

REPUBLIC OF VANUATU

THE CIVIL AVIATION (REGULATIONS) ORDER NO.22 1984

Arrangement of Sections

PART 1 - PRELIMINARY

1. Interpretation.
2. Application of Regulations.
3. Compliance with military rules.

PART 2 - ADMINISTRATION

4. Director to comply with Minister's directions.
5. Promulgation of Orders.
6. Vanuatu Civil Air Ensign.
7. Production of documents and records.
8. Suspension, cancellation, or endorsement of Licences, Ratings and Certificates.
9. Variation of Licences etc.
10. Right of access.
11. Prohibition and control of access.
12. Interference and nuisance.
13. Prevention of operation of aircraft.

PART 3 - CONDITIONS OF FLIGHT

14. General conditions of flying.
15. Operation of gliders.
16. Operation of free balloons.
17. Flight over Vanuatu by foreign aircraft.
18. Operation within Vanuatu of foreign aircraft.
19. Flight over foreign territory.
20. Flight over high seas.
21. Airport of entry.
22. Pilotless aircraft.
23. International scheduled and non-scheduled flights.
24. Documents to be carried.
25. Documents to be carried on internal flights.
26. Documents to be carried on international flights.
27. Load sheets.
28. Daily flight records.
29. Records to be maintained in flight.
30. Prohibited carriage.
31. Carriage of dangerous goods.
32. Carriage of firearms.
33. Carriage of portable electronic devices.
34. Dropping of articles.
35. Prohibited, Restricted and Danger Areas.
36. Use of aerodromes.
37. Recent experience limitation.
38. Examination for continued fitness or proficiency.
39. Flight time limitations - aerial work operations.
40. Flight time limitations - air transport operations.
41. Emergency flights.
42. Dangerous operation and maintenance of aircraft.
43. Air traffic control clearances.
44. Minimum safe heights.

45. Aerobatic flight.
46. Air pageants and displays.
47. Simulated instrument flight safeguards.
48. Night operations.
49. Flight over water.
50. Towing and picking up objects.
51. Parachute descents.
52. Persons qualified to give flight instruction.
53. Persons qualified to engage in flight under IFR.
54. Persons qualified to engage in agricultural operations.
55. Test Pilots.
56. Passengers not to be carried on certain flights.
57. Passengers not to be carried by student pilots.
58. Powers to disembark and restrain persons.
59. Smoking in aircraft.
60. Minimum flight crew.
61. Carriage of co-pilots.
62. Carriage of flight engineer.
63. Carriage of flight navigator.
64. Carriage of flight radio operator.
65. Cabin attendants.
66. Intoxicating liquor and drugs.
67. Age of pilot.
68. Pilot in command.
69. Responsibility of pilot in command.
70. Preflight responsibilities of pilot in command.
71. Planning of flights.
72. Radio ground check.
73. Engine ground check.
74. Runway utilisation.
75. Operation of aircraft controls.
76. Occupation of certain seats.
77. Icing conditions.
78. Persons not to be carried on.
79. Hazardous flight conditions.
80. Flight check system.
81. Wearing of safety belts.
82. Emergency and lifesaving equipment.
83. Marking of exits.
84. Maintenance of pilot skill.
85. Qualifications of pilot in command.
86. Flight time records.
87. Checking by and carriage of authorised persons.
88. Aerodrome meteorological minima.
89. Meteorological minima limitations.
90. Meteorological conditions.
91. Requirements for alternate aerodromes.
92. Closing of aerodromes.
93. Fuel and oil requirements.
94. Flying of captive balloons.
95. Aircraft-fuelling and ground fire precautions.

RULE OF THE AIR AND AIR TRAFFIC CONTROL

96. Right of way rules.
97. Aircraft in formation.
98. Aircraft operating on water.
99. Operation within and aerodrome traffic zone.
100. Aerodrome traffic rules.
101. Flight plans.
102. Operational flight plans.
103. Designation of air space.
104. Rules governing operations.
105. Visual flight rules.
106. Requirement for VFR flights.
107. Suspension of operations under VFR.
108. Table of cruising levels.
109. Classification of IFR flights.
110. Procedures for IFR flights.
111. Position reporting.
112. Communications for IFR flights.
113. Altitudes for IFR flights.

INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND SAFETY DEVICES

114. Basic Instruments and equipment.
115. Instruments and equipment for IFR flights.
116. IFR training flights.
117. Instruments and equipment for night flights.
118. Instruments for air transport operators.
119. Carriage of weather radar.
120. Instruments for training aircraft.
121. Instruments, equipment and safety devices.
122. Emergency and survival equipment.
123. Requirements for flights at 10.000 feet or more.

PART 4 - LIGHTS AND SIGNALS

124. Compliance with regulations.
125. Power-driven heavier-than-air aircraft.
126. Aircraft on surface of water.
127. Aircraft on surface of water and not under command.
128. Aircraft on surface of water and at anchor.
129. Gliders.
130. Terms.

SIGNALS

131. Use of prescribed signals.
132. Observance of signals.
133. Transmission.
134. Signals to aircraft.
135. Marshalling aircraft.
136. Signals from aircraft.
137. Pyrotechnic signals.
138. Prohibited and restricted areas.
139. Ground signals.
140. Distress signals.
141. Urgency signals.
142. Other signals.

- 241. Cadet flight navigator licence.
- 242. Flight navigator licence.
- 243. Cadet flight engineer licence.
- 244. Flight engineer licence.
- 245. Category E flight instructor rating.
- 246. Category D flight instructor rating.
- 247. Category C flight instructor rating.
- 248. Category B flight instructor rating.
- 249. Category A flight instructor rating.
- 250. Class 2 instrument rating.
- 251. Class 1 instrument rating.
- 252. Flight radio telephone operator rating.
- 253. Glider towing rating.
- 254. Agricultural rating.
- 255. Chemical rating.
- 256. Compass rating.
- 257. Production of licences.
- 258. Flight crew logbooks.
- 259. Crediting of flight and ground time.

PART 14 - FEES, SAVING

- 260. Examinations.
- 261. Certificates of registration and airworthiness.
- 262. Aerodromes.
- 263. Miscellaneous fees.
- 264. Payment of fees.

PART 15 - MISCELLANEOUS

- 265. Transitional saving of licences etc.
- 266. Commencement.

THE SCHEDULE - CLASSIFICATION OF AIRCRAFT

REPUBLIC OF VANUATU

THE CIVIL AVIATION (REGULATIONS) ORDER NO. 22 OF 1984

In exercise of the powers contained in section 3 of the Civil Aviation Act No. 38 of 1982, I hereby make the following Regulations :

PART 1 - PRELIMINARY

INTERPRETATION

1. (1) In these Regulations and in any orders, notices, instructions and other instruments made thereunder, unless the context otherwise requires :-

"Act" means the Civil Aviation Act No. 38 of 1982;

"advisory area" means a prescribed area within a flight information region where air traffic advisory service is available;

"advisory route" means a route within a flight information region along which air traffic advisory service is available;

"aerobatic flight" means evolutions performed in flight other than normal flight manoeuvres; and includes loops, rolls, stall turns, and spins;

"aerodrome" means any defined area of land or water intended or designed to be used wholly or partly for the landing, departure, surface movement, and servicing of aircraft; and includes any buildings, installations and equipment on or adjacent to any such area used in connection with the aerodrome or its administration;

"aerodrome control" means a unit established to provide air traffic control service to aerodrome traffic;

"aerodrome meteorological minima" means the limiting meteorological conditions specified for the purpose of determining the usability of an aerodrome either for take-off or for landing;

"aerodrome traffic" means all traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the vicinity of an aerodrome;

"aerodrome traffic circuit" means the pattern flown by an aircraft operating in the vicinity of an aerodrome;

"aerodrome traffic zone" means airspace of prescribed dimensions established around an aerodrome for the protection of aerodrome traffic;

"aeronautical mobile service" means a radio communication service between aircraft and ground stations provided for aircraft use;

"aeronautical station" means a land station in the aeronautical mobile service;

"aeroplane" means a power-driven heavier-than-air aircraft deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight;

"agricultural operations" means operations in which the aircraft is used to provide service to persons engaged in agriculture and includes-

- (i) topdressing, seed sowing, dusting, spraying, dropping of poison bait and laying of poison; and
- (ii) supply dropping on farms and forests, farm and forest inspection, stock feeding and stock location, inspection, and mustering, carried out by an agricultural operator;

"air route" means the navigable air space between two points and the terrain beneath any such air space;

"air service" means any flight performed by aircraft for the transport of passengers or cargo for hire or reward;

"air traffic" means all aircraft in flight or operating on the manoeuvring area of an aerodrome;

"air traffic advisory service" means a service provided to ensure separation, as far as possible, between aircraft operating on an IFR flight plan outside control areas but within advisory routes or advisory areas;

"air traffic control" means a service provided for the purpose of -

- (a) preventing collisions between aircraft;
- (b) preventing collisions on the manoeuvring area between aircraft and obstructions;
- (c) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

"air traffic control clearance" means an authorisation for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit;

"air traffic control unit" means a unit for providing air traffic control service, and includes an area control centre, an approach control office, and an aerodrome control tower;

"air traffic services unit" means an air traffic control unit, a flight information centre, and a flight service unit;

"aircraft" means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air, otherwise than by the reactions of the air against the surface of the earth;

"aircraft category" and "category of aircraft" means any one of the following classes of aircraft, namely, aeroplane, helicopter, glider and balloon;

"aircraft components" includes airframes, engines, propellers, instruments, equipment, radio apparatus, installations, accessories and materials used in the construction, maintenance, and operation of aircraft;

"airline" means an air transport enterprise offering or operating an air service and "Vanuatu airline" means an airline whose principal place of business is in Vanuatu;

"airport" means any aerodrome at which facilities available to the public are provided for the shelter, servicing or repair of aircraft and for receiving or discharging passengers or cargo;

"airway" means a control area or portion thereof established in the form of a corridor equipped with radio navigational aids;

"airworthy aircraft" means an aircraft (including its components, fuel and other materials and substances essential to the construction and operation of the aircraft) able to be used, in flight or otherwise, safely and efficiently and in respect of which all the requirements prescribed by or under these Regulations relating to inspection, maintenance, modification, repair, design, construction, and safety generally have been complied with;

"alternate aerodrome" means an aerodrome specified in the flight plan to which a flight may proceed when a landing at the intended destination becomes inadvisable, and may include the aerodrome of departure;

"altitude" means the vertical distance of a level, a point, or an object considered as a point, measured from mean sea level;

"approved" means approved in writing by the Director;

"approved firm" means a firm or person approved for the purpose of carrying out any functions required by these Regulations in relation to the airworthiness of aircraft;

"apron" means a defined area on a land aerodrome intended to accommodate aircraft for the purpose of loading or unloading passengers or cargo, refuelling, parking or maintenance;

"authorised person" means any person authorised in writing by the Minister to exercise all or any of the functions under these regulations;

"avionics" means the electrical, instrument, and electronic components and systems of aircraft;

"balloon" means a non-power-driven lighter-than-air aircraft;

"cargo" includes freight, mail and baggage;

"ceiling" means the height above the ground or water of the base of the lowest layer of cloud below 20,000 ft. covering more than half the sky;

"competent authority" means an agency exercising the authority of any State in the matter concerned;

"continuous listening watch" means a continuous listening watch maintained on the appropriate air traffic control radio frequency by the pilot in command, or any other pilot for the time being operating the controls of the aircraft;

"Contracting State" means a State which is a party to the Convention;

"control area" means a controlled airspace extending upwards from a specified height above the surface of the earth without an upper limit unless one is specified;

"control zone" means a controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified limit;

"controlled aerodrome" means an aerodrome at which air traffic control service is provided to aerodrome traffic;

"controlled airspace" means an airspace of defined dimensions for which an air traffic control service is provided in respect of controlled flights;

"controlled flight" means any flight which is provided with an air traffic control service;

"convention" means the Convention on International Civil Aviation Chicago signed on 7th December 1944 and includes the international standards and recommended practices and procedures adopted by the International Civil Aviation Organisation under Article 37 of the Convention;

"conversion instruction" means instruction for the purposes of familiarisation in the operation of aircraft for which a type rating is required; but does not include instruction or supervision of student pilots nor instruction for the purposes of familiarisation in respect of conversion from fixed-wing to rotary-wing aircraft or from rotary-wing to fixed-wing aircraft;

"co-pilot" means a licensed pilot, serving in any piloting capacity other than as pilot in command, but does not include a pilot receiving flight instruction from a pilot on board the aircraft;

"crew member" means any person assigned by an operator for duty as a member of the crew of an aircraft;

"cruising level" means a level maintained during a significant portion of a flight;

"danger area" means an airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft exist or are likely to exist;

"designated reporting point" means a specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported;

"designated shore line" means the general contour of the coastline omitting promontories and bays less than 30 miles across;

"Director" means the Director of Civil Aviation;

"flight crew compartment" means a part of the aircraft assigned for the accommodation of the flight crew in the performance of their duties;

"flight crew member" means a licensed crew member charged with duties essential to the operation of the aircraft;

"flight information region" means airspace of prescribed dimensions within which flight information service and alerting services are provided;

"flight information service" means a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;

"flight instruction" means instruction in the control of aircraft in basic and advanced flight manoeuvres and includes instruction in respect of conversion from fixed-wing to rotary-wing aircraft or from rotary-wing to fixed-wing aircraft;

"flight levels" means surfaces of constant atmospheric pressure which are related to a specific pressure datum of 1013.2 millibars (29.92 in.) and are separated by specific pressure intervals;

"flight manual" means an approved manual, associated with the certificate of airworthiness, containing limitations within which the aircraft may be considered airworthy, and instructions and information necessary to the flight crew members for the safe operation of the aircraft;

"flight plan" means specified information provided to an air traffic services unit relative to an intended flight or a portion of the flight of an aircraft;

"flight service unit" means a unit established to provide flight information and alerting service;

"flight time" means the total time from the moment the aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of the flight;

"flight visibility" means the visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight;

"foreign aircraft" means any aircraft other than Vanuatu aircraft;

