

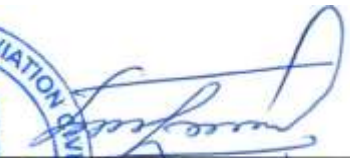
LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 1

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2024

PAR LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMEMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFERES PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIEE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC

DATE D'APPLICABILITÉ 01/01/2025




Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général



REPUBLIQUE D'HAÏTI

REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 1 — POLITIQUE GENERALE, ADMINISTRATION ET PROCEDURES

VERSION 2024

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION
1-1.4 RACH 11	16/08/2023	Description sommaire du RACH 11
1-3.2 Culture Juste	16/08/2023	Ajout d'un paragraphe sur la Culture Juste
1-4.1 Sanctions administratives	16/08/2023	Notion de délai pour observation et éléments en cas de non-accord
1-4.3 Recours et contestations	16/08/2023	Ajout d'un paragraphe sur les recours et les contestations

TABLE DES MATIERES

Table des matières	5
Glossaire	7
Définitions	8
Introduction	9
1-1 Règles d'élaboration	9
1-1.1 Règles d'élaboration	9
1-1.2 Applicabilité	9
1-1.3 Dispositions transitoires d'applicabilité	10
1-1.4 Description des parties du RACH	10
1-1.4 Amendement des parties du RACH	15
1-2 DEROGATIONS	15
1-2.1 Applicabilité	15
1-2.2 Conditions	15
1-2.3 Contenu de la demande de dérogation	16
1-2.4 Evaluation, publication et délivrance ou refus de délivrance de la dérogation	16
1-2.5 Notification	17
1-3 REGLES GENERALES REGISSANT LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES EN CAS DE NON-RESPECT DE LA REGLEMENTATION	17
1-3.1 Respect de la réglementation	17
1-3.2 Culture Juste	17
1-4 SANCTIONS	18
1-4.1 Sanctions administratives	18
1-4.2 Sanctions pénales	19
1-4.3 Recours et contestations	19
1-5 Redevances	19
1-5.1 Redevances de navigation aérienne	19
1-5.2 Redevances aéroportuaires	20
1-5.3 Redevances de certification et de surveillance	20
ANNEXES	22
Tableau 1: Sanctions administratives	22
Tableau 2: Sanctions administratives- fourchette des pénalités	27

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

GLOSSAIRE

[Les acronymes utiles à la compréhension des différentes parties du RACH sont décrits respectivement dans chacune d'entre elles]

DEFINITIONS

[Les définitions utiles à la compréhension des différentes parties du RACH sont décrites respectivement dans chacune d'entre elles]

INTRODUCTION

Le Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) est composé de différentes parties. La Partie 1, Politique Générale, Administration et Procédures précise le contenu de chacune des parties du RACH, les dispositions relatives à la mise à jour et à l'application de la réglementation, les dispositions qui régissent les dérogations aux dispositions prévues dans les différentes parties du RACH, sous certaines conditions.

La Partie 1 rappelle également les dispositions relatives aux différents types de sanctions qui peuvent être appliquées pour non-respect des dispositions du RACH et les dispositions relatives aux redevances.

1-1 REGLES D'ELABORATION

1-1.1 Règles d'élaboration

- (a) Dans cette réglementation, les mots suivants sont utilisés comme suit :
- 1) Un présent de l'indicatif indique une obligation.
 - 2) Les expressions « personne n'est autorisé à... » ou « une personne n'est pas autorisée à... » signifient que personne n'est requis ou autorisé ou n'a la permission d'agir de la façon décrite dans une réglementation.
 - 3) « Peut » indique qu'une certaine discrétion peut être exercée dans l'exécution d'un acte décrit dans la réglementation.
 - 4) « Doit » indique une action à caractère obligatoire.
 - 5) « Comprend » signifie « comprend, mais sans s'y limiter ».
 - 6) « Approuvé » signifie que l'OFNAC a passé en revue la méthode, procédure ou politique en question et l'a approuvé officiellement par écrit.
 - 7) « Acceptable » signifie que l'OFNAC a passé en revue la méthode, procédure ou politique et n'a pas objecté, en l'état des informations dont elle a pris connaissance, à son utilisation ou son application proposée.
 - 8) « Prescrit » signifie que l'OFNAC a publié une politique ou une méthodologie par écrit, qui impose soit un impératif obligatoire, si la politique ou la méthodologie par écrit est au présent de l'indicatif, ou discrétionnaire si elle dit « peut ».

1-1.2 Applicabilité

- (a) Cette réglementation s'applique aux exploitants d'aérodromes, aux organismes de formation, aux fournisseurs de services de la navigation aérienne et à toutes les personnes qui assurent l'exploitation ou la maintenance de ce qui suit :
- 1) Des aéronefs immatriculés en Haïti
 - 2) Des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant qui sont exploités par une personne titulaire

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

d'une licence délivrée par l'OFNAC et doivent être entretenus conformément aux normes de l'État d'immatriculation des aéronefs ou conformément aux conditions définies dans le contrat de location de ces aéronefs, où que cette maintenance soit effectuée

- 3) Des aéronefs d'autres États contractants exploités en Haïti.
- (b) La réglementation portant sur les personnes certifiées aux termes de toute partie de la réglementation s'applique aussi à toute personne se livrant à une opération régie par toute partie de cette réglementation sans le certificat, la licence, la spécification d'exploitation ou un document similaire approprié faisant partie de la certification.
- (c) La réglementation abordant les affaires d'ordre général établit des normes minimales pour tout aéronef opérant en Haïti. Les normes spécifiques applicables au titulaire d'un certificat s'appliquent si elles sont en conflit avec une réglementation plus générale.
- (d) Les exploitants aériens étrangers se livrant au transport aérien commercial vers, de ou en Haïti sont régis par les dispositions des spécifications d'exploitation publiées par l'OFNAC. La réglementation abordant les titulaires d'un AOC haïtien ne s'applique qu'aux exploitants certifiés par l'OFNAC.

