ADAC peut retirer un CTA si :
 - (1) Elle détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt du public le requièrent ; ou
 - (2) le titulaire du CTA ne respecte plus les conditions ayant prévalu à sa délivrance ;
 - (3) Elle stipule par écrit qu'une situation d'urgence requiert un retrait immédiat dans l'intérêt du public en ce qui concerne la sécurité des transports aériens commerciaux, ce retrait prend effet sans délai à la date à laquelle le titulaire du CTA en reçoit notification.
- (b) Le titulaire d'un CTA peut faire appel du retrait, conformément aux textes et aux règlements en vigueur.
- (c) L'ADAC peut amender un CTA si :
 - (1) le titulaire du CTA le demande ou l'ADAC détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le permettent.



- (2) Les amendements proposés par le titulaire d'un CTA doivent être soumis au moins 30 jours avant la date de toute opération effectuée aux termes de ceux-ci.
- (3) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de transport aérien commercial pour laquelle un amendement du CTA est requis, sauf après réception de la notification d'approbation de l'ADAC.

OPS 4.C.307 - ACCÈS POUR INSPECTION

- (a) Afin de déterminer la conformité à la réglementation qui s'applique, le titulaire du CTA doit :
- (1) autoriser l'accès à l'ADAC à tout organisme, installation et aéronef qui lui appartient et coopérer avec elle ;
 - (2) s'assurer que l'ADAC ait accès à toute installation ou à tout organisme auprès duquel il sous-traite les services associés aux opérations de transport aérien commercial et aux services de maintenance associés et que celui-ci coopère avec elle ; et
 - (3) autoriser à l'ADAC un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage des aéronefs lors des vols.
- (b) Tout titulaire d'un CTA doit fournir à l'ADAC un siège d'observateur à bord de chacun de ses aéronefs, à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage de conduite peuvent être surveillées facilement lors que cela est possible.

Note : L'ADAC détermine si l'emplacement du siège et l'aptitude à surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage de conduite conviennent.

OPS 4.C.308 - CONDUITE DES TESTS ET DES INSPECTIONS

- (a) L'ADAC se livre à une validation continue de l'habilitation du titulaire d'un CTA à détenir son certificat ainsi que les approbations qui y sont associées.
- (b) Le titulaire d'un CTA doit permettre à l'ADAC de conduire les tests et les inspections à quelque moment et en quelque lieu que ce soit, afin de déterminer s'il se conforme aux lois, règlements, termes et conditions auxquels il est assujetti.
- (c) Le titulaire d'un CTA doit mettre à disposition, à son siège principal d'exploitation :
- (1) toutes les parties de son certificat de transporteur aérien en vigueur ;
 - (2) toutes les parties de ses manuels d'exploitation et de maintenance ; et
 - (3) une liste à jour de l'emplacement et des postes des personnes responsables de chaque dossier, document et rapport qu'il doit conserver aux termes des lois, de la réglementation ou des exigences qui s'appliquent.



- (d) Tout ou partie du CTA peut être suspendu si son titulaire ne met pas à la disposition de l'ADAC, sur demande, toutes les parties des manuels d'exploitation, de maintenance et tout dossier, document ou rapport requis.

OPS 4.C.309 POLICES D'ASSURANCE

- (a) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit une police d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents de travail, de dommages, d'avaries et autres.
- (b) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit également des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.



CHAPITRE D

CERTIFICATION DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ET MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA

OPS 4.D.401 - DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le Chapitre D définit les exigences qui s'appliquent à la certification des titulaires de CTA et au maintien de sa validité.

OPS 4.D.402 - SIÈGE D'EXPLOITATION

- (a) Tout titulaire d'un CTA qui n'est pas autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son certificat de transporteur aérien doit avoir un siège principal d'exploitation et doit souscrire ou sous-traiter ses opérations de maintenance auprès d'un centre agréé par l'ADAC.
- (b) Tout titulaire d'un CTA qui est autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son certificat de transporteur aérien doit avoir un siège principal d'exploitation et de maintenance.
- (c) Ces deux sièges peuvent être situés au même endroit ou à des endroits séparés.
- (d) Tout titulaire d'un CTA doit notifier par écrit à l'ADAC, au moins 30 jours avant de proposer d'établir ou de changer l'emplacement de l'un ou l'autre siège.

OPS 4.D.403 - PERSONNEL REQUIS POUR LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit avoir un Dirigeant responsable acceptable par l'ADAC, disposant des pouvoirs accordés par la compagnie pour s'assurer que tous les vols et toutes les activités de maintenance peuvent être financés et effectués au plus haut niveau des normes de sécurité requises par l'ADAC.
- (b) Lors d'opérations de transport aérien commercial, le titulaire d'un CTA doit avoir du personnel qualifié, dont les compétences en matière d'Aviation Civile sont prouvées, disponible et travaillant à plein temps aux postes suivants ou à leur équivalent :
- (1) Responsable exploitation ;
 - (2) Chef Pilote ;
 - (3) Responsable de la sécurité;



- (4) Responsable de la maintenance;
- (5) Responsable Qualité.

Note. — « Compétence en matière d'aviation civile » signifie qu'une personne possède les qualifications techniques et l'expérience en matière de gestion acceptables par l'ADAC pour le poste occupé.

- (c) L'ADAC peut approuver des postes ou un certain nombre de postes, autres que ceux qui sont indiqués, si le titulaire du CTA peut démontrer qu'il peut effectuer l'exploitation avec le plus haut niveau de sécurité sous la direction de catégories de personnel de gestion moins nombreuses ou différentes en raison de ce qui suit :
 - (1) le type d'exploitation concernée ;
 - (2) le nombre d'aéronefs utilisés ; et
 - (3) le domaine d'exploitation.
- (d) Voir Appendice 3- OPS 4.D.403 en ce qui concerne les exigences supplémentaires en matière de personnel de gestion.
- (e) Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes du présent chapitre, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu du CTA doivent :
 - (1) posséder une formation, une expérience et une expertise qui les qualifient;
 - (2) effectuer leur travail de façon à répondre aux exigences juridiques qui s'appliquent et à maintenir la sécurité de l'exploitation ; et
 - (3) bien comprendre, pour autant que cela relève de leurs responsabilités, les éléments suivants concernant l'exploitation effectuée par le titulaire du CTA :
 - (i) normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
 - (ii) le présent règlement ;
 - (iii) les spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ;
 - (iv) toutes les exigences appropriées portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans le présent règlement ;
 - (v) les exigences du présent règlement relatives aux manuels.
- (f) Tout titulaire d'un CTA doit :
 - (1) spécifier, dans les termes de politique générale du Manuel d'exploitation, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs du personnel requis par le présent chapitre ;



- (2) indiquer, dans le Manuel d'exploitation, les noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes ; et
- (3) notifier, dans les 10 jours à l'ADAC de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué.