"fuelling operation" includes the fuelling and defuelling of aircraft, aircraft fuel flow tests, and the calibration and draining of aircraft fuel tanks;

"glider" means a non-power-driven heavier-than-air aircraft which derives its lift in flight chiefly from aerodynamic reaction on surfaces which remain fixed under given conditions of flight;

"glider flight time" means the total time from the moment the glider first moves for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of a flight;

"goods" means all kinds of moveable property, including animals and mail;

"Government civil aerodrome" means an aerodrome operated by the Minister;

"ground visibility" means the visibility at an aerodrome as reported by an accredited observer;

"gyroplane" means a rotocraft whose rotors are not power-driven and whose means of propulsion consist of a power-driven propeller on a substantially horizontal axis;

"height" means the vertical distance of a level, a point, or an object considered as a point, measured from a specified datum and includes the vertical dimension of an object;

"helicopter" means a rotocraft that depends principally on power-driven rotors for its horizontal motion;

"holding point" means a specified location, identified by visual or other means, in the vicinity of which the position of an aircraft in flight is maintained in accordance with air traffic control clearances;

"IFR" is the symbol used to designate instrument flight rules;

"IFR flight" means a flight conducted in accordance with the instrument flight rules;

"IMC" is the symbol used to designate instrument meteorological conditions;

"instrument approach procedure" means a series of predetermined manoeuvres for the orderly transfer of an aircraft which the pilot is flying by reference to instruments -

(a) from the commencement of the aircraft's initial approach to the commencement of its landing; or

(b) from the commencement of its initial approach to a point from which a landing may be made visually;

"instrument flight" means flight during which an aircraft is piloted solely by reference to instruments and without external reference points;

"instrument flight time" means time during which an aircraft is piloted solely by reference to instruments and without external reference points;

"instrument meteorological conditions" means meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud and ceiling less than the minima specified for visual meteorological conditions;

"instrument time" includes instrument flight time and time during which a pilot is practising simulated instrument flight on an approved mechanical device;

"licensed aerodrome" means an aerodrome licensed under these regulations;

"lighter-than-air aircraft" means any aircraft supported chiefly by its buoyancy in the air;

"maintenance" means all work and inspections performed to ensure the continued airworthiness of an aircraft or aircraft components and includes minor and major maintenance;

"maintenance release" means a certificate given in the prescribed manner relating to maintenance and airworthiness of aircraft and aircraft components;

"major maintenance" means the overhaul, major repair, or major modification of aircraft and aircraft components and includes any work involving the extensive dismantling and reassembly of aircraft or aircraft components and the making of replacement parts in accordance with approved data;

"manoeuvring area" means that part of an aerodrome to be used for the take-off and landing of aircraft and for the surface movement of aircraft associated with take-off and landing but does not include areas set aside for loading, off-loading, or maintenance of aircraft;

"maximum certificated take-off weight", in relation to an aircraft, means the weight specified as the maximum take-off weight of the aircraft in a flight manual or certificate of airworthiness relating to the aircraft;

"medical practitioner" means a person authorised to practice medicine in Vanuatu or any contracting state;

"meteorological minima" means the minimum values of meteorological elements prescribed for specific types of flight operation;

"mile" means an international nautical mile of 1852 metres;

"military aircraft" includes naval, military and airforce aircraft; and any aircraft used for naval, military or airforce purposes;

"minor maintenance" means all work relating to the maintenance of aircraft other than major maintenance;

"missed approach procedure" means the procedure to be followed by a pilot after the aircraft has made an instrument approach and a landing is not effected;

"modification" means any alteration to an aircraft or aircraft component affecting its design, construction, equipment, performance or its safe operation;

"movement area" means that part of an aerodrome intended to be used for the take-off and landing of aircraft and for the surface movement of aircraft, and includes the manoeuvring area, maintenance area and aprons;

"night" means the period between sunset plus 15 minutes and sunrise minus 15 minutes;

"operational control" means the exercise of authority, in accordance with these Regulations, over the initiation, continuation, diversion, or termination of a flight;

"operational flight plan", in relation to an intended flight, means the operator's plan for the safe conduct of the flight, based on aircraft performance, other operating limitations and expected conditions on the route to be followed and at the aerodromes concerned;

"operator" means a person or organisation, being either the owner or the hirer, engaged in operating aircraft;

"owner", in relation to a Vanuatu aircraft, means the person lawfully entitled to the possession thereof, except where the aircraft is subject to a bailment not exceeding 28 days;

"passenger", in relation to an aircraft, means any person carried in the aircraft, other than a crew member, an authorised person, or a person carried for the sole purpose of receiving or giving instruction in the control or navigation of the aircraft;

"permit to fly" means a certificate of authorisation granted by the Director sanctioning the private operation of an aircraft which cannot comply with the requirements for a certificate of airworthiness;

"pilot in command" means the pilot responsible for the operation and safety of an aircraft;

"prescribed" means prescribed by the Act or by these regulations or by any order, notice, requirement, or other act of authority under these Regulations;

"prohibited area" means an airspace of defined dimensions within which the flight of aircraft is prohibited;

"rating" means an authorisation entered on a licence or certificate and forming part thereof, stating the conditions, privileges and limitations pertaining to the licence or certificate;

"registered" means registered under these Regulations;

"regular aerodrome" means an aerodrome which may be listed in the flight plan as an aerodrome of intended landing;

"restricted area" means an airspace of defined dimensions within which the flight of aircraft is restricted in accordance with conditions specified by the Director;

"rotorcraft" means any heavier-than-air aircraft which derives its life in flight from the reaction of the air on one or more rotors on a substantially vertical axis;

"runway" means a defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft;

"state of registration" means the State on whose register an aircraft is entered;

"synthetic flight trainer" means equipment in which flight conditions are simulated on the ground; and includes -

(a) a flight simulator, being an apparatus which provides an accurate representation of the flight deck of a particular aircraft type to the extent that the normal environment of flight crew members, the systems and the performance and flight characteristics of that type are realistically simulated;

(b) a flight procedure trainer, being an apparatus that provides a representation of aircraft to the extent that realistic flight deck environment, instrument responses, simple systems and the performance and flight characteristics of aircraft of a particular class or type are simulated;

(c) a basic instrument flight trainer, being an apparatus equipped with appropriate instruments, simulating the flight deck environment of an aircraft in flight in instrument flight conditions, in which a pilot may be instructed or tested in basic instrument flight manoeuvres and procedures;

"terminal control area" means a control area normally established at the confluence of air routes or in the vicinity of one or more major aerodromes;

"Vanuatu aircraft" means an aircraft registered under these Regulations;

"vector", in relation to the landing and take-off paths of aircraft, means a predetermined take-off or landing direction of fixed length on the grass area of an aerodrome;

"VFR" is the symbol used to designate visual flight rules;

"VFR flight" means a flight conducted in accordance with the visual flight rules;

"visibility" means the ability, as determined by atmospheric conditions and expressed in units of distance, to see and identify prominent unlighted objects by day and prominent lighted objects by night;

"visual meteorological conditions" means meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling equal to or better than specified minima;

"VMC" is the symbol used to designate visual meteorological conditions.

- (2) For the purposes of these Regulations, aircraft shall be classified in accordance with the Schedule hereto.
- (3) Terms and expressions defined in these Regulations shall, when used in any publication referred to in section 5 have the meanings so defined unless the context otherwise requires.

APPLICATION OF REGULATIONS

2. (1) Except where otherwise provided, these Regulations shall apply -
 - (a) to all aircraft in or over Vanuatu territory, whether or not they are registered in Vanuatu;
 - (b) subject to sections 19 and 20, and to such limitations as the Director may prescribe, to all Vanuatu aircraft wherever they may be.
- (2) Nothing in these Regulations shall apply to military aircraft.

COMPLIANCE WITH MILITARY RULES

3. Aircraft operating on or flying within the control zone of a military aerodrome in Vanuatu shall comply with any rules or requirements applying in relation to that control zone or aerodrome.

PART 2 - ADMINISTRATION

DIRECTOR TO COMPLY WITH MINISTER'S DIRECTIONS

4. The Director shall, subject to the directions of the Minister, be charged with the administration of these Regulations.

PROMULGATION OF ORDERS

5. The Director shall from time to time issue -
 - (a) Civil Aviation Safety Orders (CASO) - for the publication of orders relating to the operation, flight and manoeuvre of aircraft; to the use of any aerodrome or navigational facility; in respect of air traffic control and requirements for persons holding or applying for licences, certificates, ratings or other authorities under these Regulations;

- (b) Notices to Airmen (NOTAM) - for the publication of aeronautical information, orders, notices, requirements and procedures of a temporary character in the interests of safety which cannot be made available with sufficient expedition by publication in either a Civil Aviation Safety Order or the Vanuatu Aeronautical Information Publication;
- (c) Vanuatu Aeronautical Information Publication (RVAIP) - for the publication of orders, technical procedures, and aeronautical information of a lasting character necessary for flight crew engaged in air navigation;
- (d) Vanuatu Civil Airworthiness Requirements (RVCAR) - for the publication of orders, requirements, procedures and specifications relating to the inspection, maintenance, and airworthiness certification of aircraft;
- (e) Civil Aviation Information Circulars (CAIC) - for the publication of information or any matter relating to civil aviation to facilitate the exercise of the functions of the Director.

VANUATU CIVIL AIR ENSIGN

6. (1) The design and colours of the Vanuatu Civil Air Ensign shall be prescribed by the Minister.

(2) The Vanuatu Civil Air Ensign may be flown -

- (a) by the Department of Civil Aviation on its buildings and aircraft;
- (b) on any Vanuatu aircraft;
- (c) at any licensed aerodrome, or any place authorised for use as an aerodrome under these Regulations;
- (d) by any person to whom permission in writing is granted by the Director at such places and subject to such conditions as may be specified.

(3) The Vanuatu Civil Air Ensign shall not be flown except as provided in this section.

PRODUCTION OF DOCUMENTS AND RECORDS

7. Any person who -

- (a) is required under these Regulations to hold any licence, rating, certificate, permit, or other authority in respect of the exercise of any function;
- (b) is required under these Regulations to maintain, complete, or cause to be maintained or completed any document or record;

(c) has in his possession any document or record referred to in paragraph (a) or (b)

shall, on demand by the Director or any authorised person, produce or cause to be produced such document or record for the purposes of any inspection or investigation.

SUSPENSION, CANCELLATION, OR ENDORSEMENT OF LICENCES, RATINGS AND CERTIFICATES

8. (1) The Director may suspend summarily any licence, rating or certificate issued under these Regulations if he considers any such action necessary to ensure compliance with these regulations, or in the interests of safety, or if he has reason to believe that the licence, rating or certificate has been obtained fraudulently.
- (2) Without prejudice to the generality of subsection (1), the Director may suspend summarily -
- (a) any licence, rating or certificate if he considers that the duties for which the licence, rating or certificate have been granted are being carried out by the holder in a careless, incompetent or inefficient manner;
 - (b) any certificate of airworthiness or permit to fly if he has doubt as to the airworthiness of the aircraft in respect of which the certificate or permit has been granted.
- (3) The summary suspension of any licence, rating, certificate or permit shall remain in force until the Director has determined, after due investigation, the action to be taken in respect of the causes requiring the summary suspension. The period of any such summary suspension shall not exceed 14 days, unless the Director directs that a further specified period of suspension is necessary for the purposes of the investigation.
- (4) If, after investigation, the Director considers any such action to be warranted, he may cancel, or suspend for a further period, the licence, rating, certificate or permit, and shall cause an appropriate endorsement to be made on the document concerned.
- (5) Any person affected by any decision made under subsection (4) may appeal to the Minister for reconsideration of the decision.
- (6) For the purpose of any appeal under subsection (5), the Minister may establish a Board of Inquiry composed of not more than 3 persons to consider and report on the circumstances giving rise to the decision, and the Minister, after considering any such report, may confirm, modify, or reverse the decision appealed against and may order such action to be taken as he considers proper.
- (7) Subject to section 38 no person whose licence, rating, certificate or permit has been cancelled shall again be issued with the same during the next succeeding 12 months, unless the cancellation has been revoked by the Minister under this section.
- (8) Any person whose licence, rating or certificate has been cancelled or suspended shall surrender forthwith to the Director the licence, rating, certificate or permit.

VARIATION OF LICENCES ETC.

9. The Director may vary or cancel any entry or particulars in any licence, rating, certificate or permit issued under these regulations if the privileges or functions authorized thereby are not being exercised so as to ensure continued competence or to fulfil the purpose for which the licence, rating certificate or permit was issued;

Provided that if any action taken by the Director, adversely affects the privileges under any licence, rating, certificate or permit the holder

may elect to undergo an examination specified by the Director or otherwise satisfy the Director as to his competency in the matters concerned.

RIGHT OF ACCESS

10. Any authorised person shall at all reasonable times have right of access to -

- (a) any aircraft, aerodrome, building or place to which access is necessary for the purpose of carrying out his powers and duties under these Regulations;
- (b) any building or place for the purpose of examining any aircraft or aircraft components being constructed, maintained or held in storage, or any document relating thereto.

PROHIBITION AND CONTROL OF ACCESS

- 11. (1) No person shall enter or remain within the precincts of any aerodrome in circumstances in which the safety of any aircraft or its passengers or crew is likely to be imperilled or the proper functioning of the aerodrome impeded.
- (2) No person shall trespass on any part of any aerodrome beyond the areas set aside for public use.
- (3) No person shall trespass in any building or area in which are operated technical facilities or services for civil aviation.
- (4) Any authorised person shall have the right to control or prohibit access to any aerodrome or to any part thereof, or to any building or area used for providing technical facilities or services for civil aviation.
- (5) Any authorised person or police officer may control or prohibit access to any area or place where any such action is necessary for the purposes of these Regulations.

INTERFERENCE AND NUISANCE

- 12. No person shall commit any act likely to imperil the safety of an aircraft, its passengers or crew, whether by interference with the pilot or member of the crew or the tampering or causing interference with any aircraft or its equipment or with any equipment used for the purpose of assisting the operation or navigation of any aircraft or by disorderly conduct or by any other means.