1-1.3 Dispositions transitoires d'applicabilité

- (a) Pour chaque partie du règlement, sauf mention contraire précisée lors de la publication, le règlement est applicable dans un délai maximum d'un an après publication.
- (b) Tout certificat délivré antérieurement à la publication du règlement reste valide jusqu'à la fin de sa période de validité.
 - 1) Dans le cas où la date de validité échoit avant la date d'applicabilité du nouveau règlement, la validité du certificat peut être étendue jusqu'à la date d'applicabilité du nouveau règlement.
 - 2) Dans le cas où la date de validité est postérieure ou égale à la date d'applicabilité du nouveau règlement, le nouveau certificat sera délivré conformément au nouveau règlement publié.
- (c) Pour toute nouvelle demande de certificat, un certificat temporaire peut être délivré conformément à l'ancienne réglementation avec une date de validité correspondant à l'applicabilité du nouveau règlement. Un nouveau certificat sera émis conformément au nouveau règlement à la date d'applicabilité de celui-ci.

1-1.4 Description des parties du RACH

Le Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) regroupe tous les textes réglementaires comprenant sans s'y limiter, les dispositions et mesures mises en place par l'Office National de l'Aviation Civile pour le contrôle des licences, de l'exploitation aérienne, de la navigabilité des aéronefs, des activités liées à la navigation aérienne et aux aéroports en Haïti, ainsi que les dispositions relatives à la gestion de la sécurité, en application de la Convention de Chicago et de ses Annexes.

Le Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti transpose dans le droit national, les normes et pratiques recommandées des Annexes à la Convention de Chicago et en définit le cadre et les modalités d'application. En application des dispositions de la Loi Organique du 6 septembre 2017 et du code de l'aviation civile, le Directeur Général de l'OFNAC a la responsabilité de veiller à la mise en œuvre du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti et d'assurer la mise à jour de chacune des parties du RACH au regard des standards de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de leurs amendements.

RACH Partie 2 – REGLEMENTATION LICENCES

La Partie 2 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) qui porte sur la délivrance et /ou la validation des licences pour le personnel navigant, les techniciens de maintenance aéronautique, les agents techniques d'exploitation et les contrôleurs aériens détaille le cadre et les conditions de délivrance et/ou de validation de ces licences.

Ainsi, la Partie 2 du RACH est constituée de quatre sous-parties qui traitent des licences pour chacune de ces catégories de personnel.

RACH Partie 3 – REGLES DE L'AIR

La Partie 3 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) fixe les règles de l'air applicables aux aéronefs immatriculés en Haïti, où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règlements édictés par l'État sous l'autorité duquel le territoire survolé par l'aéronef se trouve placé. Elles s'appliquent également aux aéronefs survolant ou entrant dans l'espace aérien haïtien.

RACH Partie 4 — REGLES POUR L'IMMATRICULATION ET MARQUES DE NATIONALITE DES AERONEFS EN HAÏTI

La Partie 4 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) prévoit les dispositions relatives à l'immatriculation des aéronefs de la République d'Haïti et régit la pose de marques de nationalité et d'immatriculation. La Partie 4 ne s'applique pas aux ballons-sondes utilisés exclusivement à des fins météorologiques ou aux ballons libres sans pilote sans charge marchande.

RACH Partie 5 — REGLES POUR LA NAVIGABILITÉ EN HAÏTI

La Partie 5 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences réglementaires pour le maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés en Haïti et les conditions de délivrance du certificat de navigabilité pour les aéronefs immatriculés HH. Elle prévoit également les conditions de délivrance du certificat acoustique pour ces aéronefs.

RACH Partie 6 — REGLES POUR LES ORGANISMES DE MAINTENANCE CERTIFIES EN HAÏTI

La Partie 6 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) fixe les règles de certification et de surveillance des organismes de maintenance certifiés (AMO) par l'OFNAC. Elle s'appuie sur les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago qui autorise la maintenance d'aéronefs au sein d'un AMO certifié par l'État d'immatriculation ou agréé par un autre État accepté par l'État d'immatriculation. L'Annexe 6 permet également la maintenance d'aéronefs par une personne ou un organisme conformément aux procédures autorisées par l'État d'immatriculation. Le titulaire d'une AOC peut donc faire maintenir ses aéronefs conformément à son programme d'entretien approuvé par l'OFNAC, si ledit titulaire d'AOC est également certifié en tant qu'AMO, ou confier la maintenance à un autre AMO certifié par l'État d'immatriculation. Les exigences de maintenance pour les titulaires d'AOC qui effectuent la maintenance de leurs aéronefs dans le cadre d'un système équivalent figurent dans la Partie 9 du RACH.

L'OFNAC est responsable de la certification de tout AMO, de toute personne ou de tout organisme effectuant la maintenance des aéronefs qu'il immatricule.

RACH Partie 7 — REGLES POUR LES INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS EN HAÏTI

La Partie 7 des Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences réglementaires pour les instruments et l'équipement de bord des aéronefs devant être exploités en Haïti.

Les exigences de la Partie 7 portent sur deux catégories d'exploitation d'aéronefs — celle des titulaires d'AOC et celle de ceux qui ne le sont pas.

La Partie 7 comprend également les exigences en équipement de survie qui s'appliquent à l'exploitation effectuée en Haïti.

RACH Partie 8 — REGLES POUR L'EXPLOITATION EN HAÏTI

La Partie 8 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) présente les exigences réglementaires pour l'exploitation d'aéronefs en Haïti. Elle prescrit les exigences d'exploitation par le personnel navigant certifié ou validé en Haïti et opérant des aéronefs immatriculés en Haïti, ainsi que l'exploitation d'aéronefs immatriculés à l'étranger par des titulaires d'AOC Haïtien.

La Partie 8 s'applique à l'exploitation hors d'Haïti par tous les pilotes et exploitants certifiés par l'OFNAC, sauf si cette conformité entraîne une violation des lois de l'État dans lequel l'exploitation a lieu. La réglementation s'applique à tous les aéronefs, sauf lorsqu'elle est supplantée par des exigences plus strictes imposées aux entités se livrant au transport aérien commercial et aux titulaires d'AOC.