OPS 4.D.404 - SYSTÈME QUALITÉ

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit établir un système qualité et nommer un responsable de la qualité chargé de surveiller la conformité aux procédures requises, et que ces procédures sont adéquates pour assurer des pratiques d'exploitation sans danger et un aéronef en état de navigabilité. La surveillance de la conformité comprend un système de feedback au Dirigeant responsable pour s'assurer que les mesures correctives sont prises lorsqu'elles s'imposent.
- (b) Tout titulaire d'un CTA doit s'assurer que le système qualité comprenne un programme d'assurance de la qualité comprenant des procédures visant à vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, à toutes les normes et à toutes les procédures qui s'appliquent.
- (c) Le système qualité et le responsable de la qualité doivent être acceptables pour l'ADAC.
- (d) Tout titulaire d'un CTA doit décrire le système qualité dans la documentation pertinente, comme indiqué aux IEM du RAT 06 - PARTIE OPS 1.B.035 et RAT 06 - PARTIE OPS 3.B.035.
- (e) Nonobstant le paragraphe (a) ci-dessus, l'ADAC peut accepter la nomination de deux responsables de la qualité, un pour l'exploitation et l'autre pour la maintenance, à condition que l'exploitant ait désigné une unité de gestion de la qualité pour assurer que le système qualité soit appliqué de façon uniforme dans toute la compagnie.
- (f) Lorsque le titulaire du CTA est aussi l'OMA, son système de gestion de la qualité peut être combiné avec les exigences d'un OMA et soumis à l'ADAC pour acceptation, et à l'État d'immatriculation pour les aéronefs qui ne sont pas immatriculés au Tchad.

OPS 4.D.405 - SOUMISSION ET RÉVISION DES MANUELS DES POLITIQUES ET DES PROCÉDURES

- (a) Chaque manuel ou partie de manuel requis par le présent règlement doit :
 - (1) comprendre les instructions et les informations nécessaires pour permettre au personnel concerné de faire son travail et de faire face à ses responsabilités avec un haut niveau de sécurité ;
 - (2) se présenter sous une forme facile à réviser et avoir un système qui permet au personnel de déterminer rapidement le statut actuel des révisions;



- (3) avoir la date de la plus récente révision imprimée sur chaque page concernée ;
 - (4) ne pas être contraire à toute réglementation applicable de l'État ou aux spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ; et
 - (5) inclure une référence à la réglementation appropriée de l'aviation civile.
- (b) Nul n'est autorisé à faire en sorte que toute politique ou procédure ne soit utilisée pour l'exploitation ou une fonction de navigabilité sans coordination préalable avec l'ADAC.
- (c) Tout titulaire d'un CTA doit soumettre à l'ADAC la politique ou la procédure proposée au moins 30 jours avant la date prévue de sa mise en œuvre.

OPS 4.D.406 - CONSERVATION DES DOCUMENTS

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents suivants pendant le temps spécifié conformément au RAT 06 – PARTIES OPS 1 et OPS 3, section P.030 :
- (1) dossiers de vol et de service ;
 - (2) dossiers de l'équipage de conduite ;
 - (3) dossiers d'autre personnel du titulaire du CTA pour lequel un programme de formation est requis ;
 - (4) dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant ;
 - (5) dossiers de maintenance de l'aéronef;
 - (6) plans de vol exploitation ;
 - (7) formulaires de préparation au vol indiqués ci-après :
 - (i) manifestes de chargement ;
 - (ii) documentation relative à la masse et au centrage;
 - (iii) autorisation d'envoi;
 - (iv) plans de vol ;
 - (v) manifestes de passagers ;
 - (vi) bulletins météorologiques.
 - (8) Livret technique d'aéronef, dont les sections indiquées ci-après :
 - (i) section du carnet de route ;
 - (ii) section de la maintenance ;
 - (iii) dossiers de l'enregistreur de bord ;



- (iv) dossiers du système qualité ;
 - (v) document d'expédition de Marchandises Dangereuses ;
 - (vi) liste de vérification d'acceptation de Marchandises Dangereuses ;
 - (vii) dossiers relatifs aux doses de rayonnements cosmiques et solaires ;
 - (viii) autres dossiers qui peuvent être requis par l'ADAC.
- (b) Pour les documents identifiés aux alinéas (a) (1), (2) et (3) ci-dessus, le titulaire du CTA doit conserver :
- (1) les dossiers à jour donnant le détail de la qualification et de la formation de tous ses employés et de ceux qui sont sous contrat et participent au contrôle opérationnel, à l'exploitation des vols, aux opérations au sol et à la maintenance de l'exploitant aérien ;
 - (2) les dossiers des employés membres de l'équipage ou agents techniques d'exploitation avec suffisamment de détails pour déterminer s'ils ont l'expérience et les qualifications requises pour se livrer à des opérations de transport aérien commercial.
- (c) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents d'une façon acceptable pour l'ADAC.

OPS 4.D.407- DOSSIERS RELATIFS AUX ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DU POSTE DE PILOTAGE ET AUX ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOL

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver :
- (1) l'étalonnage le plus récent de l'enregistreur de données de bord, avec le support d'enregistrement dont l'étalonnage est dérivé ; et
 - (2) la corrélation pour l'enregistreur de données de bord entre un aéronef et tout groupe d'aéronefs exploités par le titulaire du CTA :
 - (i) qui sont du même type ;
 - (ii) dont le modèle et l'installation sont les mêmes ; et
 - (iii) pour lesquels il n'y a pas de différence de conception de type en ce qui concerne l'installation originale des instruments associés à l'enregistreur.

Note. — L'étalonnage de l'enregistreur de données de bord et sa corrélation sont conservés dans les dossiers de maintenance pour l'aéronef et ses composants.



- (b) En cas d'accident ou d'incident requérant la notification immédiate à l'ADAC ou à l'autorité chargée des enquêtes, le titulaire du CTA doit prendre et conserver les informations enregistrées par l'enregistreur de conversations du poste de pilotage et celui des données de bord pendant au moins 60 jours ou plus longtemps si exigées.

Note. — Les RAT 06 – PARTIES OPS 1 et OPS 3 contiennent des exigences supplémentaires détaillées relatives aux enregistreurs de bord.