PREVENTION OF OPERATION OF AIRCRAFT

- 13. Where it appears to the Director or to any authorised person that an aircraft is intended, or is likely to be operated in circumstances that would -

- (a) contravene these Regulations; or
- (b) cause danger to persons or property;

the Director or an authorised person may take such action as may be appropriate to prevent the aircraft being so operated.

PART 3 - CONDITIONS OF FLIGHT

General

GENERAL CONDITIONS OF FLYING

14. (1) Except as otherwise provided by these Regulations, no Vanuatu aircraft shall be flown unless -

- (a) it is registered and has nationality and registration marks painted on or affixed to it in accordance with these Regulations;
 - (b) it has a valid certificate of airworthiness issued under these Regulations or has been granted a permit to fly;
 - (c) a valid maintenance release in respect of the aircraft has been issued under these Regulations;
 - (d) it complies with the prescribed performance requirements relating to the category of the aircraft and to the particular class of operation on which it is engaged;
 - (e) it is fitted with the prescribed instruments and equipment;
 - (f) the crew members of the aircraft are of the required number and description and are in possession of licences and ratings issued under these Regulations and appropriate to the duties being carried out;
 - (g) it carries the documents specified in sections 24, 25 and 26, as appropriate to the class of operation on which it is engaged;
 - (h) it complies with the provisions of these Regulations and with all orders, requirements and instructions, issued under these Regulations and with all requirements of an air traffic control unit.
- (2) An aircraft may be flown for the purposes of experiment, development or evaluation without complying with the provisions of this section if it is flown in accordance with a special flight permit issued in writing by the Director and subject to any terms, conditions and limitations specified in that permit.
- (3) The provisions of subsection (1)(b) shall not apply to an aircraft undergoing test for the purpose of ascertaining its eligibility for the issue, renewal, validation or reinstatement of a certificate of airworthiness or of a permit to fly.
- (4) The Director may, on such conditions as he thinks fit, exempt any aircraft having a maximum certificated take-off weight of more than 5700 kg. from any operational, performance, or pilot licensing requirement that does not apply to an aircraft having a maximum certificated take-off weight of 5700 kg. or less if he considers that the requirement is unreasonable in the case of that aircraft and the granting of the exemption will not affect the safety of the aircraft.

- (b) the licence granted in respect of any radio installation in the aircraft;
- (c) the maintenance release;
- (d) an approved load sheet.

DOCUMENTS TO BE CARRIED ON INTERNAL FLIGHTS

25. There shall be carried in every Vanuatu aircraft engaged in air transport operations which are not international the following documents -

- (a) the certificate of airworthiness and its associated flight manual or other approved documents;
- (b) the licence granted in respect of any radio installation in the aircraft;
- (c) the maintenance release;
- (d) an approved load sheet;
- (e) an approved form of flight record;
- (f) a route guide for each route flown in the case of scheduled air services.

DOCUMENTS TO BE CARRIED ON INTERNATIONAL FLIGHTS

26. There shall be carried in every Vanuatu aircraft engaged in international flights the following documents -

- (a) the certificate of airworthiness and its associated flight manual or other approved documents;
- (b) the certificate of registration or a certified copy thereof;
- (c) the licences of the flight crew members;
- (d) the licence granted in respect of any radio installation in the aircraft;
- (e) the maintenance release;
- (f) an approved load sheet;
- (g) an approved form of flight record;
- (h) if passengers are carried, a general declaration showing the total number of crew members and the number of passengers embarking, disembarking, or travelling through on the same flight;
- (i) if cargo is carried, the bills of lading and manifests in respect of the cargo;
- (j) a list of all disposable stores, equipment and spare parts carried in the aircraft;
- (k) a route guide for each route to be flown.

LOAD SHEETS

27. (1) Subject to subsection (2), no aircraft shall be flown unless a load sheet has been completed and certified in respect of the proposed flight by the pilot in command.
- (2) The Director may exempt all or any aircraft operated by any operator from this regulation and in respect of any such exemption he may either generally or specifically, as the circumstances require, impose such conditions applicable to the exemption as he may think necessary in the interests of safety.
- (3) The load sheet shall be in such form as the Director shall approve, and shall be completed in duplicate; one copy of the sheet shall be carried in the aircraft until the completion of the flight to which it relates; the other copy shall be either left in the custody of the operator or his representative or, where this is not practicable, either left in the custody of such person or in such place as the Director may approve.
- (4) A copy of the load sheet in respect of every flight shall be retained by the operator for a period of 12 months.

DAILY FLIGHT RECORDS

28. (1) Every operator shall keep daily flight records in such form and containing such information as the Director shall prescribe.
- (2) Every daily flight record shall be retained by the operator for a period of 12 months.

RECORDS TO BE MAINTAINED IN FLIGHT

29. (1) A navigation log or other approved form of record shall be maintained in every aircraft -
- (a) engaged in flights in which a licensed flight navigator is required to be carried under these Regulations;
 - (b) on which navigational duties are required to be performed in accordance with any conditions contained in the operations manual;
 - (c) engaged on flights under instrument flight rules; or
 - (d) engaged on other flights where the Director considers the maintenance of such a log to be necessary in the interests of safety.
- (2) An approved flight engineer's log shall be maintained in every aircraft engaged in flights in which a flight engineer is required to be carried under these Regulations.

PROHIBITED CARRIAGE

30. (1) Except with the approval of the Minister, munitions or implements of war shall not be carried in any aircraft flying over Vanuatu.
- (2) There shall not be carried in any Vanuatu aircraft flying over the territory of another State munitions or implements of war, except as may be permitted by the competent authority of that State.

- (3) The Minister may by order prohibit or impose conditions on the carriage or use of photographic apparatus in aircraft flying over Vanuatu or any part thereof.

CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

31. (1) The Director may prescribe, by Civil Aviation Safety Order the articles the carriage of which by air is prohibited, or which may only be carried subject to conditions specified in that Order.
- (2) The Director may approve the conditions and rules published by any organisation for the purpose of controlling, prohibiting, or restricting the carriage by air of dangerous goods; and any such conditions and rules, when approved by the Director, shall be deemed to have been prescribed under subsection (1).
- (3) No person shall offer for transportation by air any goods prohibited under subsection (1).
- (4) No person shall offer transportation by air the carriage by air of which is restricted under subsection (1) unless -
- (a) such goods are declared under their full and proper name;
 - (b) any instructions necessary for the safe handling of such goods are given in writing to the operator;
 - (c) such goods are packed, marked and labelled in accordance with any conditions under subsection (1);
 - (d) such person or his authorised agent completes an approved certificate specifying the goods and their quantity and certifies that the consignment complies with the provisions of this section.
- (5) No person shall knowingly send or carry in any aircraft under a false or misleading description, any goods whose carriage by air is prohibited or restricted under subsection (1).

CARRIAGE OF FIREARMS

32. Except as provided in section 30, no person shall carry in or discharge in or from an aircraft any loaded firearm or tranquilliser gun.

CARRIAGE OF PORTABLE ELECTRONIC DEVICES

33. (1) Except as provided in subsection (2), no person shall operate, and no operator or pilot in command shall permit to be operated, any portable electronic device on any Vanuatu aircraft engaged in air transport operations or on an IFR flight.
- (2) Subsection (1) shall not apply to -
- (a) portable voice recorders;
 - (b) hearing aids;
 - (c) heart pacemakers;
 - (d) electric shavers;

- (e) any other portable electronic device that the operator of the aircraft has determined will not cause interference with the navigation or communications system of the aircraft on which it is used.

DROPPING OF ARTICLES

34. (1) Subject to subsection (2) no person shall drop or permit anything to be dropped from an aircraft in flight.

(2) Nothing in this section shall prevent -

- (a) the dropping of any articles where the Director has given prior approval and in accordance with such directions as may have been given by him to eliminate hazard to persons or property;
- (b) the dropping of insecticides, fungicides, or herbicides, or of animal poisons, where the pilot in command is the holder of a Chemical Rating under these Regulations;
- (c) the dropping of fertilisers, lime or non-poisonous trace-elements for agricultural purposes;
- (d) the dropping of ballast in the form of fine sand or water;
- (e) in emergency, the jettisoning of liquid fuel or cargo :

Provided that, as far as practicable, any such jettisoning shall take place over areas where hazard to persons or property can be avoided.

(3) No person shall wilfully or negligently drop or cause or permit to be dropped from any aircraft in flight anything in a manner that creates a hazard to persons or property below the aircraft.

PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS

35. (1) The Director may declare any area to be a prohibited area, a restricted area or a danger area for the purposes of controlling air traffic, ensuring the safety of air navigation, and facilitating the control of aircraft operations.

(2) Any area may be declared as a prohibited, restricted or danger area either indefinitely or for such period as the Director shall fix.

(3) The Director shall not -

- (a) declare an area to be a prohibited area unless he is directed by the Minister for reasons of military necessity or national security or in the public interest to prohibit the flight of aircraft within the area; or
- (b) declare an area to be a restricted area unless he is satisfied that it is necessary in the interests of the safety of air navigation or in the public interest to permit the flight of aircraft within the area only in accordance with such conditions and at such times as he may prescribe; or
- (c) declare an area to be a danger area unless he is satisfied there exists or is likely to exist in that area an actual or potential danger to aircraft flying in the area.

- (4) In declaring a restricted area, the Director shall prescribe the conditions under which aircraft may be permitted to fly within the area and he may authorise any such conditions to be varied by an appropriate air traffic control unit in circumstances which render it impracticable for him to be consulted.
- (5) In declaring a danger area, the Director shall give sufficient information as to the danger to aircraft so that the pilot in command may be in a position to assess the danger in relation to his responsibility for the safety of the aircraft.
- (6) In declaring a prohibited, restricted or danger area, the Director shall give notice thereof in the appropriate publication as he shall think fit in the circumstances.
- (7) No aircraft shall be flown within a prohibited area except with the express permission in writing of the Minister and under such conditions as he may fix.
- (8) No aircraft shall be flown within a restricted area except in accordance with such conditions and at such times as the Director may fix.
- (9) No aircraft shall be flown within a danger area except after due consideration by the pilot in command of the information given by the Director in relation to the flight of aircraft in the area and the actual or potential danger to the aircraft.
- (10) Where the pilot in command finds that the aircraft is within a prohibited or restricted area contrary to this section or any conditions prescribed thereunder he shall -
 - (a) immediately have the aircraft flown to a position outside such area;
 - (b) as soon as possible report the full circumstances to an appropriate air traffic control unit; and
 - (c) obey any instructions given by air traffic control as to the flight and manoeuvre of the aircraft, including any instruction to land at such aerodrome as the air traffic control may direct.
- (11) No person shall create any hazard or do anything in relation to any airspace which is likely to affect safety in aerial navigation unless prior notice is given to the Director by that person in sufficient time to enable adequate steps to be taken to protect aircraft likely to be affected.

USE OF AERODROMES

36. (1) Except in an emergency arising from mechanical or structural defects of the aircraft or its equipment, or from weather conditions or other causes beyond the control of the pilot in command -
- (a) no aircraft shall land at or take off from a licensed aerodrome in contravention of the conditions of the aerodrome licence or the operational conditions relating to that aerodrome prescribed by the Director;
 - (b) no aircraft shall land at or take off from any place that is not a licensed aerodrome unless -

- (i) prior written approval has been obtained from the authority having control of such place, and such approval is in the possession of the operator and has been sighted by the pilot in command prior to landing or taking off; or
 - (ii) if there is no such authority, approval has been obtained from the occupier of that place, and such approval is in the possession of the operator and has been sighted by the pilot in command prior to landing or taking off; or
 - (iii) prior approval has been obtained from the Director and all conditions of the approval are complied with;
- (c) no aircraft carrying passengers shall use any place for the purpose of taking off or landing unless that place has been licensed or authorised for use as an aerodrome under these Regulations;
- (d) no aircraft carrying goods shall use any place for the purpose of taking off or landing unless that place has been licensed or authorised for use as an aerodrome under these Regulations or unless provision is made otherwise in the air service certificate relating to the operations in question;
- (e) no aircraft shall use a licensed aerodrome or place authorised for use as an aerodrome for the purpose of taking off or landing by night unless the aerodrome or place is equipped with an approved lighting system and that system is used in accordance with such conditions as may be prescribed or required by the Director;
- (f) no aircraft shall use an aerodrome or place authorised for use as an aerodrome for the purpose of taking off or landing when any cattle, horse, sheep or other stock are present on the manoeuvring area;
- (g) no aircraft shall use an aerodrome or place authorised for use as an aerodrome for the purpose of taking off or landing if there is any obstruction on the manoeuvring area that would cause a hazard to the safety of the aircraft's operation.

- (2) Subsection (1) shall not apply to any aircraft belonging to or operated by the Government.

RECENT EXPERIENCE LIMITATION

37. The holder of a licence or rating shall not exercise the privileges of that licence or rating if his recent experience does not comply with the current requirements in respect of that licence or rating under section 233(1);

Provided that such holder of a licence or rating may exercise the privileges thereof if he proves his continued proficiency to the satisfaction of the Director in a flight test.

EXAMINATION FOR CONTINUED FITNESS OR PROFICIENCY

38. (1) Notwithstanding the period of validity specified in the licence or rating, the Director may, if he considers it necessary in the interests of safety for the holder of a licence or rating to prove his continued fitness or proficiency in the capacity for which the licence or rating is held, require the holder to undergo a medical or other examination or test.

- (2) Any medical or other examination or test required by the Director shall consist of such part or parts of the medical or other examination or test prescribed under these Regulations for the grant of such a licence or rating as the Director may determine.
- (3) The licence or rating held by any person required to undergo a medical or other examination or test under subsection (1) shall be cancelled if, in the examination or test, the person fails to meet the minimum standard required for the grant of such a licence or rating.
- (4) The holder of a licence or rating cancelled under this section may at any time be granted any licence or rating for which he qualifies.

FLIGHT TIME LIMITATIONS - AERIAL WORK OPERATIONS

39. (1) The holder of a licence of a class specified in section 211(1)(a) to (j) shall not, in any 12 consecutive months exceed 1100 hours of flight time if he is engaged in aerial work operations as a flight crew member;

Provided that if he is engaged in agricultural or farming operations, not more than 900 hours of that flight time shall be productive.