RACH Partie 9 — REGLES POUR LA CERTIFICATION ET L'ADMINISTRATION D'EXPLOITANT AERIEN

La Partie 9 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) fixe les exigences concernant les personnes ou entités auxquelles l'OFNAC délivre un permis d'exploitation aérienne (AOC) Haïtien.

La Partie 9 comprend la réglementation portant sur le permis d'exploitation aérienne, la gestion de l'exploitation des vols, les exigences de maintenance, la gestion de la sécurité et la gestion et l'expédition de marchandises dangereuses. Les dispositions figurant dans la Partie 9 portent sur les normes de l'Annexe 18, Amendement 12, de l'OACI et les exigences visant les exploitants aériens de l'Annexe 6, Partie I, Amendement 47 et III, Amendement 24 de l'OACI.

RACH Partie 10 — REGLES POUR LE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL PAR DES EXPLOITANTS AERIENS ÉTRANGERS

La Partie 10 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) fixe les modalités aux termes desquelles l'OFNAC assumera ses responsabilités envers ses ressortissants en matière de sécurité de l'aviation et assurera l'exploitation en toute sécurité, l'état de navigabilité et les qualifications des membres d'équipage d'exploitants étrangers qu'il autorise à opérer dans son territoire.

Les exigences imposées à ces exploitants dans la Partie 10 ont trait à la responsabilité de chaque État contractant de s'assurer que les exploitants se livrant au transport aérien commercial international sur son territoire respectent les normes des Annexes à la Convention de Chicago concernées.

RACH Partie 11 — TRAVAIL AERIEN

La Partie 11 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) fixe les exigences ayant trait aux opérations de travail aérien, y compris l'aviation agricole, le transport de charges extérieures par hélicoptère, le remorquage de planeurs et de banderoles, les opérations de télévision et de cinématographie, les vols d'excursion, l'observation de des bancs de poissons et les informations sur la circulation.

Bien que les exigences de la Partie 11 semblent aborder les opérations effectuées en Haïti, des aéronefs immatriculés en Haïti pourront parfois se livrer à du travail aérien dans les États voisins. Ces opérations étant effectuées hors des frontières Haïtienne, il est nécessaire que l'aéronef soit exploité et entretenu conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, stipulées dans d'autres parties du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH).

Étant donné que des opérations de travail aérien peuvent être effectuées en dehors des frontières de Haïti, il est nécessaire que les aéronefs utilisés à cet effet soient exploités et maintenus conformément aux normes de l'OACI, définies dans les autres parties de la présente réglementation.

RACH Partie 12 — REGLES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE EN HAÏTI

La Partie 12 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) établit les exigences pour la fourniture de services de la navigation aérienne. Elle est divisée en deux parties selon le service rendu :

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

- Exigences générales pour la fourniture des services de la navigation aérienne.
- Exigences spécifiques :
 - Exigences pour la fourniture des services de circulation aérienne (ATS) et pour la fourniture des services de communication, navigation et surveillance (CNS).
 - Exigences pour la fourniture des services d'information aéronautique (AIS).
 - Exigences pour la fourniture des services météorologiques (MET).
 - Exigence pour la fourniture des services de sauvetage et de recherche (SAR).
 - Exigences pour la fourniture des services de conception des procédures de vol aux instruments et de l'espace aérien (ASD).

Cette réglementation est directement applicable aux prestataires de services de navigation aérienne et constitue un référentiel de base pour leur homologation, certification et leur surveillance continue.

RACH Partie 13 – Réservé

RACH Partie 14 — REGLES POUR LES AERODROMES

La Partie 14 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences techniques de sécurité et d'exploitation applicables aux propriétaires et aux exploitants d'aérodromes recevant du trafic aérien civil, ainsi qu'aux organismes tiers, agissant ou non pour le compte de l'exploitant, pour les missions qui ont trait à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.

Les aérodromes appartenant à l'Etat ou à une entité publique, ou exploités par l'Etat ou une entité publique, relèvent des dispositions de la Partie 14 au même titre que tout autre propriétaire ou exploitant.

La Partie 14 est organisée en quatre sous-parties :

- Aérodromes – Généralités

Cette sous-partie contient les dispositions générales relatives à l'exploitation d'un aérodrome recevant du trafic aérien civil.

- Aérodromes – sous-partie A

Cette sous-partie contient les exigences techniques de sécurité relatives aux infrastructures, aux systèmes et équipements aéroportuaires et à la fourniture des données aéronautiques associées pour les infrastructures destinées à recevoir principalement des avions.

- Aérodromes – sous-partie B

Cette sous-partie contient les exigences techniques de sécurité relatives aux infrastructures aux systèmes et équipements aéroportuaires, à la fourniture des données aéronautiques associées applicables de manière spécifique aux infrastructures recevant des aéronefs à un axe rotor vertical principal (hélistations).

- Aérodromes – sous-partie C

Cette sous-partie prescrit les exigences et procédures applicables aux exploitants d'aérodromes leur permettant de procéder à l'exploitation de l'aérodrome.

RACH Partie 15 -Réservé

RACH Partie 16 — REGLES POUR LES SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE

La Partie 16 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences applicables à la fourniture, au recueil et à la mise à disposition des données et des informations aéronautiques.

Le service de l'information aéronautique est fourni en Haïti par la Direction de la Navigation Aérienne.

RACH Partie 17 — REGLES POUR LES SERVICES RECHERCHE ET SAUVETAGE

La Partie 17 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences applicables au maintien, à l'organisation et l'exploitation des services de recherche et de sauvetage sur le territoire d'Haïti et sur les hautes mers ainsi qu'à la coordination de ces services entre Etats.

RACH Partie 18 — REGLES POUR LES SERVICES D'ASSISTANCE METEOROLOGIQUE EN HAÏTI

L'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale a pour objet de contribuer à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale.

La Partie 18 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences applicables à la fourniture de renseignements météorologiques aux exploitants, aux membres d'équipage de conduite, aux organismes des services de la circulation aérienne, aux organismes des services de recherche et de sauvetage, à la direction des aéroports et aux autres organismes intéressés à la gestion et au développement de la navigation aérienne en Haïti.