OPS 4.D.408 - AÉRONEFS EXPLOITÉS PAR LE TITULAIRE DU CTA

- (a) Le titulaire d'un CTA doit indiquer dans ses spécifications d'exploitation la marque, le modèle et la série de l'aéronef ainsi que la liste suivante des autorisations, conditions et limitations :
- (1) les détails relatifs au contact avec le service de délivrance ;
 - (2) le nom et numéro du CTA de l'exploitant ;
 - (3) la date de délivrance et la signature du Directeur Général de l'ADAC ou de son représentant ;
 - (4) le modèle de l'aéronef ;
 - (5) les types et domaines d'exploitation ; et
 - (6) les limitations et autorisations spéciales.
- (b) Tout titulaire d'un CTA doit soumettre à l'ADAC une demande d'amendement de ses spécifications d'exploitation avant d'apporter tout changement à un aéronef.
- (c) L'aéronef d'un autre titulaire, exploité dans le cadre d'un accord de banalisation de flotte, doit être incorporé aux spécifications d'exploitation, comme requis par le paragraphe (a) ci-dessus.

OPS 4.D.409 - LIVRET TECHNIQUE D'AÉRONEF

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit avoir un livret technique à bord de l'aéronef, contenant une section carnet de route et une de dossier de maintenance de l'aéronef. La section carnet de route et le dossier de maintenance sont décrits plus en détail aux RAT 06 PARTIE OPS 1 et PARTIE OPS 3.

OPS 4.D.410 - FAMILIARISATION AVEC LES PROCÉDURES DE LA COMPAGNIE

- (a) Un titulaire d'un CTA ne peut utiliser une personne, si cette personne n'a pas suivi avec succès le cours de familiarisation de la compagnie, approuvé par l'ADAC, approprié pour les devoirs et responsabilités de cette personne.



- (b) Le cours de familiarisation doit comprendre une formation aux connaissances et compétences ayant trait à la performance humaine, ce qui comprend la coordination avec d'autres membres du personnel du titulaire du CTA.

Note. — La familiarisation, initiale, périodique et toute autre formation requise pour les membres d'équipage et les agents techniques d'exploitation/régulateurs figurent aux RAT 01, licences du personnel et aux parties pertinentes des RAT 06.

OPS 4.D.411 - SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

- (a) Le titulaire d'un CTA met en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'ADAC, comme indiqué au RAT 19.

Note. — Le cadre pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité figure au RAT 19.

OPS 4.D.412 - SYSTÈME DE DOCUMENTATION RELATIVE À LA SÉCURITÉ EN VOL

- (a) Le titulaire d'un CTA doit établir un système de documentation relative à la sécurité en vol, approuvé par l'ADAC, que le personnel d'exploitation peut utiliser pour le guider.
- (b) L'élaboration et l'organisation d'un système de documentation relative à la sécurité en vol doit contenir au moins les éléments décrits à l'IEM au RAT 06 PARTIES- OPS1.B.041 (d) et Appendice 1 à l'OPS3 .B.041.

OPS 4.D.413 - AÉRONEF AUTORISÉ

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial si ce dernier n'a pas de certificat de navigabilité approprié et en vigueur, n'est pas en état de navigabilité et ne répond pas aux exigences de navigabilité pour ces opérations, y compris ceux qui ont trait à l'identification et à l'équipement.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un type spécifique d'aéronef pour le transport aérien commercial tant que celui-ci n'a pas obtenu sa certification initiale, ce qui comprend la délivrance d'un CTA indiquant ce type d'aéronef.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement du type pour lequel il est actuellement autorisé, sauf en démontrant que chaque aéronef est passé par un processus d'évaluation aux fins d'inclusion dans la flotte du titulaire du CTA.



OPS 4.D.414 - LOCATION D'AÉRONEF SANS ÉQUIPAGE IMMATRICULÉ À L'ÉTRANGER

- (a) Les exigences relatives à la location d'aéronef immatriculé à l'étranger par un exploitant tchadien figurent aux paragraphes OPS1.B.160 du RAT 06 – PARTIE OPS 1 et OPS 3.B.160 du RAT 06 – PARTIE OPS 3.

OPS 4.D.415 - VOL BANALISÉ

- (a) Nul ne peut effectuer un vol banalisé avec le titulaire d'un autre CTA sans l'approbation de l'ADAC.
- (b) Voir Appendice 5-OPS 4.D.415 pour les exigences ayant trait aux accords de vol banalisé approuvés par l'ADAC.

OPS 4.D.416 - LOCATION AVEC ÉQUIPAGE

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer des opérations de location avec équipage au nom d'un autre exploitant aérien, sauf conformément aux lois et règlements qui s'appliquent dans le pays dans lequel l'opération a lieu et aux restrictions imposées par l'ADAC.
- (b) Les exigences relatives à la location d'aéronef avec équipage par un exploitant figurent aux paragraphes OPS 1.B.160 du RAT 06 – PARTIE OPS 1 et OPS 3.B.160 du RAT 06 – PARTIE OPS 3.
- (c) Les exigences relatives à la location d'aéronef avec équipage partiel par un exploitant figurent aux paragraphes OPS 1.B.160 du RAT 06 – PARTIE OPS 1 et OPS 3.B.160 du RAT 06 – PARTIE OPS 3.

OPS 4.D.417 - DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

- (a) Nul n'est autorisé à utiliser un type et modèle d'aéronef pour des opérations de transport aérien commercial de passagers s'il n'a pas d'abord effectué, pour l'ADAC, une démonstration d'évacuation d'urgence à pleine capacité pour la configuration, en 90 secondes ou moins sauf dans les cas prescrits au (b).
- (b) La démonstration réelle à pleine capacité peut ne pas être requise si le titulaire du CTA soumet une demande de dérogation avec la preuve:
- (1) qu'une démonstration d'évacuation d'urgence à pleine capacité pour l'aéronef à exploiter a été faite lors de la certification de type de l'aéronef ou de la certification d'un autre exploitant aérien ; et



- (2) qu'il existe une étude technique démontrant que l'évacuation est toujours possible dans les limites des 90 secondes, si la configuration de l'aéronef du titulaire du CTA est différente en ce qui concerne le nombre ou le type de sorties, ou le nombre et l'emplacement des membres de l'équipage de cabine.
- (c) Si une démonstration à pleine capacité n'est pas requise, nul n'est autorisé à utiliser un type et modèle d'aéronef pour des opérations de transport commercial aérien de passagers, sauf après avoir démontré à l'ADAC que le personnel, les procédures et l'équipement dont il dispose pourraient fournir suffisamment de sorties ouvertes pour une évacuation en 15 secondes ou moins.
- (d) Nul n'est autorisé à utiliser un avion terrestre pour des vols long courrier au-dessus de l'eau sans avoir d'abord démontré à l'ADAC qu'il possède l'aptitude et l'équipement requis pour exécuter ses procédures d'amerrissage forcé de façon efficace.
- (e) Voir Appendice 6 – OPS 4.D.417 pour les exigences supplémentaires portant sur les démonstrations d'évacuation d'urgence.