- (2) Subject to subsection (1), the Director may prescribe basic flight time limitations and duty hours for daily, weekly, monthly and quarterly periods but may approve variations in the daily or weekly totals so prescribed after having due regard to the -

- (a) type of work in which the pilot is engaged;
- (b) time of day of the flight;
- (c) ground rest facilities available;
- (d) type of aircraft;
- (e) seasonal conditions, including ambient temperatures;
- (f) pilot experience.

FLIGHT TIME LIMITATIONS - AIR TRANSPORT OPERATIONS

40. (1) The holder of a licence shall not exceed 1000 hours of flight time in any period of 12 consecutive months as a member of the flight crew of an aircraft engaged in air transport operations.

- (2) Subject to subsection (1), the Director may prescribe basic flight time limitations and duty hours for daily, weekly, monthly and quarterly periods, but may approve variations in the daily or weekly total so specified after having due regard to the -

- (a) routes to be flown;
- (b) accommodation available at designated stopping places;
- (c) facilities for meals;
- (d) time of day of the flight;
- (e) flight rules applicable;

- (f) particulars as to the aircraft concerned, including -
- (i) type of aircraft;
 - (ii) flight crew composition;
 - (iii) whether fitted with automatic pilot;
 - (iv) whether pressurised or non-pressurised.

EMERGENCY FLIGHTS

41. In the case of emergencies necessitating the urgent transportation of persons or medical or other supplies for the protection of life or property, the requirements of these Regulations or any Civil Aviation Safety Orders regarding type of aircraft, use of aerodromes, equipment, and meteorological minima to be observed shall not apply;

Provided that within 48 hours after the completion of the flight the operator shall submit a report to the Director setting forth the conditions under which the flight was made, the necessity for the flight and a list of the names and addresses of the crew members and passengers.

DANGEROUS OPERATION AND MAINTENANCE OF AIRCRAFT

42. No aircraft shall be operated, maintained, serviced, flown or manoeuvred in a manner or in circumstances whereby avoidable danger to life or property is likely to ensue.

AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCES

43. (1) Every pilot in command shall obtain from air traffic control an air traffic control clearance before making a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight.
- (2) A pilot in command shall not depart from the requirements of an air traffic control clearance unless an emergency arises which requires him to take immediate action; and, in the case of any such emergency, he shall as soon as practicable inform the appropriate air traffic control unit of any departure from the clearance made as a result of the emergency and, if necessary, shall obtain from the unit an amended clearance.
- (3) If an air traffic control clearance involving priority is requested by any pilot in command, he shall, if so requested, submit to the appropriate air traffic control unit an explanation of the need for the priority.
- (4) Where a pilot in command flying an aircraft in visual meteorological conditions is required to conform to the instructions contained in an air traffic control clearance, it shall be his responsibility to ensure that the aircraft does not collide with -
- (a) any aircraft which is in the aerodrome traffic circuit or on the manoeuvring area of the aerodrome; and
 - (b) any aircraft flying in controlled airspace under visual flight rules, which is not receiving an air traffic control service.

- (5) An air traffic control clearance shall not constitute authority for a pilot in command to contravene the provisions of these Regulations, or of any instructions, orders or requirements thereunder.

MINIMUM SAFE HEIGHTS

44. (1) Subject to these Regulations, no aircraft shall be flown over any city or inhabited area except at such altitude as will enable the aircraft to complete a safe landing should engine failure or other cause necessitate a forced landing.
- (2) No aircraft shall be flown over -
- (a) any city or inhabited area at a height lower than 1500 ft above the highest fixed object within 2000 ft of the aircraft; or
 - (b) any other area at a lower height above the ground than 500 ft.
- (3) The provisions of subsections (1) and (2) shall not apply if -
- (a) through stress of weather encountered en route, or any other unavoidable cause it is essential that a lower altitude be maintained;
 - (b) the aircraft is engaged in operations of a nature which necessitates low flying and approval has been given by the Director either for all flights or for specific flights to be made at a lower altitude, and the flight is in accordance with such conditions as the Director may prescribe;
 - (c) the aircraft is being flown in an area designated by the Director for use as a low-flying area by the operator of the aircraft and the flight is in accordance with such conditions as the Director may prescribe;
 - (d) the aircraft is landing or taking off.
- (4) No aircraft, unless landing or taking off, shall be flown in accordance with instrument flight rules at a lower height than 1000 ft. above the highest obstacle located within 5 nautical miles of the estimated position of the aircraft in flight;

Provided that over a mountainous terrain a clearance of at least 2000 ft. shall be maintained.

AEROBATIC FLIGHT

45. (1) An aircraft shall not be flown aerobatically except in visual meteorological conditions.
- (2) An aircraft shall not be flown aerobatically -
- (a) at a height of less than 3000 ft. above the ground unless a lesser height has been approved by the Director;
 - (b) in the vicinity of any city or inhabited area;
 - (c) in any controlled airspace except with the permission of air traffic control;

- (d) in the vicinity of any open-air public gathering except with the approval of the Director.
- (3) No passenger shall be carried in an aircraft flown aerobatically unless the pilot in command of the aircraft is -
 - (a) the holder of a valid instructor rating in Category A, B, or C under these Regulations; or
 - (b) a pilot who possesses at least a private pilot licence under regulations and who is approved as competent to carry out aerobatic manoeuvres by an instructor holding an instructor rating in Category A or B.
- (4) For the purposes of subsection (3)(b) an instructor who has approved a pilot as competent to carry out aerobatic manoeuvres shall revoke the approval if at any time he is not satisfied that the pilot has retained his competency to carry out such manoeuvres or if, at any time, the pilot ceases to operate aircraft under the supervision of that instructor.

AIR PAGEANTS AND DISPLAYS

46. An air pageant or air display shall not be conducted without the prior approval of the Director and shall, unless the approval otherwise stipulates, be subject to the conditions of the Civil Aviation Safety Orders.

SIMULATED INSTRUMENT FLIGHT SAFEGUARDS

47. An aircraft shall not be operated under simulated instrument flight conditions unless -
- (a) fully functioning dual controls are installed in the aircraft; and
 - (b) a pilot holding a valid licence other than a student pilot licence occupies a control seat in order to act as safety pilot for the person who is flying under simulated instrument conditions. The safety pilot shall have adequate vision forward and to each side of the aircraft, or a competent observer shall occupy a position in the aircraft from which his fields of vision adequately supplement those of the safety pilot. The safety pilot and, where applicable, the competent observer shall have adequate means of communication with the pilot and with each other.

NIGHT OPERATIONS

48. (1) No aircraft shall be flown at night -
- (a) unless it displays the lights and is fitted with the instruments and equipment prescribed by these Regulations;
 - (b) unless the members of the flight crew possess licences valid for night flying;

Provided that this requirement shall not apply in the case of a flight crew member undergoing instruction for the purpose of the issue or extension of a licence;

(c) except in accordance with instrument flight rules;

Provided that the Director may grant exemption in whole or in part from the requirements of paragraphs (a) and (c) in respect of flights in visual meteorological conditions and any such flights shall be subject to such conditions as the Director may prescribe.

(2) No aircraft engaged in the carriage of passengers in air transport operations shall be flown at night beyond a distance of 5 miles from an aerodrome approved for night flying -

(a) if it is a single-engined aircraft; or

(b) if it is a multi-engined aircraft, unless -

(i) it is capable of maintaining a height of 1000 ft. above the ground or water with one engine inoperative; or

(ii) the flight can be continued to a safe landing at an aerodrome approved for night flying in the event of one engine becoming inoperative.

FLIGHT OVER WATER

49. No aircraft which is engaged in the carriage of passengers in air transport operations and which is incapable of maintaining a height of 1000 ft. with one engine inoperative shall fly over water at a distance greater than that which would permit the aircraft to reach land if all engines were inoperative;

Provided that where radio apparatus is installed in the aircraft capable of maintaining 2-way communication throughout the flight with air traffic control, the aircraft may operate over water to a distance of not more than 10 miles greater than the gliding distance from land.

TOWING AND PICKING UP OBJECTS

50. (1) No aircraft shall be used for the purpose of towing any other aircraft unless the pilot in command of the first-mentioned aircraft is the holder of a towing rating granted under these Regulations.

(2) No aircraft shall be used for the purpose of towing any aircraft, drogue, banner, or other object except in accordance with such procedures and under such conditions as may be prescribed by the Director.

(3) No aircraft shall be used while in flight for the purpose of picking up from the ground another aircraft or any person, livestock or articles of any description unless -

(a) prior written approval has been obtained from a Government Department or other public body controlling or administering the place where the pick up occurs, or if there is no such controlling or administering authority, prior written approval is in the possession of the operator and has been sighted by the pilot in command prior to the commencement of the flight;

Provided that the Director may grant exemption in whole or in part from the requirements of this paragraph and any such exemption shall be subject to such conditions as the Director may prescribe; and

- (b) the operations are carried out in accordance with such procedures and under such conditions as may be prescribed by the Director.

- (4) Nothing in this section shall prevent the reasonable use of trailing radio aerials from an aircraft in flight.

PARACHUTE DESCENTS

- 51. Parachute descents, other than emergency descents, shall not be made unless approved by the Director, and shall be conducted in accordance with such conditions as he may specify.

PERSONS QUALIFIED TO GIVE FLIGHT INSTRUCTION

- 52. (1) No person shall give flight instruction in the piloting of aircraft unless he is the holder of a pilot licence which has been endorsed with a flight instruction rating in accordance with these Regulations.
- (2) Flight instructions and authorisation to a student for solo flying shall be such as to ensure that an aircraft piloted by the student shall not constitute a hazard to air navigation.

PERSONS QUALIFIED TO ENGAGE IN FLIGHT UNDER IFR

- 53. No pilot shall engage in flight under IFR unless he is the holder of an instrument rating for that class of aircraft.

PERSONS QUALIFIED TO ENGAGE IN AGRICULTURAL OPERATIONS

- 54. (1) No person shall act as pilot in command of any aircraft engaged in topdressing, seed sowing, dusting, spraying, dropping of poison baits, or laying of poison for hire or reward unless -
 - (a) he holds an agricultural rating for that class of aircraft; or
 - (b) he is undergoing an approved course of instruction in agricultural operations and is authorised to act as pilot in command of an aircraft so engaged by a holder of the appropriate category flight instructor rating for that class of aircraft.
- (2) No person shall give flight instruction in topdressing, seed sowing, dusting, spraying, dropping of poison baits, or laying of poison unless he holds the category E flight instructor rating.

TEST PILOTS

- 55. (1) No person shall act as a test pilot except a pilot approved by the Director as such and holding a valid private commercial, senior commercial, or airline transport pilot licence.
- (2) For the purpose of these Regulations a test pilot means a pilot engaged in the duties of testing prototype aircraft, or aircraft after overhaul, modification, or repair, or of carrying out experimental flying in an aircraft, or for any purpose other than the operations classified in Part 5 of these Regulations.

PASSENGERS NOT TO BE CARRIED ON CERTAIN FLIGHTS

56. A pilot in command shall not allow to be carried in an aircraft any person other than the appropriate flight crew members, or a person engaged in flight instruction or in testing an aircraft or aircraft component in flight, or an authorised person, or as otherwise provided in section 45 when it is the intention of that pilot to carry out, in the course of that flight, any of the following types of flying -

- (a) practice in low flying;
- (b) practice in forced landings;
- (c) testing an aircraft, or its power plant, or any component, the failure of which would affect the airworthiness of the aircraft;
- (d) any other type of flying specified by the Director;

Provided that on any flight of the type mentioned in paragraph (c), any engineering or maintenance personnel who are directly concerned in the overhaul, inspection or adjustment of the aircraft or its power plant or its components may be carried.

PASSENGERS NOT TO BE CARRIED BY STUDENT PILOTS

57. No person, other than a person required or permitted to be carried by these Regulations, shall allow himself to be carried in an aircraft known by him to be flown by a student pilot.

POWERS TO DISEMBARK AND RESTRAIN PERSONS

58. (1) The pilot in command may disembark any person who in his opinion -

- (a) commits any act on board the aircraft which is likely to imperil the safety of the aircraft or its passengers or crew; or
- (b) conducts himself on the aircraft in such a manner as to constitute a nuisance to the passengers or crew.

(2) In any case where the pilot in command is of the opinion that the actions or conduct of any person are such as to affect the safety of the aircraft or of persons and property on the aircraft, the pilot in command may take whatever steps he may consider necessary to restrain that person.

SMOKING IN AIRCRAFT

59. (1) No person shall smoke in any aircraft except in an area where if any, smoking is permitted by the Director.

(2) No person shall smoke in any aircraft during take-off, landing, or refuelling.

(3) The owner of an aircraft shall exhibit in a prominent place in the aircraft a legible notice stating to what extent, if at all, smoking is permitted in the aircraft.

MINIMUM FLIGHT CREW

60. The minimum flight crew of an aircraft shall not be fewer in number than specified in the certificate of airworthiness or the associated flight manual or other approved documents, and any such number shall be supplemented as the Director may require having regard to -
- (a) the type of aircraft used;
 - (b) the class of operation involved;
 - (c) the type of equipment installed in the aircraft;
 - (d) the duration of flights between points where crews are changed; and
 - (e) such other circumstances as may, in the opinion of the Director, affect the safety of the aircraft.

CARRIAGE OF CO-PILOTS

61. A co-pilot licensed under these Regulations shall be carried in an aircraft -
- (a) if required by the certificate of airworthiness or the associated flight manual or other approved document;
 - (b) if the Director considers that the safety of the flight requires the carriage of a co-pilot.

CARRIAGE OF FLIGHT ENGINEER

62. (1) A flight engineer licensed under these Regulations shall be carried in an aircraft -
- (a) if the design of the aircraft provides for the carriage of a flight engineer; or
 - (b) if, in the opinion of the Director, the carriage of a flight engineer is necessary for the safety of the flight.