La Partie 18 détermine l'assistance météorologique à procurer à la navigation aérienne au-dessus des eaux internationales et autres régions situées en dehors du territoire d'Haïti.

RACH Partie 19— REGLES POUR LA GESTION DE LA SECURITE

La Partie 19 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences applicables aux fonctions de gestion de la sécurité au sein de l'aviation civile haïtienne, qui repose sur :

- la mise en œuvre d'un Programme National de Sécurité (PNS) de l'aviation civile haïtienne ;
- la mise en œuvre de Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS) par les prestataires de services de l'aviation civile haïtienne au sens de ce règlement ;
- la collecte, l'analyse, la protection, le partage et l'échange des données de sécurité et des informations de sécurité dans l'aviation civile haïtienne.

RACH Partie 20 — REGLES POUR LES SERVICES CNS EN HAÏTI

La Partie 20 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les exigences applicables aux systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS) utilisés par les prestataires de services CNS et aux systèmes de maintenance associés.

RACH Partie 21 — REGLES POUR LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE EN HAÏTI

La Partie 21 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les dispositions selon lesquelles les services de la circulation aérienne sont établis et assurés dans l'espace aérien de la République d'Haïti entre autres, la région d'information de vol, les zones de contrôle, les routes aériennes et les aéroports désignés d'Haïti.

La Direction de la Navigation Aérienne assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur des portions d'espace aérien dépendant d'Haïti et aux aéroports d'Haïti où des services de la circulation aérienne sont assurés.

RACH Partie 22 — REGLES POUR LES SERVICES DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES EN HAÏTI

La Partie 22 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) précise les procédures de télécommunications aéronautiques y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne.

1-1.4 Amendement des parties du RACH

Les différentes parties du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti pourront faire l'objet d'amendements diffusés par l'Office National de l'Aviation Civile sous forme de révisions normales, éditées chaque fois que nécessaire, suite :

- à l'adoption d'amendements aux Annexes à la Convention de Chicago ;
- à des défaillances ou manquements constatés au cours de la mise en œuvre des parties du RACH ou à un changement majeur affectant la sécurité de l'aviation civile ;
- aux résultats des analyses de risques de sécurité effectuée par l'OFNAC ou toute autre organisation nationale, régionale ou internationale de l'aviation civile ;
- aux recommandations des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile ;
- aux recommandations des audits internes et externes de l'OFNAC ;
- à l'adoption d'une convention dont l'application pourrait conduire à la modification de la politique du Gouvernement en matière d'aviation civile ;
- à l'observation motivée de proposition d'élaboration ou d'amendement émanant de l'industrie ;
- aux progrès scientifiques et technologiques et à la satisfaction de la protection et de la surveillance de l'environnement.

Tout amendement est effectué par l'insertion des pages nouvelles et le retrait des pages à remplacer.

Chaque amendement est daté et numéroté, ces indications étant reportées dans le tableau des amendements.

Une indication succincte, mais suffisamment explicite, des changements qui ont motivé l'émission de l'amendement est formulée dans le tableau des amendements. Ce dernier est un récapitulatif des amendements successifs qui permet d'établir le suivi des changements intervenus. Il indique la liste des pages à remplacer (ou ajouter ou annuler) et comporte une colonne intitulée "Description". Cette colonne est renseignée par page amendée ou groupe de pages si l'amendement concerne plusieurs pages consécutives.

1-2 DEROGATIONS

1-2.1 Applicabilité

Toute personne physique ou morale intéressée peut soumettre à l'OFNAC une demande de dérogation aux dispositions contenues dans les différentes Parties du RACH sous certaines conditions.

Seule l'OFNAC peut accorder des dérogations et personne ne peut entreprendre ou faire entreprendre une action qui n'est pas conforme à la présente réglementation, sauf sur octroi par l'OFNAC d'une dérogation applicable.

Les dérogations ne sont accordées que dans des situations spécifiques et selon les modalités décrites ci-dessous.

1-2.2 Conditions

Afin de donner le temps de procéder à un examen en temps opportun, les demandes de dérogation doivent être soumises au moins 30 jours avant la date proposée d'entrée en vigueur de celle-ci.

En ce qui concerne le demandeur, la demande doit contenir ce qui suit :

- a. Nom
- b. Adresse municipale et adresse postale, si elles sont différentes
- c. Numéro de téléphone

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

- d. Adresse électronique
- e. Le point de contact pour tout ce qui a trait à la demande.

Si le demandeur n'est pas un ressortissant ou résident légal d'Haïti, la demande doit spécifier un représentant en Haïti pour notification.

1-2.3 Contenu de la demande de dérogation

Les demandes doivent contenir ce qui suit :

- a. Un énoncé de l'exigence spécifique dont le demandeur cherche à être dispensé.
- b. Une description du type d'opération devant être menée aux termes de la dérogation proposée.
- c. La durée proposée de la dérogation.
- d. Une description détaillée des autres moyens par lesquels le demandeur assurera un niveau de sécurité équivalent à celui qui a été établi par la réglementation en question.
- e. Une évaluation et une discussion de toute préoccupation connue en matière de sécurité concernant l'exigence, dont des informations sur tout accident ou incident pertinent dont le demandeur a connaissance.
- f. Si le demandeur cherche à opérer aux termes de la dérogation proposée hors de l'espace aérien d'Haïti, la demande doit aussi indiquer si la dérogation contrevient à toute disposition des Annexes à la Convention de Chicago.

Si le demandeur sollicite un examen d'urgence, la demande doit contenir les faits et raisons pour lesquels la demande n'a pas été soumise en temps opportun et les raisons pour lesquelles il s'agit d'une urgence. L'OFNAC peut refuser une dérogation si elle constate que le demandeur n'a pas justifié le fait que la demande n'a pas été soumise en temps opportun.