OPS 4.D.418 - VOLS DE DÉMONSTRATION

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un type d'aéronef pour le transport aérien commercial s'il n'y a pas eu d'abord une démonstration satisfaisante de vols faite pour l'ADAC à bord de ce type d'aéronef.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans une zone spécialement désignée ou utilisant un système de navigation spécialisé si une démonstration satisfaisante en vol n'a pas été effectuée pour l'ADAC.
- (c) Les vols de démonstration requis au paragraphe (a) doivent être effectués conformément à la réglementation qui s'applique au type d'opération et d'aéronef utilisé.
- (d) L'ADAC peut autoriser des déviations de cette section si elle constate que la pleine conformité à cette section n'est pas utile en raison de circonstances spéciales.
- (e) Voir Appendice 7- OPS 4.D.418 pour les exigences supplémentaires portant sur les vols de démonstration.

OPS 4.D.419 - INSTALLATIONS

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit avoir, à son siège principal d'exploitation, un soutien opérationnel et de navigabilité appropriés à la région et au type d'opération effectuée.
- (b) Tout titulaire d'un CTA doit s'arranger pour avoir les installations appropriées de service au sol à chaque aéroport utilisé pour assurer l'entretien et le chargement de ses vols en toute sécurité.



OPS 4.D.420 - HORAIRES D'EXPLOITATION

- (a) En établissant les horaires de ses opérations aériennes, chaque titulaire d'un CTA ayant des opérations prévues doit prévoir un temps suffisant pour l'entretien correct de l'aéronef aux escales et tenir compte des vents dominants en route et de la vitesse de croisière pour le type d'aéronef. Cette vitesse de croisière ne peut pas excéder celle qui résulte de la poussée spécifiée des moteurs en croisière.

OPS 4.D.421- MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA

- (a) Un CTA doit rester valide si le titulaire démontre à l'ADAC qu'il est en conformité avec les exigences du présent règlement et les conditions de délivrance du CTA.



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens

Page : CH. E. 1 de 1

Révision : 00

Date : 31/03/2019

CHAPITRE E
GESTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES
DU TITULAIRE D'UN CTA

OPS 4.E.501 - DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le Chapitre E donne les exigences de certification qui s'appliquent à la gestion du personnel des opérations aériennes et à leurs fonctions.
- (b) Ces exigences de certification sont décrites aux RAT 06 - PARTIE OPS 1 et PARTIE OPS 3, Chapitre C.



CHAPITRE F

CTA /EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

OPS 4.F.601 - DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent Chapitre porte sur les impératifs de certification et de maintenance qui s'appliquent au titulaire d'un CTA utilisant un OMA ou un système équivalent.

OPS 4.F.602 - RESPONSABILITÉ CONCERNANT LA MAINTENANCE

- (a) Chaque titulaire d'un CTA doit assurer la navigabilité des aéronefs et l'état de fonctionnement de l'équipement opérationnel aussi bien que d'urgence tel que décrit aux RAT 08 - PARTIE M et RAT 08 - PARTIE 145.



CHAPITRE G

GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN CTA

OPS 4.G.701 - DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le Chapitre G définit les exigences de certification qui s'appliquent à la protection des aéronefs, des installations et du personnel du titulaire d'un CTA contre toute intervention illicite.

OPS 4.G.702 - EXIGENCE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit s'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien et se conforme aux exigences pertinentes des programmes de sûreté du Tchad.
- (b) Les exigences supplémentaires relatives aux exigences en matière de sûreté figurent dans les RAT 06 – PARTIES OPS 1 et OPS 3, Chapitre S.



CHAPITRE H

GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

PAR LE TITULAIRE D'UN CTA

OPS 4.H.801 - DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le Chapitre H définit les exigences de certification qui s'appliquent à la gestion et au transport de marchandises dangereuses.

OPS 4.H.802 - APPROBATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Nul titulaire d'un CTA n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses sauf si l'ADAC l'autorise à le faire. Les exigences relatives au transport aérien des Marchandises Dangereuses figurent dans le RAT 18.



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens
APPENDICES

Page : APP. 1 de 1

Révision : 00

Date : 31/03/2019

APPENDICES



APPENDICE 1

OPS 4.C.304 (c) - MODÈLE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

1. OBJET

- (a) Cet Appendice définit un modèle de Certificat de Transporteur Aérien décerné à un exploitant aérien répondant aux exigences du présent règlement.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet Appendice s'applique aux exploitants aériens désirant obtenir ou ayant obtenu un Certificat de Transporteur Aérien conformément aux exigences du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Le modèle ci-dessous de Certificat de Transporteur Aérien est établi conformément au paragraphe OPS 4.C.304 (c).

4. CONTENU DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Le CTA et les spécifications d'exploitation qui y sont associées doivent contenir les informations minimales requises aux paragraphes (c) et (d), respectivement, sous un format normalisé.
- (b) Le Certificat de Transporteur Aérien et les spécifications d'exploitation qui y sont associées doivent indiquer l'exploitation autorisée pour un exploitant ainsi que les approbations particulières, les conditions et les restrictions.
- (c) Le CTA doit être basé sur le modèle suivant :
- (d) Il faut inclure, pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant, identifié par sa marque, son modèle et son numéro de série, les informations suivantes doivent être fournies : coordonnées de l'ADAC, nom de l'exploitant et numéro du CTA, date de délivrance et signature du Directeur Général de l'ADAC ou son représentant, modèle de l'aéronef, types et zones d'exploitation, restrictions spéciales et approbations particulières.

Note. — Si les approbations particulières et restrictions sont identiques pour deux modèles ou plus, ceux-ci peuvent être groupés en une seule liste.