CARRIAGE OF FLIGHT NAVIGATOR

63. (1) A flight navigator licensed under these Regulations shall be carried in an aircraft -
- (a) if the aircraft is engaged in international air transport operations (unless exemption of this requirement has been granted by the Director); or
 - (b) if the Director considers that astronomical navigation is necessary for flights over any route or area; or
 - (c) if the Director considers that other specialised means of navigation necessary for the safety of the flight over any route or area cannot be carried out adequately from the pilot's position.

CARRIAGE OF FLIGHT RADIO OPERATOR

64. (1) A radio operator licensed under these Regulations shall be carried in every aircraft in which radio equipment is required, to be carried in accordance with these Regulations or under the requirements of an air service certificate issued under these Regulations.
- (2) On international flights and on such other flights as the Director may specify where radio-telegraphy equipment is required the flight radio operator shall be assigned for duty solely as such and shall not perform any other duties.

CABIN ATTENDANTS

65. (1) Cabin attendants shall be carried in aircraft carrying passengers on air transport operations in such number as the Director may prescribe.
- (2) Cabin attendants shall be carried in aircraft carrying passengers not on air transport operations in such number as the Director may in each case determine.
- (3) The Director may, on such conditions as he thinks fit, exempt from the requirements of this section any aircraft carrying passengers that has a maximum certificated take-off weight not exceeding 5700 kg if he is satisfied that alternative arrangements of equivalent passenger protection will be provided on the aircraft.
- (4) The Director may prescribe the minimum training requirements for cabin attendants required by this regulation.
- (5) During take-off and landing of an aircraft, cabin attendants shall be distributed throughout the aircraft in such a way that -
- (a) each attendant is located as near as practicable to a floor level exit;
 - (b) the most effective evacuation of passengers in the event of an emergency is ensured.

INTOXICATING LIQUOR AND DRUGS

66. (1) No crew member while on duty shall be in a state of intoxication or in a state of health in which his capacity would be impaired by reason of his having consumed or used any intoxicant, sedative, narcotic, or stimulant drug or preparation.
- (2) No person who is obviously under the influence of intoxicating liquor, narcotics or drugs, except a medical patient under proper care, shall enter or be carried in any aircraft.

AGE OF PILOT

67. (1) No person under the age of 16 years shall have sole control of an aircraft in motion.
- (2) No person shall cause or permit a person under the age of 16 years to have sole control of an aircraft in motion.

PILOT IN COMMAND

68. When the flight crew of an aircraft includes more than one pilot, one of the pilots shall be designated as pilot in command by the operator when the flight is planned and shall remain the pilot in command until the flight is completed.

RESPONSIBILITY OF PILOT IN COMMAND

69. (1) In addition to his responsibility for the operation and safety of the aircraft in flight, the pilot in command shall be responsible for the safety of persons and cargo carried and for the conduct and safety of the crew members.
- (2) The pilot in command shall have final authority as to the disposition of the aircraft while he is in command and for the maintenance of discipline by all persons on board.
- (3) On the termination of a flight the pilot in command shall report to the operator all defects noted during the flight.
- (4) The pilot in command may follow any course of action he considers necessary in emergency situations which, in the interests of safety, require immediate decision and action. When any such emergency authority is exercised, the pilot in command shall endeavour to keep the appropriate air traffic control fully informed. If the emergency decision involves a deviation from these Regulations, or from Civil Aviation Safety Orders, or from air traffic control instructions, the pilot in command shall forthwith notify air traffic control, and shall, if required, furnish a written report of any such deviation to the Director.

PREFLIGHT RESPONSIBILITIES OF PILOT IN COMMAND

70. Before commencing a flight the pilot in command shall ensure that -
- (a) a valid maintenance release required under these Regulations has been issued and the instruments and equipment prescribed for the particular type of operation are installed and serviceable;
 - (b) the weight of the aircraft is such that the performance and operating limitations contained in the approved flight manual or other approved document can be complied with for the flight to be undertaken;
 - (c) the load carried by the aircraft is so distributed that the performance and operating limitations contained in the approved flight manual or other approved document can be complied with for the flight to be undertaken;
 - (d) the load carried by the aircraft is so secured that it cannot damage the structure of the aircraft and so that the performance and operating limitations contained in the approved flight manual or other approved document can be complied with for the flight to be undertaken;

- (e) the fuel and oil supplies are adequate for the particular flight and the prescribed reserves of fuel and oil are carried; and
- (f) the aircraft is safe for flight in all respects.

PLANNING OF FLIGHTS

71. (1) Before commencing any flight the pilot in command shall take all necessary measures to ensure the safety of the flight, and, in particular, he shall obtain the following information -
- (a) the meteorological conditions anticipated along the route to be followed and at the aerodromes likely to be used;
 - (b) where appropriate, the radio facilities available on the route to be followed;
 - (c) the conditions of any aerodrome or place authorised under section 201, to be used on the route to be followed and their suitability for the aircraft;
 - (d) the appropriate air traffic rules and procedures,
- and he shall plan the flight in relation to the information obtained.
- (2) Where it is intended to land at a place other than an aerodrome or place authorized under section 201 the pilot in command shall take such steps as may reasonably be possible to satisfy himself that the proposed landing place is suitable in all respects.
- (3) When required by these Regulations or by Civil Aviation Safety Orders, the pilot in command shall complete and lodge a flight plan with the appropriate air traffic control.

RADIO GROUND CHECK

72. (1) Before an aircraft is taxied on the movement area of an aerodrome for the purpose of proceeding to the take-off position, the pilot in command shall ensure that the radio apparatus fitted to the aircraft and required for the particular flight has been checked and functions correctly.
- (2) If the check indicates any malfunctioning of any portion of the radio apparatus required for the particular flight, the aircraft shall not take off.

ENGINE GROUND CHECK

73. Before the take-off run is commenced, the pilot in command shall ensure that an engine ground check has been carried out and that the engines are functioning correctly.

RUNWAY UTILISATION

74. The pilot in command shall ensure that the take-off is started from a point on the runway which makes available sufficient length to meet the aeroplane take-off performance requirements, considering the effects of wind, air temperature, altitude and runway slope.

OPERATION OF AIRCRAFT CONTROLS

75. (1) Subject to this section, from the time at which the engines of an aircraft are started for the purpose of commencing flight until the engines are stopped at the termination of a flight, no person other than a pilot licensed for the duties to be performed and the class of operations in which the aircraft is engaged and who is assigned for duty as pilot in the particular aircraft shall manipulate the flying controls of the aircraft.
- (2) When, in accordance with these Regulations, two or more pilots are required to be on board an aircraft, two pilots shall remain at the controls at all times when the aircraft is taking off and landing, and when warranted by turbulent conditions on flight.
- (3) An aircraft shall not be taxied on the manoeuvring area of an aerodrome unless a pilot or a person approved for that purpose in writing by the operator of the aircraft is at the controls.
- (4) The provisions of subsection (1) shall not apply in the case of a person -
- (a) undergoing flying instruction;
 - (b) practising for the purpose of the extension of a pilot licence to include additional types of aircraft;
 - (c) practising for the purpose of qualifying for a pilot rating;
 - (d) undergoing an aptitude test, the duration of which does not exceed 30 minutes, before commencing flying training;

Provided that the pilot in command is the holder of an instructor rating in Category A, B or C under these Regulations.

OCCUPATION OF CERTAIN SEATS

76. (1) Except with the authority of the pilot in command -
- (a) no person other than a member of the flight crew of an aircraft or an authorised person shall be admitted to the flight crew compartment during flight;
 - (b) no person shall occupy a flight crew seat or flight crew position in an aircraft unless he is a flight crew member duly assigned for duty in the aircraft.
- (2) Notwithstanding the provisions of subsection (1), persons authorised in accordance with section 87(1) shall have access at all reasonable times to flight crew seats.

ICING CONDITIONS

77. An aircraft shall not take off for the purpose of making a flight during which the aircraft may be flown into known or expected icing conditions unless the aircraft is adequately equipped with approved and serviceable de-icing or anti-icing equipment.

PERSONS NOT TO BE CARRIED ON

78. No person, other than a person required to be carried under these Regulations, shall be carried on or in any part of an aircraft if that part is not designed for the accommodation of the crew members or passengers;

Provided that a person may be carried on or in any such part of an aircraft if the Director considers that such carriage is not unsafe and all conditions imposed by the Director in respect of that carriage are complied with.

HAZARDOUS FLIGHT CONDITIONS

79. Hazardous flight conditions encountered en route shall be reported to the appropriate air traffic services unit as soon as possible. The reports so rendered shall give such details as may be relevant to the safety of other aircraft.

FLIGHT CHECK SYSTEM

80. (1) In order to ensure that the operating procedures and limitations contained in the operations manual and the flight manual associated with the certificate of airworthiness are fully complied with, the operator of an aircraft shall establish a flight check system for each type of aircraft setting out the procedures to be followed by the pilot in command and other members of the crew -

- (a) prior to and during take-off;
- (b) in flight;
- (c) on landing; and
- (d) in emergency situations.

- (2) The check lists of the procedures shall be carried in the aircraft and shall be located where they will be available instantly to the crew members concerned.

- (3) The pilot in command shall ensure that the check system is carried out exactly.

WEARING OF SAFETY BELTS

81. (1) Safety belts or safety harnesses shall be worn by all crew members and passengers in an aircraft at the following times -

- (a) during take-off and landing;
- (b) during an instrument approach for a landing;
- (c) when the aircraft is flying at a height above the ground of less than 1000 ft.;
- (d) during turbulent conditions;
- (e) during aerobatic flights;
- (f) at all times in an open cockpit aircraft;

Provided that a flight crew member other than a pilot need not keep his shoulder harness fastened when the shoulder straps interfere with the performance of his duties.

- (2) The Director may exempt subject to such conditions, if any, as he thinks fit from any or all of the requirements of subsection (1) cabin attendants, livestock attendants, parachutists or authorised persons carrying out examinations, inspections or checks under section 87.

- (3) A safety belt or safety harness shall be worn by at least one pilot at all times when an automatic pilot is engaged.
- (4) If the flight crew compartment of an aircraft is remote from the passenger compartment, the operator shall ensure that an approved system is installed in the aircraft to enable the pilot in command to notify each person in the passenger compartment when a safety belt or safety harness is to be worn.

EMERGENCY AND LIFESAVING EQUIPMENT

82. (1) Every operator shall ensure that all the crew members are instructed in the use of the emergency and lifesaving equipment required to be carried in the aircraft and in the emergency procedures to be used therein, and that not less than once a year the crew members practise approved emergency evacuation procedures for the aircraft.
- (2) Every operator shall ensure that prior to take-off passengers are informed of the location and use of safety belts, emergency exits, life jackets, oxygen equipment, and other emergency equipment provided for individual use.
- (3) Every operator shall ensure that prior to take-off passengers are informed of the location and use of the principal emergency equipment carried for collective use.
- (4) In an emergency involving an aircraft, the pilot in command shall ensure that passengers are instructed in such emergency action as may be appropriate in the circumstances.

MARKING OF EXITS

83. (1) All exits and emergency exits in aircraft shall be indicated by notices and marked in such a manner as the Director may prescribe.
- (2) The operating instructions for exits and emergency exits shall be clearly visible and legible both by day and by night.

MAINTENANCE OF PILOT SKILL

84. No pilot shall fly in an aircraft and no operator shall permit a pilot to fly in an aircraft operated by him, as a flight crew member on aerial work or air transport operations unless the pilot has demonstrated to either an approved check pilot or an authorised person his technical knowledge, piloting competence and ability to execute emergency procedures in that category of aircraft in the type of operations to be carried out -
 - (a) in the case of air transport operations conducted under IFR, during the period of 6 months prior to the flight;
 - (b) in any other case, during the period of 12 months prior to the flight.

QUALIFICATIONS OF PILOT IN COMMAND

85. (1) A pilot shall not act as pilot in command of an aircraft engaged in an air transport operation on a particular route unless -
 - (a) he has demonstrated to the operator that he has an adequate knowledge of the route to be flown and the aerodromes to be used, including an adequate knowledge of -
 - (i) the terrain and minimum safe altitudes;

- (ii) the seasonal meteorological conditions;
- (iii) the meteorological, communication, and air traffic facilities, services and procedures;
- (iv) the search and rescue procedures; and
- (v) the navigational facilities associated with the route along which the flight is to take place; and

(b) he has demonstrated to the operator that he has an adequate knowledge of procedures applicable to flight paths over densely populated areas and areas of high traffic density, obstructions, physical layout, lighting, approach aids, and arrival, departure, holding and instrument approach procedures, and applicable meteorological minima;

Provided that any portion of the demonstration relating to arrival, departure, holding, or instrument approach procedures may be accomplished in an aircraft flight simulator if specifically approved by the Director; and

(c) he has made an actual approach into each aerodrome of intended landing and the designated alternate aerodromes on the route as a member of the flight crew or as an observer on the flight deck accompanied by a pilot who is competent to fly a passenger carrying aircraft into and out of any such aerodrome, except when -

- (i) the approach to the aerodrome is not over difficult terrain and the instrument approach procedures and aids available to the pilot are similar to those with which he is familiar; or
- (ii) the descent from the initial approach altitude to the aerodrome can be made by day in visual meteorological conditions; or
- (iii) the operator has ensured that the pilot in command has been thoroughly briefed by means of an approved pictorial presentation; or
- (iv) the aerodrome concerned is adjacent to another aerodrome at which the pilot in command is currently qualified to land.

(2) An operator shall maintain an approved record of the qualifications of all its pilots and the manner in which such qualifications were achieved.

(3) A pilot previously qualified to act as pilot in command on a particular route shall not continue to act as pilot in command on that route unless within the previous 12 months he has made at least one flight between the terminal points of that route as a pilot member of the flight crew or as a check pilot or as an observer on the flight deck or unless he complies with paragraph (c) of subsection (1).

FLIGHT TIME RECORDS

86. (1) Every operator engaged in aerial work operations or air transport operations shall maintain records of flight time and of duty time for each of his crew members in such a form and containing such information as the Director shall prescribe.
- (2) Every record of flight time and of duty time shall be retained by the operator for at least twelve months after the date of the record.