1-2.4 Evaluation, publication et délivrance ou refus de délivrance de la dérogation

L'OFNAC examine la demande pour en vérifier l'exactitude et sa conformité à ce qui est requis au titre du 1-2.3 de la Partie 1 du RACH. Si la demande semble apparemment répondre aux dispositions sus visées, et que l'OFNAC détermine qu'une évaluation sur son fond est justifiée, l'OFNAC publie un récapitulatif détaillé de la demande aux fins de commentaires et spécifie la date à laquelle ils doivent être reçus pour être pris en considération.

Si les conditions de soumission figurant aux 1-2.2 et 1-2.3 de la Partie 1 du RACH n'ont pas été satisfaites, l'OFNAC en informe le demandeur et ne se livre à aucune autre action jusqu'à ce que le demandeur s'y conforme.

Si les conditions de soumission de demande ont été satisfaites, après le passage en revue initial, l'OFNAC effectue une évaluation de la demande pour :

- 1) Déterminer la raison pour laquelle la dérogation serait dans l'intérêt public ;
- 2) Déterminer, après évaluation technique, si la proposition du demandeur assurerait un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la réglementation ;
S'il semble, pour l'OFNAC, qu'une évaluation technique de la demande imposerait un fardeau important sur ses ressources techniques, elle peut refuser la dérogation sur cette base.
- 3) Déterminer, si le demandeur cherche à opérer aux termes de la dérogation, hors de l'espace aérien d'Haïti, si accorder une dérogation contreviendrait aux Normes et Pratiques recommandées de l'OACI qui s'appliquent.
- 4) Evaluer les commentaires reçus des parties intéressées concernant la dérogation proposée.

1-2.5 Notification

L'OFNAC notifie au demandeur par courrier et publie un récapitulatif détaillé de son évaluation et de sa décision de donner suite ou non à la demande. L'OFNAC spécifie la durée de la dérogation et les conditions ou limitations éventuelles à celle-ci.

Si la demande concerne une mesure d'urgence, l'OFNAC notifie sa décision dès que possible après l'examen de la demande.

Si la dérogation affecte un nombre important de membres du monde de l'aviation d'Haïti, l'OFNAC partage sa décision et le récapitulatif détaillé dans ses publications d'information aéronautique.

1-3 REGLES GENERALES REGISSANT LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES EN CAS DE NON-RESPECT DE LA REGLEMENTATION

1-3.1 Respect de la réglementation

Outre les officiers de police judiciaire, les inspecteurs de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile d'Haïti (DSACH) sont chargés d'assurer le respect des dispositions des différentes parties du RACH et de toute autre réglementation pour maintenir le niveau de sécurité du transport aérien.

Le titulaire de toute licence, certificat, agrément, homologation, autorisation, délivré conformément aux dispositions des différentes parties du RACH qui enfreint une disposition quelconque des Lois de la République d'Haïti, telle qu'amendée, ou toute réglementation ou tout ordre émis aux termes de celle-ci, et qui met gravement en cause la sécurité est passible de sanctions.

En cas de manquement, les inspecteurs de la DSACH procèdent à des visites et inspections programmées ou aléatoires des entités et des installations soumises à la surveillance de la DSACH.

Selon les dispositions de la loi organique du 6 septembre 2017, ils sont habilités, dans les conditions fixées par ladite loi organique :

- à accéder aux installations des entités soumises à surveillance ;
- à collecter toutes les informations et les documents nécessaires à établir le non-respect de la réglementation en vigueur ;
- à prendre toutes mesures conservatoires opportunes et appropriées pour maintenir le niveau de sécurité.

Leurs constatations font l'objet de procès-verbaux qui donnent lieu à un examen approfondi par la DSACH en vue de prendre les mesures appropriées.

Par ailleurs, toute personne ayant connaissance d'une violation des dispositions du RACH, ou de tout autre réglementation en informe l'OFNAC en produisant toute information pertinente pour lui permettre de déterminer la nature et le type de toute enquête ou mesure d'exécution qu'elle entreprendra.

1-3.2 Culture Juste

La personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par la présente partie, a connaissance d'un événement générateur de risque pour l'aviation est tenue d'en rendre compte à l'Office National de l'Aviation Civile ou, le cas échéant, à son employeur,

On entend par événement tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance

inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un événement dans les conditions définies précédemment, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

1-4 SANCTIONS

En cas de non-respect de la réglementation en vigueur deux types de sanctions sont prévues conformément à l'article 315 du code de l'aviation civile :

- -les sanctions administratives
- -les sanctions pénales.

1-4.1 Sanctions administratives

- Quiconque enfreint une disposition quelconque des Lois de la République d'Haïti, des dispositions des différentes parties qui composent le RACH est passible d'une sanction administrative imposée par l'OFNAC conformément à la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile.

Les sanctions administratives sont, selon le cas : l'avertissement, le blâme, la suspension, le retrait temporaire ou définitif d'une licence aéronautique, d'une autorisation ou d'un permis d'exploitation aérienne.

Le titulaire de toute licence, certificat, agrément, homologation, autorisation, délivré conformément aux dispositions des différentes parties du RACH qui enfreint une disposition quelconque des Lois de la République d'Haïti, telle qu'amendée, ou toute réglementation ou tout ordre émis aux termes de celle-ci, et qui met gravement en cause la sécurité fait l'objet d'une suspension, d'une révocation ou d'un refus de renouvellement de la licence, du certificat, de l'agrément, de l'homologation, de l'autorisation conformément aux dispositions des Lois de la République d'Haïti.

Toute licence, certificat, homologation, agrément délivré selon les termes du RACH cesse alors d'être valide et doit être restitué à l'OFNAC.

Toute mesure de suspension, de révocation ou de refus de renouveler un document émis en vertu des dispositions des différentes parties du RACH fera l'objet d'une notification de la part de l'OFNAC destinée au titulaire concerné au plus tard dans les trente (30) jours qui suivent la date où une telle décision a été prise par l'OFNAC. La notification délivrée par l'OFNAC comprendra les renseignements suivants :

- 1) une description des faits reprochés ;
- 2) les motifs de la mesure prise et la date d'effet de la mesure ;
- 3) en cas de suspension la date d'effet de celle-ci et sa durée.

Le titulaire dispose d'un délai de 30 jours pour apporter des éléments et fournir ses observations en cas de non-accord sur le contenu du rapport.