 Autorité de l'Aviation Civile du Tchad	RAT 06 – PARTIE OPS 4 Certification des Exploitants Aériens APPENDICES	Page : APP.1. 2 de 3 Révision : 00 Date : 31/03/2019
---	---	--

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN <u>AIR OPERATOR CERTIFICATE</u>		
1 	RÉPUBLIQUE DU TCHAD² <i>Republic of CHAD</i> <hr/> AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE³ <i>Civil Aviation Authority</i>	N°XXX/ADAC/DG/XXXX
CTA/AOC n° ⁴ :XXX Date d'expiration ⁵ : <i>Expiry Date</i> xx/xx/xxxx	NOM DE L'EXPLOITANT⁶ <i>Operator Name</i> XXXXXXXXXX⁷ XXXXXXXXXX⁸ <i>P.O BOX :</i> Téléphone⁹ : <i>Phone :</i> Fax : Courriel : <i>E-mail :</i>	Points de Contact Opérationnel¹⁰ <i>Point of operational contacts</i> XXXXXXXXXXXXXXXX¹¹
<p>Le présent document atteste que XXXXXXXX¹² a 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 règlements aéronautiques en vigueur notamment le RAT 06 – PARTIES OPS 1, 3 et 4. .</p> <p><i>This is to certify that XXXXXX is authorized to perform commercial air operator, as defined in the attached operations specifications, in accordance to the operations manual and the civil aviation regulations RAT06 – PART OPS 1, 3 and 4.</i></p>		
¹⁴ Date de délivrance: <i>Date of issue :</i> xx/xx/xxxx	¹⁵Le Directeur Général/General Director Cachet/Stamp	

Notes. ____

1. À l'usage de l'État de l'exploitant.
2. Remplacer par le nom de l'État de l'exploitant.
3. Remplacer par l'identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant.
4. Numéro particulier du CTA tel que délivré par l'État de l'exploitant.

KA



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens
APPENDICES

Page : APP.1. 3 de 3

Révision : 00

Date : 31/03/2019

5. *Date après laquelle le CTA n'est plus valide (jour-mois-année).*
6. *Remplacer par le nom déposé de l'exploitant.*
7. *Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.*
8. *Adresse du bureau principal de l'exploitant.*
9. *Numéros de téléphone et de télécopieur du bureau principal de l'exploitant, y compris l'indicatif du pays. Courriel à fournir, si cela est disponible.*
10. *Les détails relatifs au contact comprennent les numéros de téléphone et de télécopieur, y compris l'indicatif du pays, et l'adresse électronique (si elle est disponible) où la Direction de l'exploitation peut être contactée sans retard indu pour ce qui a trait aux opérations de vol, à la navigabilité, à la compétence de l'équipage de conduite et de cabine, aux marchandises dangereuses et autres sujets, selon le cas.*
11. *Indiquer le document contrôlé, transporté à bord, dans lequel figurent les détails relatifs au contact, avec la référence au paragraphe ou à la page appropriée, par exemple :*
 - « Les détails relatifs au contact sont donnés dans le Manuel d'exploitation. Gén./ de base, Chapitre 1, 1.1 » ou*
 - « ... sont donnés dans les spécifications d'exploitation, page 1 » ou*
 - « ... sont donnés dans la pièce jointe au présent document ».*
12. *Nom déposé de l'exploitant.*
13. *Indiquer la référence à la réglementation appropriée de l'Aviation Civile.*
14. *Date de délivrance du CTA (jour, mois, année).*
15. *Titre, nom et signature du représentant de l'ADAC. Un cachet officiel peut en outre être apposé sur le CTA (identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant).*



APPENDICE 2

OPS 4.C.304 (e) - SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

1. OBJET

- (a) Cet Appendice définit un modèle de présentation graphique des spécifications d'exploitation décerné à un exploitant aérien répondant aux exigences du présent règlement.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet Appendice s'applique aux exploitants aériens désirant obtenir ou ayant obtenu un Certificat de Transporteur Aérien conformément aux exigences du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Le modèle ci-dessous de spécifications d'exploitation est établi conformément au paragraphe RAT 06-PARTIE OPS 4.C.304 (e).

4. PRÉSENTATION GRAPHIQUE DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

- (a) La représentation graphique des spécifications d'exploitation pour les avions doit être comme ci-dessous :

Note. — La liste minimale d'équipement (MEL) fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.

- (b) Les spécifications d'exploitation peuvent inclure d'autres autorisations spécifiques, comme :
- (2) Les opérations sur aérodrome spécial (comme décollage et atterrissage courts ou atterrissage et attente à l'écart) ;
 - (3) Les procédures spéciales d'approche (comme approche en forte pente, approche pour atterrissage de précision aux instruments sur piste surveillée, approche de précision avec aide de direction de type localisateur pour piste surveillée, approche RNP, etc.) ;
 - (4) Le transport de passagers de nuit par aéronef monomoteur ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ;
 - (5) Les opérations qui ont lieu dans des zones à procédures spéciales (comme celles qui ont lieu dans des zones utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).

- (c) La représentation graphique des spécifications d'exploitation pour les hélicoptères doit être comme ci-dessous :

Note. — La liste minimale d'équipement (MEL) fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens
APPENDICES

Page : APP.2. 2 de 3

Révision : 00

Date : 31/03/2019

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

Operations Specifications

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)

(Subject to the approval conditions in the operations manual)

COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE¹

ISSUING AUTHORITY CONTACTS

Téléphone : (+ 235) 22 52 54 14 Fax : (+235) 22 52 29 09 AFTN : FTTJYAYX Courriel : assistante.dg@adac-td.org

Phone : Fax : AFTN : E-mail :

²CTA/AOC n°: xxx

Nom de l'exploitant³ : xxxxxxxxxxxx

Operator Name

Date⁴ : xxxxxxxx

Signature :

Date.Signature

S/n Nom commercial³

Commercial Name

Type d'aéronef⁵ : xxxx

Aircraft Model :

Immatriculation : xxxx

Registration :

Numéro de série : xxxx

Serial number :

Types d'exploitation : Passagers Fret

Type of Operations

Passengers

cargo

Autre⁶ :

Other

Zones d'exploitation⁷ : xxxxxxxxxxxxxxxxx

Area of Operation :

Restrictions spéciales⁸ :

APPROBATIONS PARTICULIERES <i>SPECIAL APPROVALS</i>	OUI <i>YES</i>	NON <i>NO</i>	DESCRIPTION ⁹ <i>DESCRIPTION</i>	OBSERVATIONS <i>REMARKS</i>
Marchandises dangereuses <i>Dangerous goods</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité <i>Low Visibility Operation</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Approche et atterrissage <i>Approach and Landing</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ : xxx RVR : xxxx DH : xxxx	
Décollage/Take-Off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : xxx	
Crédit(s) opérationnel(s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	
Opérations IFR <i>IFR Operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Approche et atterrissage <i>Approach and Landing</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Décollage/Take-Off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ¹³ <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO ¹⁴ <input type="checkbox"/> S/O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seuil de temps/Time limit ¹⁵ _____ minutes/ <i>minutes/NM</i> Durée de déroutement max/ Max diversion <i>time</i> ¹⁵ : _____ minutes/ <i>minutes/NM</i> <i>Type de moteurs/engines type</i>	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN ¹⁶ <i>Navigation Specifications for PBN</i> <i>Operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Maintien de la navigabilité ¹⁷ <i>Continued Airworthness</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
EFB ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