CHECKING BY AND CARRIAGE OF AUTHORISED PERSONS

87. (1) The Director may at any time require a check to be carried out by an authorised person in respect of any licence or rating issued under these Regulations in order to ensure that the holder continues to be competent to carry out the duties and functions authorised by the licence or rating.
- (2) The Director may require an examination, inspection, or check by an authorised person of the competence of an aircraft or its equipment, or the adequacy and efficiency of the ground organisation provided for use by aircraft.
- (3) Any such authorised person shall be provided with accommodation on aircraft in the following circumstances -
- (a) on seven day's notice to the operator concerned;
 - (b) on immediate notification by the authorised person of his intention to travel, if his carriage in the aircraft does not mean the off-loading of a passenger or of cargo being carried in the aircraft on the flight concerned;
 - (c) on immediate notification by the authorised person of his intention to travel, irrespective of whether his carriage in the aircraft means the off-loading of a passenger or of cargo, if the authorised person considers the circumstances of the case so warrant.
- (4) In every case where the carriage of an authorised person in the circumstances mentioned in subsection (3)(c) entails a loss of revenue to the operator due to the necessity of providing accommodation which would otherwise have been used for the carriage of a paying passenger or of cargo for which charges would have been made, the operator shall be paid, out of money appropriated by Parliament for the purpose, and amount equivalent to the revenue lost.

AERODROME METEOROLOGICAL MINIMA

88. The Director may from time to time prescribe meteorological minima for take-off and landing at aerodromes. Such minima shall be subject to such conditions as the Director shall prescribe.

METEOROLOGICAL MINIMA LIMITATIONS

89. (1) No aircraft shall take off from any aerodrome when any element of the meteorological minima for take-off is less than that specified for that aerodrome.
- (2) A flight shall not be continued towards the aerodrome of intended landing unless the latest available meteorological information indicates that conditions at that aerodrome or at least one alternate will, at the expected times of arrival, be equal to or better than the meteorological minima specified for those aerodromes.

- (3) Except in the case of an emergency, an aircraft shall not continue to approach to land at any aerodrome beyond the point at which the limits of the meteorological minima specified for that aerodrome would be infringed.

METEOROLOGICAL CONDITIONS

90. (1) A flight to be conducted in accordance with visual flight rules shall not be commenced unless a combination of current meteorological reports and forecasts available indicates to the pilot in command that the meteorological conditions along the route or that portion of the route to be flown under visual flight rules, and at the aerodrome of destination, will be such as to make it possible for the flight to be conducted in accordance with visual flight rules.

(2) When meteorological conditions fall below the minima specified for en route visual flight rules flight, the pilot of the aircraft shall not continue his flight in such conditions, except in emergency, beyond the extent necessary to return to his point of departure or to the nearest suitable point for landings;

Provided that he may proceed under instrument flight rules, if he is able to comply with the requirements for flights under such rules prescribed in these Regulations.

(3) Except as provided in section 91 a flight to be conducted in accordance with instrument flight rules shall not be commenced unless the available meteorological information indicates that meteorological conditions at either the aerodrome of intended landing or at least one alternate aerodrome will at the expected time of arrival be at or above the aerodrome meteorological minima specified for that aerodrome when used as an alternate aerodrome.

REQUIREMENTS FOR ALTERNATE AERODROMES

91. (1) For flights within Vanuatu the following provisions with respect to meteorological conditions shall govern the clearance of aircraft under instrument flight rules -

(a) if meteorological forecasts relating to intermediate and terminal aerodromes specified in the flight plan indicate that meteorological conditions at each such aerodrome when the flight arrives thereat will be equal to or better than the following - not more than four-eighths cloud with a base of 1,000 ft. above that specified for landing at the particular aerodrome, with a visibility of five kilometres - then the flight plan need not make provision for an alternate aerodrome or aerodromes;

(b) if meteorological forecasts relating to intermediate and terminal aerodromes specified in the flight plan indicate that meteorological conditions at any such aerodrome will be below the minimum conditions specified in paragraph (a) when the flight will arrive thereat, then the flight plan shall make provision for an alternate aerodrome or aerodromes.

(2) For flights beyond Vanuatu at least one alternate aerodrome shall be listed in the flight plan, except in special cases approved by the Director where the aerodrome of intended landing is isolated and no suitable alternate aerodrome is available.

CLOSING OF AERODROMES

92. (1) The Director may prescribe the conditions under which a licensed aerodrome or an authorised place may be closed to any or all aircraft operations, and the persons who may close it.
- (2) When notification has been issued that an aerodrome is closed in accordance with subsection (1), an aircraft shall not be operated in contravention of the conditions of the closure.
- (3) When notification under subsection (1) has been issued that an aerodrome is closed an aircraft shall not carry out an approach to that aerodrome with the purpose of making a landing or, in the case of a closure due to meteorological conditions, of ascertaining whether a landing at that aerodrome is possible.

FUEL AND OIL REQUIREMENTS

93. (1) A flight shall not be commenced unless sufficient fuel and oil are carried to ensure that it can safely be completed taking into account both the meteorological conditions and any delays that are expected while in flight. In addition, a reserve shall be carried to provide for contingencies, and to enable the aircraft to reach an alternate aerodrome if required.
- (2) The fuel and oil carried in order to comply with this section shall not be less than the amount sufficient to enable the aircraft -
- (a) when an alternate aerodrome is not required, to fly to an aerodrome to which the flight is planned and thereafter for a period of 45 minutes;
 - (b) when an alternate aerodrome is required, either -
 - (i) to fly to the aerodrome to which the flight is planned, thence to an alternate aerodrome and thereafter for a period of 45 minutes;
or
 - (ii) to fly to an alternate aerodrome via any predetermined point and thereafter for 45 minutes, if this time is not less than the time required to fly to the aerodrome to which the flight is planned and thereafter for 2 hours;
 - (c) when no suitable alternate aerodrome is available, to fly to the intended destination and thereafter for 2 hours.
- (3) Nothing in this section shall preclude the pilot in command from amending his flight plan while in flight in order to replan the flight to another aerodrome;

Provided that from the point at which the flight is replanned the requirements of this section shall be complied with.

- (4) The foregoing provisions of this section shall apply to aeroplanes equipped with reciprocating engines. The Director may specify in Civil Aviation Safety Orders fuel and oil requirements for aeroplanes equipped with turbine-type engines and for heavier-than-air aircraft other than aeroplanes.

FLYING OF CAPTIVE BALLOONS

94. Except with the permission of the Director and in accordance with such conditions as he may specify, no captive balloon, kite or moored airship shall be elevated from any place -

- (a) within a control zone;
- (b) within 3 miles of an aerodrome; or
- (c) other than a height exceeding 200 ft. above ground level.

AIRCRAFT-FUELLING AND GROUND FIRE PRECAUTIONS

95. The Director may prescribe the conditions under which aircraft-fuelling operations are to be conducted and the ground fire precautions to be observed by persons engaged in fuelling.

RULE OF THE AIR AND AIR TRAFFIC CONTROL

RIGHT OF WAY RULES

96. (1) An aircraft which has the right of way in accordance with this section shall maintain its heading and speed;

Provided that nothing in these Regulations shall relieve the pilot in command from the responsibility of taking such action as will best avert collision.

- (2) An aircraft which is required by these Regulations to keep out of the way of another aircraft shall avoid passing over or under the other or avoid crossing ahead of it unless passing well clear.
- (3) When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is a danger of collision, each shall alter its heading to the right.
- (4) When two aircraft are on converging headings at approximately the same altitude, the aircraft that has the other on its right shall give way to that other aircraft;

Provided that -

- (a) power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to gliders;
- (b) power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing any object, including another aircraft.

(5) An aircraft that is being overtaken has the right of way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending, or in horizontal flight, shall keep out of the way of the other aircraft by altering its heading to the right, and no subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the overtaking aircraft from this obligation until it is entirely past and clear.

(6) For the purpose of subsection (5) the term "overtaking aircraft" means an aircraft that approaches another from the rear on a line forming an angle of less than 70 degrees with the plan of symmetry of the latter, that is to say in such a position with reference to the other aircraft that at night it should be unable to see either of the forward navigation lights of the other aircraft.

- (7) The following provisions shall apply with respect to aircraft landing or about to land -
- (a) an aircraft in flight or operating on the ground or water shall give way to other aircraft landing or on final approach to land;
 - (b) when two or more heavier-than-air aircraft approaching an aerodrome for the purpose of landing, aircraft at the higher altitudes shall give way to aircraft at the lower altitudes, but the latter shall not take advantage of this rule to cut in front of another which is on final approach to land, or to overtake that aircraft.
- (8) Notwithstanding the provisions of subsection (7)(b) power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to gliders.
- (9) An aircraft that is aware that another aircraft is compelled to land shall give way to that aircraft.
- (10) An aircraft about to take off shall not attempt to do so until there is no apparent risk of collision with other aircraft.
- (11) When moving on the movement area of an aerodrome -
- (a) an aircraft or a vehicle shall give way to aircraft that are landing or taking off and, where an aircraft is being towed, the person in charge of the towing vehicle shall be responsible for complying with this paragraph;
 - (b) a vehicle shall give way to an aircraft and to another vehicle towing an aircraft.

AIRCRAFT IN FORMATION

97. (1) Aircraft shall not be flown in formation except by prearrangement between the pilots in command of the aircraft so flying.
- (2) No aircraft shall be operated in such proximity to other aircraft as to create a danger of collision.

AIRCRAFT OPERATING ON WATER

98. Aircraft operating on or near the surface of the water shall comply with the requirements of the international Regulations for Preventing Collisions at Sea.

OPERATION WITHIN AN AERODROME TRAFFIC ZONE

99. No aircraft shall be flown within any aerodrome traffic zone except for the purpose of landing, taking off, or observing ground signals with a view to landing unless the prior authority of any air traffic control unit in operation at the aerodrome has been obtained.

AERODROME TRAFFIC RULES

100. (1) The pilot in command of an aircraft operating on or in the vicinity of an aerodrome, whether or not within an aerodrome traffic zone, shall -
- (a) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;
 - (b) conform with the pattern of traffic formed by other aircraft or keep clear of the airspace in which the pattern is formed.

- (2) The pilot in command of an aircraft operating on or in the vicinity of an aerodrome shall also unless otherwise instructed by any air traffic control unit operating at that aerodrome -

(a) make all turns to the left when approaching for a landing and after taking off except that in respect of those aerodromes where different procedures have been determined and prescribed by the Director, those procedures shall be observed;

Provided that this paragraph shall not apply in respect of an aircraft that is engaged in agricultural operations or approved agricultural training operations and that is -

(i) operating from an aerodrome where a flight service unit is operating and where a prescribed ground signal is displayed that indicates that agricultural operations are being conducted from that aerodrome; or

(ii) operating from an unattended licensed aerodrome where an approved ground signal is displayed that indicates that agricultural operations are being conducted from that aerodrome; or

(iii) operating from an unlicensed private aerodrome.

(b) subject to paragraph (c) and unless good aviation practice in relation to aircraft performance and safety otherwise requires -

(i) land and take off in the direction indicated by the landing "T" as provided in section 139(1)(g); or

(ii) in the case of an aerodrome at which no such landing "T" is displayed, land and take off into the wind.

(c) at aerodromes where prepared runways are provided, land and take off in accordance with such procedures as may be prescribed by the Director or as otherwise instructed by any air traffic control unit in operation at the aerodrome concerned.

- (3) At aerodromes where the operation of aircraft is not restricted to prepared runways and no procedures to the contrary have been prescribed, the pilot in command shall operate the aircraft in accordance with the following rules:-

(a) aircraft shall land on the right of any aircraft which has already landed or is about to land or which is taking off or is about to take off;

(b) aircraft shall take off on the right of any aircraft which is already taking off;

(c) aircraft when landing or taking off shall leave a reasonable space on the right for other aircraft to land or take off;

(d) aircraft after landing shall turn left for the purpose of observing other aerodrome traffic and then move clear of the landing area as soon as possible;

(e) aircraft when manoeuvring on the ground shall do so in the direction of landing;

Provided that aircraft may cross the landing area if in the course of the crossing all turns are made to the left and the aircraft gives way to all aircraft landing and taking off.

- (4) At aerodromes where an air traffic control unit is in operation the pilot in command of an aircraft forming part of aerodrome traffic shall -
 - (a) maintain a continuous listening watch on the designated air traffic control radio frequency or, if this is not possible, keep a watch for such ground or light signals as may be displayed by the unit;
 - (b) advise the air traffic control unit of the nature of any intended movement and obtain prior authorisation before taxing on to the manoeuvring area;
 - (c) obtain either by radio or by light signals prior authority from the unit for any manoeuvre associated with taxing, landing or taking off.
- (5) The pilot in command who, in the exercise of the discretion provided for in subsection (2)(b), takes off or lands out of wind shall not adopt any course of action which will endanger other aircraft and shall be responsible for avoiding any situation which may lead to a collision with other aerodrome traffic.
- (6) Aircraft, after landing on prepared runways, shall be moved clear of the runways as soon as possible and proceed as instructed by any air traffic control unit in operation at the aerodrome concerned.
- (7) In this section the term "prepared runway" means a defined area on a land aerodrome selected or prepared for the landing and take-off run of aircraft along its length and prescribed as a prepared runway by the Director.
- (8) The pilot of an aircraft shall not turn after take-off until a height of at least 500 ft. above ground has been attained, unless -
 - (a) a turn is necessary to maintain required clearance from obstructions within the take-off flight path; or
 - (b) a turn has been approved as part of an approval for an aviation pageant or display; or
 - (c) the aircraft is engaged in agricultural operations, or approved agricultural training operations at an unlicensed private aerodrome and the turn does not cause the aircraft to fly over any city, or inhabited area; or
 - (d) the aircraft is engaged in agricultural operations or approved agricultural training operations at an aerodrome (other than an unlicensed private aerodrome) and the turn does not cause the aircraft to fly over any city or inhabited area and -
 - (i) where air traffic control is in operation, the turn has been approved by aerodrome control; or
 - (ii) where air traffic control is not in operation, or the aerodrome is unattended, an approved ground signal is displayed that indicates that agricultural operations are being conducted from that aerodrome; or

(e) the aircraft is engaged in glider-towing, and good aviation practice requires such a turn to be made, and -

(i) where air traffic control is in operation, the turn has been approved by aerodrome control; or

(ii) where air traffic control is not in operation, or the aerodrome is unattended, an approved signal is displayed that indicates that glider-towing are in progress.