- Des pénalités peuvent être imposées au lieu ou en sus de toute mesure portant sur les licences, les certificats, les agréments, les autorisations tels que mentionnées ci-dessus.

- La liste des infractions figure dans le tableau 1 en annexe, le tableau 2 indique la fourchette des pénalités correspondantes.
- Conformément aux dispositions de l'article 34 alinéa 16 de la Loi Organique du 6 septembre 2017, un aéronef impliqué dans une violation ayant donné lieu à une sanction administrative à l'encontre de son propriétaire ou de son exploitant, ou pouvant l'être, peut faire l'objet d'une rétention au sol par l'OFNAC conformément aux procédures en vigueur.

1-4.2 Sanctions pénales

Le décret portant code de l'aviation civile établit des sanctions pénales pour toute personne qui enfreint en toute connaissance de cause et volontairement des dispositions particulières de ladite loi ou de toute réglementation ou de tout ordre émis au titre de celle-ci.

Sur la base d'un procès-verbal établi par un inspecteur de l'OFNAC ou par tout agent assermenté, le tribunal compétent prend les sanctions pénales qui sont, selon le cas, l'amende, l'emprisonnement, ou les deux.

Si l'OFNAC prend conscience d'une violation possible de toute disposition pénale des Lois de la République d'Haïti relevant de la compétence d'un autre organisme gouvernemental d'Haïti, il en rend immédiatement compte à celui-ci de la façon prescrite par les deux organismes gouvernementaux.

Les directives portant sur les sanctions pénales figurent dans le Code Pénal haïtien et ses textes d'application, la Loi Organique portant organisation et fonctionnement de l'OFNAC et le décret portant code de l'aviation civile.

1-4.3 Recours et contestations

Conformément à l'article 38 de la Loi Organique portant organisation et fonctionnement de l'OFNAC, toute contestation au fond des rapports ou procès-verbaux et des sanctions associées avec effet exécutoire se fait par voie judiciaire devant le tribunal compétent selon les modalités définies dans la Loi.

La diffusion du rapport et du procès-verbal à l'entité concernée par la sanction définie, suite à manquements, doit permettre dans un premier temps à ce dernier de contester le rapport dans un délai de 30 jours après notification.

Le recours ou la contestation ne sont pas suspensifs de la mesure contestée.

1-5 REDEVANCES

Conformément aux dispositions des articles 5 et 16 d) de la Loi Organique du 6 septembre 2017, L'OFNAC jouit d'une autonomie financière constituée par les redevances aéronautiques et extra-aéronautiques, les frais de services. Le Directeur Général perçoit pour le compte de l'OFNAC les redevances. L'article 29 de la Loi Organique précise que l'OFNAC fixe et révisé les tarifs des redevances à l'exception des redevances aéroportuaires qui sont fixées par le gestionnaire d'aérodrome.

1-5.1 Redevances de navigation aérienne

La fourniture des installations et services de navigation aérienne donne lieu à la perception de redevances de navigation aérienne.

- L'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'OFNAC dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'Etat haïtien au-dessus du territoire et dans son voisinage donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance de route.
- L'usage des installations et service terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'OFNAC à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'activité dépasse un certain seuil donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance,

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

dite redevance pour services terminaux exigible à l'occasion de chaque vol au départ. Le Directeur Général de l'OFNAC, fixe la liste des aérodromes concernés.

Les taux des redevances de navigation aérienne, les règles de recouvrement et les conditions d'exonérations sont fixés par l'OFNAC et publiés conformément aux textes juridiques en vigueur.

1-5.2 Redevances aéroportuaires

Les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par le gestionnaire d'aérodrome donnent lieu à la perception de redevances dites redevances aéroportuaires.

Le montant de ces redevances et les modalités de perception sont fixés par l'exploitant d'aérodrome.

Ces redevances sont notamment les suivantes :

- La redevance d'atterrissage pour l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol ;
- La redevance de balisage pour l'utilisation du balisage ;
- La redevance de stationnement et d'abri pour l'usage des infrastructures et équipements de stationnement ;
- La redevance de distribution des carburants et des lubrifiants pour l'utilisation des installations et des équipements nécessaires pour cette distribution ;
- La redevance passager pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, pour l'enregistrement des passagers et les installations de tri bagages.

1-5.3 Redevances de certification et de surveillance

Toutes les entités de l'aviation civile qui doivent recevoir de l'OFNAC une autorisation sous différente forme pour exercer leurs activités sont soumis à une redevance :

- Les compagnies aériennes pour la délivrance et le renouvellement du Permis d'Exploitation Aérienne, le contrôle et la surveillance de leur exploitation ;
- Les propriétaires des aéronefs pour la délivrance et le renouvellement du certificat de navigabilité, le contrôle et la surveillance de ce certificat ;
- Les personnels navigants pour la délivrance et le renouvellement de la licence, le contrôle et la surveillance desdits licences ;
- Les ateliers de maintenance pour la délivrance et le renouvellement de leur certificat, le contrôle et la surveillance desdits certificats ;
- Les exploitants des aérodromes pour la délivrance, la surveillance et le renouvellement du certificat de sécurité aéroportuaire et, le cas échéant de l'homologation des aérodromes. ;
- Les organismes de formation pour la délivrance et le renouvellement de leur agrément, le contrôle et la surveillance desdits agréments ;
- Les compagnies étrangères, les validations de licences et certificats étrangers.

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

- La Direction de la Navigation Aérienne au titre de la surveillance effectuée par la DSACH sur le fournisseur des services de navigation aérienne.

Les tarifs des redevances de certification et surveillance, les règles de recouvrement et les conditions d'exonérations sont fixés par l'OFNAC et publiés conformément aux textes juridiques en vigueur.