KA



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens
APPENDICES

Page : APP.2. 3 de 3

Révision : 00

Date : 31/03/2019

Autres ¹⁹/Others

Notes. ____

1. Détails relatifs au contact avec l'ADAC par téléphone et télécopieur, y compris l'indicatif du pays. Courriel à fournir et le numéro de fax sont inqués s'ils sont disponibles.
2. Indiquer le numéro du CTA associé.
3. Indiquer le nom déposé de l'exploitant et son nom commercial s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jour, mois, année) et signature du représentant de l'ADAC.
5. Indiquer la 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. Indiquer les 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) définies par l'ADAC.
8. Indiquer les restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
9. Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).
10. Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable (CAT II ou III), RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
11. Indiquer la RVR minimale de décollage approuvée, en ou visibilité horizontale équivalente si la RVR n'est pas utilisée. 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 particulière EDTO (vols à temps de déroutement prolongé) ne s'applique pas sur la base des dispositions figurant au Chapitre 4, section 4.7, cocher « S/O ». Dans le cas contraire, il faut spécifier un seuil de temps et un temps de déroutement maximal.
15. Indiquer le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM). Des renseignements détaillés sur chaque combinaison cellule-moteurs donnée pour laquelle le seuil de temps est établi et le temps de déroutement maximal accordé peuvent être indiqués dans la colonne « Observations ». On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
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. Restrictions, conditions et base réglementaire de l'approbation opérationnelle concernant la spécification PBN (p. ex. GNSS, DME/DME/IRU). On trouvera des renseignements sur la PBN et des éléments indicatifs sur la mise en œuvre et le processus d'approbation opérationnelle dans le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613).
18. Indiquer le 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 ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, Partie M, Section G).
19. Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des avions, ainsi que toutes les limitations applicables.
20. 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, , performance de navigation homologuée).

KT



APPENDICE 3

OPS 4.D.403 - PERSONNEL REQUIS POUR LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

1. OBJET

- (a) Cet Appendice définit les exigences supplémentaires en matière de personnel de commandement ou responsables désignés pour exploitation en transport aérien commercial.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.403 du RAT 06 – PARTIE OPS 4 -Certification des exploitants aériens.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant doit disposer 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.

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

- (a) Chaque titulaire d'un CTA doit s'arranger pour assurer la continuité de la supervision si l'exploitation est effectuée en l'absence de quelque membre que ce soit du personnel de direction requis.
- (b) Le personnel de direction requis doit travailler, par contrat, pendant un nombre d'heures suffisant pour que les fonctions de gestion soient assurées.
- (c) Une personne occupant un poste de direction requis pour le titulaire d'un CTA n'est pas autorisée à occuper un poste similaire auprès de quelque autre titulaire d'un CTA que ce soit, sauf sur dérogation accordée par l'ADAC.
- (d) Les qualifications minimales requises initialement pour un Responsable d'exploitation sont les suivantes:
- (1) Cadre supérieur ou autre personnel navigant ayant une bonne connaissance pratique de l'environnement aéronautique et des facteurs influant sur l'exploitation aérienne en général ; ou
 - (2) trois (03) ans d'expérience en tant que Commandant de bord d'opérations de transport aérien commercial :



- (i) d'un aéronef gros porteur si le titulaire du CTA en exploite ; ou
 - (ii) d'un aéronef gros porteur ou non si le titulaire du CTA n'exploite que les petits aéronefs.
- (3) Une licence ATE et trois (03) ans d'expérience en tant que dispatcher ou chef d'escale pour des opérations de transport aérien commercial.
- (e) Les qualifications minimales de chef pilote sont les suivantes:
- (1) une licence ATPL avec les qualifications appropriées pour au moins un des aéronefs utilisés pour les opérations du titulaire du CTA ; et
 - (2) trois (03) ans d'expérience en tant que Commandant de bord d'opérations de transport aérien commercial :
 - (i) d'un aéronef gros porteur si le titulaire du CTA en exploite ; ou
 - (ii) d'un aéronef gros porteur ou non si le titulaire du CTA n'exploite que les petits aéronefs.
- Notes. ___L'ADAC peut accepter une licence de pilote professionnel avec qualification aux instruments au lieu d'une licence ATPL si les impératifs relatifs au Commandant de bord pour les opérations effectuées ne requièrent qu'un certificat de pilote de l'aviation commerciale.*
- (f) Les qualifications minimales requises initialement pour un Responsable de la maintenance sont les suivantes :
- (1) une licence de technicien de maintenance d'aéronef (TMA) avec qualifications cellule et groupe motopropulseur ;
 - (2) trois (03) ans d'expérience de maintenance dans la même catégorie et la même classe d'aéronef utilisé par le titulaire du CTA, dont une année à un poste assurant la remise en service d'aéronefs ; et
 - (3) une année d'expérience en supervision de la maintenance d'aéronefs de la même catégorie et de la même classe que ceux qui sont utilisés par le titulaire du CTA.
- (g) Les qualifications minimales initiales de Responsable de la sécurité sont les suivantes :
- (1) Formation de base (au moins une des formations suivantes) :
 - (i) Pilote professionnel ;
 - (ii) Ingénieur de l'Aviation Civile ;
 - (iii) Ingénieur ou Master en maintenance aéronautique ;
 - (iv) Cadre supérieur ou autre personnel navigant ayant une bonne connaissance pratique de l'environnement aéronautique et des facteurs influant sur l'exploitation aérienne en général.
 - (2) Formations complémentaires
 - (i) formation au SGS et au PNS ;



- (ii) prévention des accidents ;
- (iii) analyse des vols ;
- (iv) facteurs humains ;
- (v) management des ressources humaines.

Expérience

- (1) Expérience requise
 - (i) expérience de management d'une équipe opérationnelle dans certains domaines spécialisés de l'aviation tels que l'exploitation, les enquêtes et accidents d'aviation, la conception technique d'aéronefs, l'entretien ou la maintenance d'aéronefs ; ou
 - (ii) au moins une (1) année d'expérience sur une fonction similaire.