FLIGHT PLANS

101. (1) The Director may prescribe the requirements for the submission to air traffic services units of flight plans by pilots in command.

(2) The Director may prescribe any special procedures and conditions relating to flight plans.

OPERATIONAL FLIGHT PLANS

102. (1) No aircraft shall be flown under instrument flight rules or, in circumstances prescribed by the Director, under visual flight rules unless prior to departure an operational flight plan in such form and containing such information as the Director may prescribe has been completed in respect of the proposed flight and duly certified by the pilot in command.

(2) The Director may require an operator to retain any or all such operational flight plans for a specified period not exceeding twelve months from the date of the flight.

DESIGNATION OF AIR SPACE

103. For the purpose of ensuring the safety of aircraft and of facilitating air navigation, the Director may from time to time prescribe aerodrome traffic zones, control zones, airways, control areas, terminal control areas, upper control areas, low flying areas, low level routes, training areas, glider flying areas, parachute dropping zones, flight information regions and designated reporting points and may prescribe any special procedures and conditions relating thereto.

RULES GOVERNING OPERATIONS

104. The operation of aircraft in flight shall comply with either the visual flight rules (VFR) or the instrument flight rules (IFR).

VISUAL FLIGHT RULES

105. Any flight conducted in accordance with the requirements prescribed by the Director under section 106 is referred to in these Regulations as a flight under visual flight rules or as a "VFR flight".

REQUIREMENT FOR VFR FLIGHTS

106. The Director may prescribe the requirements (including the requirements relating to distance from cloud and visibility) to be met by pilots in command when flying aircraft under visual flight rules.

SUSPENSION OF OPERATIONS UNDER VFR

107. An air traffic control unit may for safety reasons suspend any or all operations under visual flight rules within a control zone or in the vicinity of any controlled aerodrome.

TABLE OF CRUISING LEVELS

108. (1) The Director shall prescribe a Table of Cruising Levels appropriate to magnetic tracks which specified the altitudes or flight levels at which aircraft shall be flown when so required.
- (2) The Director shall prescribe the procedure to be used for the setting of aircraft altimeters.
- (3) An aircraft required to comply with the Table of Cruising Levels shall maintain altitude or flight level by reference to an altimeter set in accordance with the prescribed procedure.

CLASSIFICATION OF IFR FLIGHTS

109. (1) Any flight which falls into any of the following categories shall be classed as a flight under instrument flight rules -
- (a) flights in instrument meteorological conditions;
 - (b) flights by night, except as provided for in section 48(1);
 - (c) flights to points more than one hundred miles from land;
 - (d) flights for which an IFR flight plan has been submitted;
 - (e) such other flights as may be prescribed by the Director.
- (2) Notwithstanding the provisions of subsection (1)(c), the Director may authorise VFR flights of more than one hundred miles from land under such conditions as he may prescribe.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

110. (1) The Director may prescribe the conditions and procedures under which aircraft operating under instrument flight rules may be flown.
- (2) The Director may prescribe instrument approach procedures and missed-approach procedures in relation to the use of any aerodrome.
- (3) The pilot in command of an aircraft intending to land at any aerodrome in respect of which procedures have been prescribed under subsection (2) shall comply with those procedures where the meteorological conditions at the material time warrant the procedure being followed.

POSITION REPORTING

111. For the purpose of air traffic control the Director may prescribe the circumstances under which aircraft shall report their positions.

COMMUNICATIONS FOR IFR FLIGHTS

112. The Director may prescribe requirements for radio communication for flight under instrument flight rules and the procedures to be followed by the pilot in command in the event of his being unable to maintain any such communication.

ALTITUDES FOR IFR FLIGHTS

113. Aircraft in level cruising flight conducted under instrument flight rules shall be flown -
- (a) when within controlled airspace at the altitude or flight level authorised by air traffic control;

- (b) when outside controlled airspace, at an altitude or flight level appropriate to the IFR Table of Cruising Levels prescribed by the Director.

INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND SAFETY DEVICES

BASIC INSTRUMENTS AND EQUIPMENT

114. Instruments, equipment and safety devices, not less than those specified in this section, shall be carried on all flights by Vanuatu aircraft, that is to say -

- (a) first-aid kit to such scale as may be approved by the Director;
- (b) a seat with approved safety belt for each person on board. In the case of aircraft engaged in aerobatic flight or permitted to be so used, or engaged in aerial work operations, all seats shall be provided with approved safety harness;

Provided that it shall not be necessary to provide a separate seat for infants of three years of age or less carried by an adult and that a single seat may be occupied by two children if their combined weight does not exceed 77 kg. if they are seated side by side on the seat, and if the safety belt, when required to be worn, is adjusted to secure both children in the seat;

- (c) in the case of aircraft with a maximum certificated take-off weight in excess of 5700 kg. engaged in passenger-carrying air transport operations, an approved safety harness for each flight crew seat.

The safety harness for each pilot seat shall incorporate a device that will automatically restrain the occupant's torso in the event of rapid deceleration;

- (d) fire extinguishers in such number and of such capacity as the Director may specify;
- (e) one axe in cabin aircraft or, where there is no communication between separate compartments provided for crew and passengers, one axe in each such compartment;
- (f) a map or maps to cover the whole of the route of the proposed flight;
- (g) one airspeed indicator;
- (h) one altimeter;
- (i) one magnetic compass;
- (j) one contents gauge for each fuel tank other than auxiliary fuel tanks;
- (k) one tachometer for each engine;
- (l) one oil pressure gauge for each engine;
- (m) one fuel pressure gauge for each engine where applicable;
- (n) one coolant temperature gauge for each liquid cooled engine;

- (o) one manifold pressure gauge for each engine, if supercharged or fitted with a constant speed propeller;
- (p) an undercarriage position indicator, if the undercarriage is retractable;
- (q) a flap position indicator if flaps are fitted;

provided that the Director may approve the operation of aircraft without a flap position indicator if the position of the flaps is readily determinable either by direct visual inspection from the cockpit or by other means;

- (r) if operating more than twenty nautical miles from an aerodrome, one accurate watch or clock showing the time in hours, minutes and seconds;
- (s) one oil temperature gauge for each engine rated at over 250 brake horsepower;
- (t) one cylinder head temperature gauge for each air cooled engine rated at over 250 brake horsepower;
- (u) for all marine aircraft, equipment for making sound and light signals as required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;
- (v) for all marine aircraft in excess of 2300 kg. all up weight, a mooring anchor and warp and a sea anchor and such apparatus as may be necessary to facilitate manoeuvring the aircraft under its own power on the water;
- (w) when engaged in operations over water beyond gliding distance from a safe alighting area one lifejacket or equivalent individual flotation device for each person on board, stored in a position easily accessible from the seat or berth of the persons for whose use it is provided;
- (x) one slip indicator in the case of aircraft engaged in such aerial work operations as the Director may prescribe.

INSTRUMENTS AND EQUIPMENT FOR IFR FLIGHTS

115. In addition to those specified in section 114, the following instruments, equipment, and safety devices shall be carried on all flights under instrument flight rules -

- (a) instrument lights for cockpit with spare bulbs;
- (b) an electrically heated pilot head for each airspeed indicator;
- (c) one rate of climb and descent indicator;
- (d) one turn and slip indicator;
- (e) one gyro direction indicator;
- (f) one gyro horizon indicator;
- (g) one sensitive altimeter;
- (h) one outside air temperature gauge;

- (i) one accurate watch or clock showing the time in hours, minutes and seconds;
- (j) means of indicating that the power supply to the gyroscopic instruments is functioning satisfactorily;
- (k) an electrical generating system of adequate capacity;
- (l) 25 percent spare fuses;
- (m) one carburettor air temperature gauge for each engine;
- (n) one other airspeed indicator in addition to that specified in paragraph (f) of section 114.

IFR TRAINING FLIGHTS

116. The Director may, subject to such conditions as he may prescribe, grant exemption in whole or in part from the requirements of section 115 in respect of instrument training flights in visual meteorological conditions for which an IFR flight plan has been filed.

INSTRUMENTS AND EQUIPMENT FOR NIGHT FLIGHTS

117. (1) Except as may be otherwise prescribed, in addition to those specified in sections 114 and 115, the following instruments, equipment and safety devices shall be carried on all flights by night -

- (a) navigation lights as prescribed in these Regulations;
- (b) suitable illumination for all crew compartments;
- (c) one electric torch for each crew member.

(2) Except as may be otherwise prescribed, the following instruments are to be illuminated, luminous or fluorescent to a standard specified by the Director -

- (a) airspeed indicators;
- (b) altimeters;
- (c) turn and slip indicators;
- (d) gyro direction indicators;
- (e) gyro horizon indicators;
- (f) rate of climb indicators;
- (g) magnetic compass;
- (h) watch or clock;
- (i) tachometers;
- (j) manifold pressure gauges;
- (k) oil pressure gauges;
- (l) fuel contents gauges;

- (m) fuel pressure gauges;
- (n) undercarriage position indicator;
- (o) flap position indicator.

INSTRUMENTS FOR AIR TRANSPORT OPERATORS

118. In addition to those specified in sections 115, 116 and 117, the following instruments, equipment and safety devices shall be carried on all flights by aircraft engaged in air transport operations -

- (a) effective oxygen apparatus and an adequate supply of oxygen for the use of the crew members and passengers when oxygen is required to be carried in accordance with these Regulations;
- (b) one pyrotechnic signal pistol and 6 red and 6 green signal cartridges on international flights;
- (c) such flight-recording instruments as the Director may require;
- (d) for flights in areas where icing conditions are likely to be encountered:-
 - (i) means of preventing the formation of, or means of removing, ice accretion on the wings, tail, control surfaces, engines and propellers, and on such position of the pilot's windscreen as is necessary to provide an adequate view;
 - (ii) means of protecting any fixed aerial or nonretractable "DF" loop to ensure that ice accretion will not affect the electrical installation or operation thereof;
- (e) for flights by night -
 - (i) 2 landing lights;
 - (ii) at least one light in each passenger compartment;
- (f) for flights on which a flight navigator is required to be on board -
 - (i) one chart table;
 - (ii) one drift indicator;
 - (iii) an astro compass;
 - (iv) an additional magnetic compass if the magnetic compass specified in section 104 is not readily visible to the flight navigator;
 - (v) one sextant;
 - (vi) navigation instruments, almanacs and tables;

- (g) for flights on which a flight navigator is required to be on board and when the pilot's instruments are not readily visible to the navigator, the following additional instruments shall be provided for the use of the navigator -

- (i) airspeed indicator;
- (ii) altimeter;
- (iii) magnetic compass;
- (iv) outside air temperature gauge.

CARRIAGE OF WEATHER RADAR

119. (1) Every turbine powered aeroplane with a maximum weight exceeding 5700 kg. shall be equipped with weather radar of an approved type.
- (2) The Director may prescribe the conditions under which aeroplanes to which subsection (1) applies may be operated when the required weather radar is unserviceable.

INSTRUMENTS FOR TRAINING AIRCRAFT

120. In addition to the instruments, equipment and safety devices required to be carried by other provisions of these Regulations, there shall be carried on every flight used for dual flight instruction, flight crew testing, or instrument flight experience all instruments, equipment and safety devices prescribed by the Director for that type of aircraft and flight.

INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND SAFETY DEVICES

121. (1) In addition to the instruments, equipment and safety devices required to be carried by other provisions of these Regulations, there shall be carried on every flight all instruments, equipment and safety devices required to be carried on the flight by the requirements applicable to the aircraft that are specified in the Vanuatu Civil Airworthiness Requirements referred to in section 6(d); and all such instruments, equipment and safety devices shall be operational at all times during the flight.

- (2) Notwithstanding any other provision of these Regulations, an aircraft may be operated with an inoperative instrument, item of equipment or safety device required by these Regulations or by the Civil Airworthiness Requirements if the aircraft carries all instruments, equipment and safety devices specified in an approved minimum equipment list for that type of aircraft and operation.

- (3) The requirements of subsection (1) and of sections 114 to 120 may be varied or waived from time to time by the Director in any case where -

- (a) suitable alternative instruments, units of equipment or safety devices are provided; or
- (b) the required instruments, units of equipment or safety devices are not appropriate for the type of aircraft or for the type of operation in question.

EMERGENCY AND SURVIVAL EQUIPMENT

122. (1) The following equipment shall be installed in all aircraft while used on routes where the aircraft may be over water and more than 120 minutes at cruising speed or 400 nautical miles away from land suitable for making an emergency landing -

- (a) lifesaving rafts of a type approved by the Director in sufficient number to carry all persons on board, stowed so as to facilitate their ready use in an emergency and provided with such lifesaving equipment (including means of sustaining life and equipment for making pyrotechnical distress signals) as the Director considers appropriate to the flight to be undertaken;
- (b) at least one set of approved VHF survival radio equipment, stowed so as to facilitate its ready use in an emergency. The equipment shall be portable, water resistant, and selfbuoyant, have its own independent power supply, and be capable of being operated away from the aircraft by unskilled persons;
- (c) in the case of aircraft having a maximum certificated take-off weight of more than 5700 kg. and engaged in passenger carrying air transport operations, at least 2 sets of the type of radio equipment specified in paragraph (b);
- (d) a means of illumination for the purpose of the location of persons, fitted to each life jacket and equivalent individual flotation device carried in compliance with section 113.

(2) The Director may require the following equipment to be installed in any or all aircraft engaged in operations over areas in which search and rescue would be especially difficult -

- (a) at least one approved VHF emergency locator transmitter stowed so as to facilitate its ready use in an emergency. The transmitter must be portable, have its own independent power supply and be capable of being operated away from the aircraft by unskilled persons;
- (b) such signalling devices and lifesaving equipment (including means of sustaining life) as the Director considers appropriate for the area to be flown over.