ANNEXES

Tableau 1: Sanctions administratives

Infraction	Pénalité recommandée par infraction	Sanctions concernant les certificats
I. TOUS EXPLOITANTS : OPERATEURS AERIENS, OPERATEURS D'AERODROME, PRESTATAIRE DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE		
1. Report d'événement de sécurité		
(a) Absence répétée de report obligatoire d'événement de sécurité	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
II. EXPLOITANTS D'AERODROME		
(a) Exploitation délibérée en dehors des termes du certificat de sécurité aéroportuaire ayant un impact significatif sur la sécurité	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
III. PRESTATAIRE NAVIGATION AERIENNE		
(a) Exploitation délibérée en dehors des termes du certificat ayant un impact significatif sur la sécurité	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
IV. EXPLOITANTS AERIENS		
1. Manuel de maintenance		
(a) Mise en service d'un aéronef sans l'équipement requis	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
(b) Non-respect des limites de temps pour se conformer aux inspections et révisions	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
2. Non-respect des consignes de navigabilité	Pénalité modérée à maximale	Retrait de l'avion des spécifications d'exploitation
3. Spécifications relatives aux opérations		
(a) Opérations contraires au règlement — effet négatif potentiel ou réel sur la sécurité des opérations	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
4. Non-fourniture adéquate de service par un AMO, maintenance, réparation et inspection des installations et de l'équipement.	Pénalité maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce que la fourniture de service, maintenance, réparation et inspection des installations et de l'équipement en permette le rétablissement.

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

Infraction	Pénalité recommandée par infraction	Sanctions concernant les certificats
(a) Pas d'état récapitulatif précis d'intervention mécanique	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
(b) Rapports relatifs aux modifications ou réparations majeures non mis à disposition	Pénalité modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation
(c) Écritures requises ne figurant pas dans le carnet de bord	Pénalité modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
(d) Dossiers sur le pilote pas mis à disposition	Pénalité modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation
(g) Manifestes de chargement pas mis à disposition	Pénalité modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation
(h) Maintenance non effectuée	Pénalité maximale	Retrait des avion concernés des spécifications d'exploitation
9. Dossiers et rapports		
(a) Violation délibérée — écriture, reproduction ou altération de dossier ou de rapport frauduleuse ou intentionnellement fausse	Pénalité maximale	Révocation
(b) Violation délibérée — autre	Pénalité maximale	Révocation
10. Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité	Pénalité modérée ou maximale	Suspension
11. Dispositions spécifiques à l'équipage de conduite		
(a) Emploi d'un membre d'équipage non qualifié	Pénalité maximale	
(b) Emploi d'un membre d'équipage dont le certificat médical est arrivé à expiration	Pénalité minimale à modérée	
(c) Violation des heures de vol et de service	Pénalité modérée	
12. Autres dispositions		
(a) Transport illégal de marchandises dangereuses dont le transporteur a connaissance, c'est-à-dire dont le personnel de direction a connaissance	Pénalité minimale à modérée	
(b) Emploi de personnel non qualifié autre qu'un membre de l'équipage de conduite	Pénalité minimale à modérée	
II. PERSONNEL DES TRANSPORTEURS AERIENS		
1. Maintenance, y compris les inspections		
(a) Maintenance effectuée sans une licence, une qualification ou une autorisation	Pénalité maximale	
(b) Maintenance effectuée excédant les limitations	Pénalité minimale à modérée	
2. Personnel d'inspection		
(a) Inspection requise non effectuée	Pénalité minimale à modérée	De 30 à 60 jours de suspension
(b) Remise inappropriée d'un aéronef en service	Pénalité maximale	De 30 à 60 jours de suspension
(c) Remise en service d'un aéronef sans l'équipement requis	Pénalité maximale	De 30 à 60 jours de suspension
3. Dossiers et rapports		
(a) Falsification intentionnelle de dossiers ou de rapports	Pénalité maximale	Révocation

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

Infraction	Pénalité recommandée par infraction	Sanctions concernant les certificats
4. Avant le vol		
(a) Départ en violation délibérée des règles de sécurité	Pénalité maximale	De 30 à 120 jours de suspension
5. Évolution au sol		
(a) Non-respect volontaire de l'autorisation ou des instructions de l'ATC d'évolution au sol	Pénalité minimale à maximale	
6. Décollage		
(a) Décollage contre une instruction ou une autorisation	Pénalité maximale	De 60 à 120 jours de suspension
(b) Décollage en-dessous des minima météorologiques	Pénalité maximale	De 60 à 120 jours de suspension
(c) Décollage en aéronef surchargé (excédant la masse brute maximale)	Pénalité maximale	De 60 à 120 jours de suspension
7. En vol		
(a) Non-respect volontaire d'une autorisation ou d'une instruction ATC	Pénalité minimale à maximale	De 30 à 90 jours de suspension
(b) Exploitation en violation délibérée des règles de sécurité	Pénalité maximale	De 30 à 180 jours de suspension
9. Atterrissage		
(a) Non-respect volontaire d'une autorisation ou d'une instruction de l'ATC	Pénalité minimale à modérée	
(b) Atterrissage en non-respect des minima météorologiques	Pénalité maximale	De 60 à 120 jours de suspension
10. Exercer ou tenter d'exercer les fonctions de membre de l'équipage de conduite en étant sous l'influence d'alcool ou autres substances psychoactives ou consommation de boisson alcoolisée dans les 8 heures	Pénalité modérée	Révocation d'urgence
11. Refus d'entrée autorisée à un inspecteur agréé de l'OFNAC dans le poste de pilotage	Pénalité minimale	
12. Exploitation sans licence, certificat ou qualification requis		
(a) Non-possession d'un certificat médical ou d'une licence ou autorisation valide	Pénalité minimale à modérée	
III. PERSONNES INDIVIDUELLES ET AVIATION GENERALE — PROPRIETAIRES, PILOTES, PERSONNEL DE MAINTENANCE, ORGANISMES DE MAINTENANCE CERTIFIES, ORGANISMES DE FORMATION AGREES		
1. Propriétaires et exploitants autres que les membres d'équipage requis		
(a) Non-respect des directives en matière de navigabilité	Pénalité modérée à maximale	
(b) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité	Pénalité modérée à maximale	
(c) Falsification intentionnelle de toute écriture,	Pénalité maximale	Révocation