Compétence

- (1) capacité de mettre en place et d'assurer la gestion du système de sécurité de l'exploitant aérien ;
 - (2) capacité de définir pour les structures et les employés de l'exploitant, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité ;
 - (3) capacité d'élaborer, de mettre à jour, de suivre et de garantir l'application des procédures SGS de l'exploitant ;
 - (4) capacité de définir et de suivre les critères de sécurité et des indicateurs associés ;
 - (5) capacité de suivre la mise en œuvre des mesures préventives et correctives liées à la sécurité ;
 - (6) capacité de s'exprimer et de lire l'anglais ;
 - (7) avoir une connaissance des outils informatiques dédiés à l'activité.
- (h) Responsable de la Formation et l'entraînement des équipages
- (1) Le responsable désigné ou son adjoint doit être un instructeur de qualification de type en activité sur un type ou classe exploité sous le CTA ;
 - (2) Le responsable désigné doit avoir une connaissance approfondie du concept de formation et d'entraînement de l'équipage du détenteur du CTA pour l'équipage de conduite, et pour l'équipage de cabine si approprié.
- (i) Responsable qualité
- Le Responsable qualité doit avoir :
- (1) une connaissance des systèmes qualité ;
 - (2) une expérience d'encadrement appropriée dans une organisation comparable ; et
 - (3) 5 ans d'expérience professionnelle appropriée, parmi lesquels au moins 2 ans doivent être dans l'industrie aéronautique à un poste adéquat.



APPENDICE 4

OPS 4.D.409-LIVRET TECHNIQUE D'AÉRONEF

1. OBJET

- (a) Le présent Appendice définit les informations pouvant être contenues dans un livret technique aéronef ou Compte Rendu Matériel (CRM) par l'exploitant.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.409 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Ce qui suit constitue deux exemples de livret technique d'aéronef :



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens
APPENDICES

Page : APP.4. 2 de 3

Révision : 00

Date : 31/03/2019

Nom de l'exploitant ¹ Adresse de l'exploitant	Journal de bord ²	Nom du commandant :	Immatriculation :	Feuillelet N° ³ :
	Signature du commandant ⁴ :	Nom et affectation du ou des autres membres de l'équipage :	Type d'avion :	Date :

VOL ⁵				VÉRIFICATION	TEMPS DE VOL CALE À CALE			TEMPS EN VOL			CHARGEMENT		CARBURANT À BORD		
Nature du vol : ⁶	De :	À :	Nombre d'atterrissages : ⁷	Préparation au vol : ⁸	Arrêt :	Marche :	Heure :	Décollage :	Atterrissage :	Heure :	Nombre de pass./fret (kg) :	Masse au décollage (kg) :	Soulevement :	Décollage ⁹ (litres/kg) :	Atterrissage :

RAPPORT DONNÉES DE VOL DE CALE À CALE				RAPPORT D'INCIDENTS/ÉVÉNEMENTS/OBSERVATIONS/DÉFAUTS NOTÉS ¹⁰											
Temps de vol de cale à cale :		Atterrissages :		Type de rapport : Exploitation/Technique/Autre ¹¹ . Noter aussi tout dégivrage/antigivrage conformément aux instructions ¹²											
Total par jour :															
Total rapport précédent :															
Total à reporter :															
RAPPORT DONNÉES DE VOL EN VOL				CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE				MESURES PRISES ¹³							
Temps de vol :		Prochaine maintenance :		Nom de personnel certificateur et références PARTIE 145 approuvée (si cela s'applique)											
Total pour ce feuillelet :				Heures				Certifie que le travail effectué l'a été conformément à la PARTIE 145, sauf autrement spécifié, et en raison de ce travail, l'aéronef / le composant d'aéronef est considéré comme étant prêt pour sa remise en service.							
Total du feuillelet précédent :				Atterrissages				Signature							
Total à reporter :				Date											

Notes. ____

1 Nom et adresse de l'exploitant imprimés à l'avance ou remplis à la main.

2 Doit être rempli pour :

- Chaque jour ; et
- Chaque membre de l'équipage de conduite.

3 Le numéro de feuillelet (par ex. année/numéro) doit être imprimé à l'avance ou imprimé à la main. Tous les feuillelets doivent être identifiables et numérotés selon un système continu qui présente la même sécurité qu'ils soient imprimés à l'avance ou à la main.

4 La signature du commandant indique que tout ce qui figure sur ce feuillelet est correct.

5 Pour les vols de A à A, une note récapitulative peut être indiquée. Une note doit être faite pour tous les autres vols, comme de A à B. etc.

6 Comme privé, commercial, technique, formation, remorquage de planeur, etc.

7 Nombre d'atterrissages s'il s'agit d'un récapitulatif.

8 La préparation au vol conforme au manuel d'exploitation (initiales du commandant) indique ce qui suit :

- i. La masse et le centrage sont dans les limites ;
- ii. La vérification pré-vol a été faite ;
- iii. L'état technique a été vérifié et l'avion est accepté par le commandant ;
- iv. Les manifestes des passagers / la documentation ont été remplis.

9 Total du carburant à bord (indiquer l'unité, sauf si elle est imprimée à l'avance).

10 Rapport d'incidents / événements / observations (exploitation, technique, autres) :

- S'il n'y a pas de rapport à faire, indiquer « RAS » ;
- Si un rapport doit être fait, en indiquer (marquer) le type.

11 Numéroter chaque observation séquentiellement pour chaque feuillelet.

12 S'il y a eu dégivrage ou antigivrage, indiquer l'heure et la quantité et le type de fluide utilisé ou toute autre mesure prise, comme l'enlèvement de neige ou de glace par moyen mécanique, si l'huile a été remplie, indiquer l'heure et la quantité.

13 Utiliser le même numéro que celui qui correspond à l'observation pour relier le rapport et l'intervention.



RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens
APPENDICES

Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

Page : APP.4. 3 de 3
 Révision : 00
 Date : 31/03/2019

Adresse de l'exploitant		Date :	ÉQUIPAGE		CHARGE	LUBRIFIANT	DÉGIVRAGE AU SOL	Feuillelet numéro 000000001	
Type d'avion :		Nom du commandant :		Nom et fonction du membre d'équipage		Moteur 1 / Moteur 2 rempli : Total : / /		Dernière remise en service :	
Immatriculation :		Nom / Signature :		Remplacés :		Type de fluide : Mélange : Temps de dégivrage Début : Fin : En heures : En atterrissages :		Total heures avion : Total atterrissages avion : Prochaine maintenance : En heures : En atterrissages :	
De : À :		Nombre d'atterrissages :		Enlevées :		HEURE : Décollage : Atterrissage :		Décollage : Atterrissage :	
VOL		AVANT LE VOL		TEMPS CALE À CALE		TEMPS DE VOL RÉEL		CARBURANT À BORD (LITRES/KG/LIVRES)	
Vol N° :		Nom / Signature :		Remplacés :		Heure : Décollage : Atterrissage :		Heure : Embarqué :	
Défauts		Signature		Signature		Mesure prise		Remise en service OMA	
00000001-1								Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :	
00000001-2								Pièce numéro : Enlevée : Remplacée :	
00000001-3								Pièce numéro : Enlevée : Remplacée :	
DéFAUT MEL RETARDÉ		Date ouverture		Catégorie		Date limite		Accord numéro : Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :	
Article MEL				Acceptation du Commandant de bord		Vérification quotidienne // Maintenance effectuée :		Date : Lieu : Heure : Nom : Signature :	

KA



APPENDICE 5

OPS 4.D.415 - VOL BANALISE

1. OBJET

- (a) Le présent Appendice définit les informations relatives aux vols banalisés entre exploitants.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.415 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Avant de se livrer à toute exploitation aux termes d'un accord sur les échanges, chaque titulaire d'un CTA doit prouver ce qui suit :
- (1) les procédures d'exploitation banalisée sont conformes aux pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
 - (2) les membres d'équipage et les agents techniques d'exploitation répondent aux impératifs de formation approuvés pour l'aéronef et l'équipement à utiliser et connaissent bien les procédures de communication et de régulation à utiliser ;
 - (3) le personnel de maintenance répond aux impératifs de formation pour l'aéronef et l'équipement et connaît bien les procédures de maintenance à utiliser ;
 - (4) les membres de l'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation possèdent les qualifications appropriées de route et d'aéroport ;
 - (5) les aéronefs qui doivent être exploités sont essentiellement similaires à ceux du titulaire du CTA avec lequel l'échange est effectué ; et
 - (6) l'organisation des instruments de vol et des commandes qui sont critiques pour la sécurité sont essentiellement similaires, sauf si l'ADAC détermine que le titulaire du CTA a des programmes de formations adéquats pour assurer que la familiarisation de l'équipage de conduite peut permettre de surmonter sans danger toute différence potentiellement dangereuse.
- (b) Chaque titulaire d'un CTA passant un accord d'échange doit inclure dans ses manuels les dispositions et procédures pertinentes de l'accord.



Autorité de l'Aviation Civile du Tchad

RAT 06 – PARTIE OPS 4
Certification des Exploitants
Aériens
APPENDICES

Page : APP.5. 2 de 2

Révision : 00

Date : 31/03/2019

- (c) Le titulaire d'un CTA doit amender ses spécifications d'exploitation pour refléter un accord sur les échanges.
- (d) Le titulaire d'un CTA doit se conformer à toute réglementation qui s'applique de l'État d'immatriculation d'un aéronef faisant l'objet d'un accord d'échange pendant qu'il a le contrôle de l'exploitation de cet aéronef.



APPENDICE 6

OPS 4.D.417 – DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

1. OBJET

- (a) Le présent Appendice définit les informations relatives à la démonstration d'évacuation d'urgence..

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.417 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Sur demande de l'ADAC, chaque titulaire d'un CTA doit effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence partielle et une évacuation pour amerrissage forcé, observées par l'ADAC, faisant la preuve de l'efficacité de la formation des membres de l'équipage aux situations d'urgence et des procédures d'évacuation.
- (b) Avant d'effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence, le titulaire du CTA doit demander et obtenir l'approbation de l'ADAC.
- (c) Les membres de l'équipage de cabine utilisés pour les démonstrations d'évacuation d'urgence doivent :
- (1) être sélectionnés au hasard par l'ADAC ;
 - (2) avoir passé le programme de formation approuvé par l'ADAC pour le type et le modèle de l'aéronef ; et
 - (3) avoir réussi les exercices et vérifications des compétences avec l'équipement et les procédures d'urgence.
- (d) Pour effectuer la démonstration d'évacuation d'urgence partielle, les membres de l'équipage de cabine du titulaire du CTA qui y sont affectés doivent, en utilisant les procédures d'exploitation du titulaire du CTA :
- (1) faire la démonstration de l'ouverture de 50 % des issues de secours requises au niveau du plancher et 50 % de celles qui sont ailleurs (dont l'ouverture par un membre de l'équipage de cabine est définie comme étant une tâche d'évacuation d'urgence) et du déploiement de 50 % des toboggans sélectionnés par l'ADAC ; et



- (2) préparer en 15 secondes l'utilisation de ces issues et de ces toboggans.
- (e) Pour effectuer la démonstration de l'évacuation en cas d'amerrissage forcé, les membres de l'équipage de cabine du titulaire du CTA qui y sont affectés doivent :
- (1) faire la preuve de leurs connaissances et de l'utilisation de chaque élément requis de l'équipement d'urgence ;
 - (2) préparer la cabine pour l'amerrissage forcé dans les 6 minutes suivant l'annonce de l'intention d'effectuer un amerrissage forcé ;
 - (3) prendre chaque radeau de sauvetage de son espace de rangement (un radeau de sauvetage, sélectionné par l'ADAC, doit être mis à l'eau et gonflé correctement ou un convertible doit être correctement gonflé) ; et
 - (4) entrer dans le radeau (qui comprend tout l'équipement d'urgence requis) et l'installer complètement pour une occupation prolongée.



APPENDICE 7

OPS 4.D.418-VOLS DE DÉMONSTRATION

1. OBJET

- (a) Le présent Appendice définit les informations relatives à l'exécution de vols de démonstration.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet Appendice s'applique à toute personne physique ou morale détentrice ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section OPS 4.D.418 du présent règlement.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout titulaire d'un CTA, à la demande de l'ADAC, doit effectuer des vols de démonstration pour chaque type d'aéronef, y compris ceux dont la conception a été physiquement altérée, et pour chaque type d'opération à laquelle il a l'intention de se livrer.

Notes. ___ Définition : Un aéronef dont « la conception a été physiquement altérée » est un aéronef à bord duquel des groupes motopropulseurs autres que ceux pour lesquels il est certifié ont été installés ou dont les altérations ou celles de ses composants affectent physiquement les caractéristiques de vol.

- (b) Les vols de démonstration se composent au moins de ce qui suit:
- (1) un total de 50 heures de vol, sauf si l'ADAC détermine qu'un niveau satisfaisant de compétence professionnelle a été prouvé en moins d'heures ;
 - (2) deux (02) heures de vol de nuit, si des vols de nuit doivent être autorisés ;
 - (3) deux (02) procédures d'approche aux instruments dans des conditions météorologiques aux instruments réelles ou simulées si des vols IFR doivent être autorisés ; et
 - (4) l'entrée dans un nombre représentatif d'aéroports en route, déterminés par l'ADAC.
- (c) Nul n'est autorisé à transporter des passagers à bord d'un aéronef lors de vols de démonstration, sauf dans le cas de ceux qui sont requis pour effectuer le vol de démonstration et de ceux qui sont désignés par l'ADAC.
- (d) Pour les titulaires d'un CTA dont les aéronefs ont une masse inférieure à 5.700 kg, la nécessité et la portée de la démonstration sont à la discrétion de l'ADAC.