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

Infraction	Pénalité recommandée par infraction	Sanctions concernant les certificats
reproduction ou altération de tout dossier ou rapport		
2. Organismes de maintenance de l'aviation		
(a) Non-fourniture adéquate de service, maintenance, réparation et inspection	Pénalité modérée à maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité en permettant le rétablissement
(b) Dossiers et rapports de maintenance non tenus à jour	Pénalité modérée à maximale	
(c) Fiche de maintenance non signée ou non remplie	Pénalité minimale à modérée	
(d) Refus d'autorisation d'inspection par l'OFNAC	Pénalité maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce que l'OFNAC soit autorisée à inspecter
3. Personnel de maintenance de l'aviation générale		
(a) Maintenance non effectuée ou effectuée incorrectement	Pénalité modérée	De 30 à 120 jours de suspension
(b) Inspection non enregistrée par un mécanicien	Pénalité minimale à modérée	
(c) Inspection non correctement effectuée ou non enregistrée par le titulaire de l'autorisation d'inspection	Pénalité minimale à modérée	
(d) Maintenance effectuée par une personne ne détenant pas de certificat	Pénalité minimale à modérée	
(e) Approbation inappropriée de remise en service	Pénalité modérée	De 30 à 120 jours de suspension
(f) Falsification des dossiers de maintenance	Pénalité maximale	Révocation
4. Exploitation par des élèves d'un organisme de formation		
(a) Transport de passagers		Suspension de l'organisme de formation
(b) Vol en solo sans approbation		Interdiction de vol
(c) Exploitation d'un vol international		Suspension de l'organisme de formation
(d) Utilisation d'un aéronef pour des affaires		Suspension de l'organisme de formation
(e) Exploitation contre compensation ou en location		Révocation
5. Instructeurs pour l'obtention de licences, qualifications, autorisations et approbations		
(a) Fausse approbation d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un dossier d'élève		Révocation
(b) Instruction à bord d'un aéronef et/ou cours pour lequel il ou elle n'est pas qualifié(e)		De 60 à 180 jours de suspension
6. Violations d'exploitation		
(a) Violation délibérée de la réglementation	Pénalité maximale	De 30 à 90 jours de suspension
(b) Exploitation sans licence de pilote ou certificat	Pénalité minimale	

Partie 1– Politique générale, administration et procédures

Infraction	Pénalité recommandée par infraction	Sanctions concernant les certificats
médical en possession de la personne		
(c) Exploitation sans un certificat médical valide (pas de certificat médical délivré)	Pénalité minimale	Suspension jusqu'à rétablissement
(d) Exploitation contre compensation ou en location sans brevet de pilote professionnel	Pénalité maximale	Suspension de 90 jours à révocation
(e) Violation délibérée des autorisations et instructions de l'ATC	Pénalité minimale à modérée	De 30 à 90 jours de suspension
(f) Exploitation d'un aéronef dont le certificat de validité n'est plus valide	Pénalité modérée	Suspension de vol de l'aéronef jusqu'à rétablissement
(g) Non-respect des consignes de navigabilité	Pénalité modérée	Suspension de vol de l'aéronef jusqu'à rétablissement
(h) Dépassement des limitations d'exploitation	Pénalité minimale à modérée	A déterminer en fonction de l'analyse de l'infraction
(i) Manquements aux règles de l'air		A déterminer en fonction de l'analyse de l'infraction
7. Violations relatives aux plaques d'identification		
(a) RACH 4 : Retrait, installation, changement ou pose incorrecte d'une plaque d'identification sur un aéronef		
i. Par inadvertance	Pénalité minimale	
ii. Identification trompeuse intentionnelle d'un aéronef	Pénalité maximale	Révocation
8. Falsification		
(a) Écriture, reproduction ou altération intentionnellement fausse ou frauduleuse sur une demande de licence, certificat, qualification ou approbation	Pénalité maximale	Révocation des certificats autorisés
V. VIOLATIONS DE L'IMMATRICULATION PAR LE PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT DE L'AÉRONEF		
(a) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas immatriculé	Pénalité minimale à modérée	De 30 à 90 jours de suspension de brevet de pilote
(b) Non-retour d'un certificat d'immatriculation d'aéronef qui n'est plus en vigueur ou qui n'est pas valide	Pénalité minimale	
VI. TOUTES LES PERSONNES ET ENTITÉS		
(a) Non-retour d'une licence, d'une autorisation ou d'autre approbation ou d'un certificat médical suspendu ou révoqué	Pénalité minimale	

Tableau 2: Sanctions administratives- fourchette des pénalités

Partie contrevenante	Montant de la pénalité (en dollars des États-Unis)
Transporteurs aériens	Maximum : Entre 18,750 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 10,000 et 18,749 dollars des États-Unis Minimum : Entre 2,000 et 9,999 dollars des États-Unis
Exploitants d'aérodrome	Maximum : Entre 18,750 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 10,000 et 18,749 dollars des États-Unis Minimum : Entre 2,000 et 9,999 dollars des États-Unis
Prestataire de Services Navigation Aérienne	Maximum : Entre 18,750 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 10,000 et 18,749 dollars des États-Unis Minimum : Entre 2,000 et 9,999 dollars des États-Unis
Personnel d'un transporteur aérien	Maximum : Entre 850 et 1,100 dollars des États-Unis Modéré : Entre 650 et 849 dollars des États-Unis Minimum : Entre 500 et 649 dollars des États-Unis
Propriétaires, exploitants, mécaniciens et personnes non titulaires d'une licence de l'aviation civile	Maximum : Entre 850 et 1,100 dollars des États-Unis Modéré : Entre 650 et 849 dollars des États-Unis Minimum : Entre 500 et 649 dollars des États-Unis
Organismes de maintenance agréés	Maximum : Entre 16,250 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 8,750 et 16,249 dollars des États-Unis Minimum : Entre 1,850 et 8,749 dollars des États-Unis
Organismes de formation agréés	Maximum : Entre 16,250 et 25,000 dollars des États-Unis Modéré : Entre 8,750 et 16,249 dollars des États-Unis Minimum : Entre 1,850 et 8,749 dollars des États-Unis