REQUIREMENTS FOR FLIGHTS AT 10,000 FEET OR MORE

123. (1) No aircraft shall be flown at an altitude of 10,000 ft. or above unless the requirements prescribed by the Director for the provision and use of stored breathing oxygen in such aircraft are complied with.

(2) In prescribing the requirements under subsection (1), the Director may determine in the interests of safety and in order to ensure the well-being of the crew and passengers of the aircraft such matters related to the provision and installation of equipment and the conditions and procedure associated with the use of breathing oxygen as he may consider necessary.

(3) Crew members of the aircraft shall use breathing oxygen at all such times and under such conditions as the Director may prescribe under this section.

PART 4 - LIGHTS AND SIGNALS

COMPLIANCE WITH REGULATIONS

124. (1) The provisions this Part shall be complied with by all aircraft operated at night;

provided that aircraft on the surface of the water shall display from sunset to sunrise the lights prescribed in section 126, 127 or 128 as appropriate.

(2) In the event of the failure of any light required under this Part to be displayed by an aircraft in flight, the pilot in command shall, if the light cannot immediately be repaired, notify air traffic control without delay, or, if this cannot be done, land as soon as possible.

POWER-DRIVEN HEAVIER-THAN-AIR AIRCRAFT

125. (1) Every power-driven heavier-than-air aircraft in operation by night in the air or on the manoeuvring area of a land aerodrome shall have -

- (a) an unobstructed steady red light projected above and below the horizontal plane through an angle from dead ahead to 110 degrees left;
- (b) an unobstructed steady green light projected above and below the horizontal plane through an angle from dead ahead to 110 degrees right;
- (c) an unobstructed steady white light projected above and below the horizontal plane rearward through an angle of 140 degrees equally distributed on the left and right sides;
- (d) a flashing red light or lights visible in all directions as far as is practicable within 30 degrees above and 30 degrees below the horizontal plane of the aeroplane;

provided that in the case of aircraft in use at the commencement of these Regulations which cannot meet this requirement, the Director may permit their operation under special conditions to be specified in Civil Aviation Safety Orders.

AIRCRAFT ON SURFACE OF WATER

126. (1) Every power-driven heavier-than-air aircraft when under way and under command on the surface of the water shall display lights as follows:-

- (a) the steady lights mentioned in section 125;
 - (b) a steady white light visible forward throughout a dihedral angle of 220 degree bisected by a vertical plane through the longitudinal axis of the aircraft and visible at a distance of at least 5 kilometres.
- (2) When being towed, a power-driven heavier-than-air aircraft shall display only the steady lights mentioned in section 125.

AIRCRAFT ON SURFACE OF WATER AND NOT UNDER COMMAND

127. (1) A power-driven heavier-than-air aircraft which is on the surface of the water and not under command shall display here they can best be seen 2 steady red lights, one vertically over the other and not less than 1 m. apart and both visible, as far as practicable, all round the horizon at a distance of at least 3 kilometers, and may by day display where they can best be seen 2 black balls each not less than 0.6m. in diameter, one vertically above the other and not less than 1 m. apart.

(2) In addition to the provisions of subsection (1):

(a) if the aircraft is making way, it shall display the steady lights mentioned in section 125;

(b) if the aircraft is not making way it shall display only the steady rear white light mentioned in section 125.

AIRCRAFT ON SURFACE OF WATER AND AT ANCHOR

128. (1) A power-driven heavier-than-air aircraft which is on the surface of the water and at anchor or moored shall display a steady white light forward visible all round the horizon at a distance of at least 3 kilometers or, if the aircraft is more than 50 m. in length, a steady white light aft visible all round the horizon at a distance of at least 5 kilometres.

(2) A power-driven heavier-than-air aircraft which is aground shall display two steady red lights, one vertically over the other and not less than 1 m. apart and both visible, as far as practicable, all round the horizon.

GLIDERS

129. In all cases in which, under the provisions of this Part power-driven heavier-than-air aircraft are required to display lights, gliders shall display a steady red light visible as far as practicable in all directions.

TERMS

130. For the purposes of sections 124 to 129 -

(a) an aircraft on the surface of the water shall be deemed to be under way when it is not aground, or moored to the ground or to any fixed object on the land or in the water;

(b) an aircraft under way on the surface of the water shall be deemed to be making way when it is under way and has a velocity relative to the water;

(c) an aircraft on the surface of the water shall be deemed to be under command when it is able to execute manoeuvres as required by these Regulations or by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

SIGNALS

USE OF PRESCRIBED SIGNALS

131. The signals prescribed in sections 133 to 142 shall not be used to indicate any fact or meaning other than those mentioned in those regulations.

OBSERVANCE OF SIGNALS

132. Upon receiving or observing any of the signals referred to in sections 133 to 142, the pilot in command shall take such action as may be required by the interpretation of the signal received or observed.

TRANSMISSION

133. The transmission or display of the signals specified in sections 140, 141 and 142 shall be authorised solely by the pilot in command in accordance with the degree of emergency being experienced.

SIGNALS TO AIRCRAFT

134. (1) A light signal directed at a particular aircraft from aerodrome control shall, both by day and by night, have the meaning specified in the following table -

Light Signal	To Aircraft in flight	To aircraft on ground
Steady green	Cleared to land	Cleared for take-off
Steady red	Give way to other aircraft and continue circling	Stop
Series of green flashes	Return for landing	Cleared to taxi
Series of red flashes	Aerodrome unsafe - do not land	Taxi clear of landing area in use
Series of white flashes	Land at this aerodrome and proceed to apron	Return to starting point on aerodrome
Alternating red and green flashes	Danger - be on the alert	Danger - be on the alert

(2) Nothing in this section shall be construed as absolving a pilot in command of his responsibility for avoidance of collision.

MARSHALLING AIRCRAFT

135. (1) At aerodromes where facilities for receiving or discharging passengers or cargo or facilities for refuelling or maintenance are provided, the Director may require an operator to provide qualified personnel to marshal aircraft to and from the aprons. The Director may specify in Civil Aviation Safety Orders qualifications required for any such duties and standard signals to be used when marshalling.

SIGNALS FROM AIRCRAFT

136. The following signals shall be used by aircraft to acknowledge light signals from aerodrome control -

(a) by day -

(i) when in flight, rocking the wings;

- (ii) when on the ground, moving the ailerons or rudder;
- (b) by night -
 - (i) flashing the landing lights twice; or
 - (ii) if not equipped with landing lights, flashing the navigation lights twice.

PYROTECHNIC SIGNALS

137. A red pyrotechnical light fired at any aerodrome by day or by night shall be taken as an instruction to an aircraft in flight that it is not to land for the time being. This signal shall be taken as countermanding any previous permission to land.

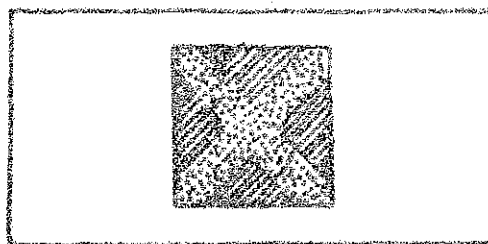
PROHIBITED AND RESTRICTED AREAS

138. (1) When it is desired to warn an aircraft that it is in the vicinity of a prohibited or restricted area a series of projectiles discharged at intervals of 10 seconds each showing, on bursting, red and green lights or red and green stars shall be used as a signal by day or by night.
- (2) The pilot in command of an aircraft to which any signal referred to in subsection (1) is directed shall immediately alter course to avoid the prohibited or restricted area.

GROUND SIGNALS

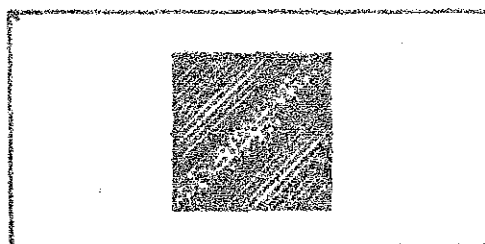
139. (1) When displayed by an air traffic services unit, ground signals shall have the meaning specified in the following provisions of this section -
- (a) a horizontal red square panel with yellow diagonals (Fig. 1) shall indicate that landings at the aerodrome concerned are prohibited and that the prohibition is liable to be prolonged;

Fig. 1



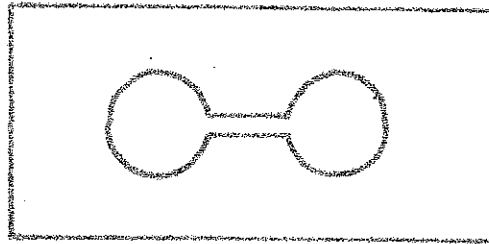
- (b) a horizontal red square panel with one yellow diagonal (fig. 2) shall indicate that, owing to the bad state of the manoeuvring area or for any other reason, special precautions should be observed in approaching to land or in landing;

Fig. 2



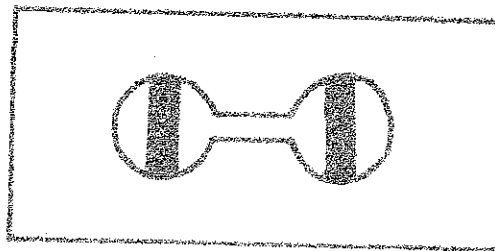
- (c) a horizontal white dumb-bell signal (fig. 3) shall indicate that aircraft are required to land or take off on a run way and to taxi on runways and taxiways only;

fig. 3



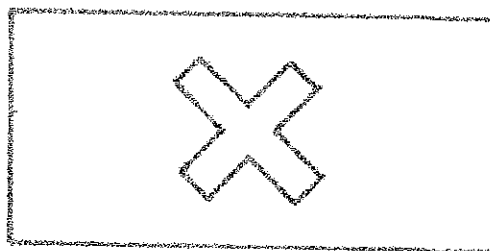
- (d) a horizontal white dumb-bell which has superimposed upon it a black crossbar on each side of the circular ends and at right angles to the length of the dumb-bell (fig. 4) shall indicate that landings and take-offs are to be made on runways only, but that, subject to standard unserviceability markings, other aircraft manoeuvres need not be confined to runways and taxiways;

fig. 4



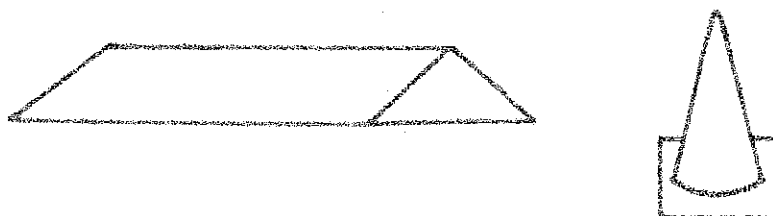
- (e) white crosses (fig. 5) displayed horizontally on the manoeuvring area shall indicate that the ground on which they are displayed is unfit for use. White crosses displayed at each extremity of a runway or portion of a runway shall indicate that the runway or portion of a runway is unfit for use;

fig. 5



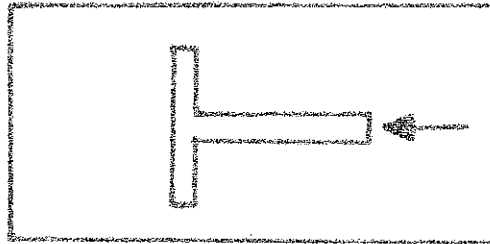
- (f) white, yellow, red or orange markers (fig. 6) displayed on the boundaries of a movement area or around the extremities of unusable grass areas within the manoeuvring area shall indicate the limits of safe aircraft movement;

fig. 6



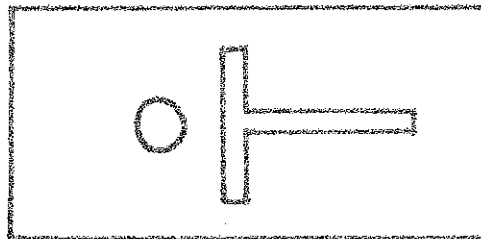
- (g) a horizontal landing white or orange "T" (fig. 7) shall indicate the direction in which aircraft must land or take off that is, along the shaft of the "T" towards the crossarm;

fig. 7



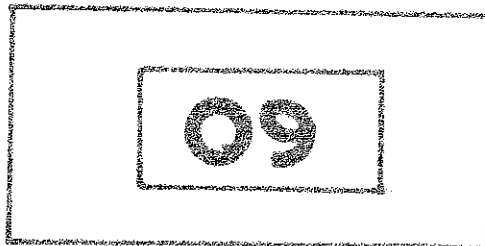
- (h) a horizontal white disc displayed alongside the crosspiece of a landing "T" in line with its shaft (fig. 8) shall be used as a cautionary signal to indicate that a single direction is not being used for all landings and take-offs;

fig. 8



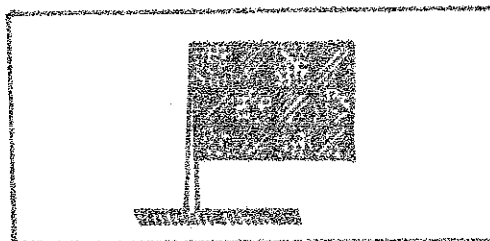
- (i) sets of 2 digits (fig. 9) displayed vertically at or near the aerodrome control tower and clearly visible to aircraft on the manoeuvring area shall indicate to those aircraft the direction for take-off, expressed in units of 10 degrees to the nearest 10 degrees of the magnetic compass;

fig. 9



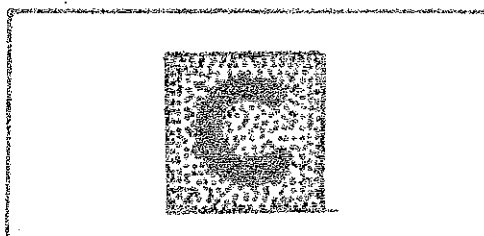
- (j) a flag displayed at or near the aerodrome control tower or flight service station showing 12 equal squares being coloured red and yellow alternately (fig. 10) shall indicate that an air traffic service is being provided;

fig. 10



- (k) the letter "C" displayed vertically in black against a yellow background (fig. 11) and clearly visible to aircraft on the manoeuvring area shall indicate the place at which reports concerning air traffic services are to be made.

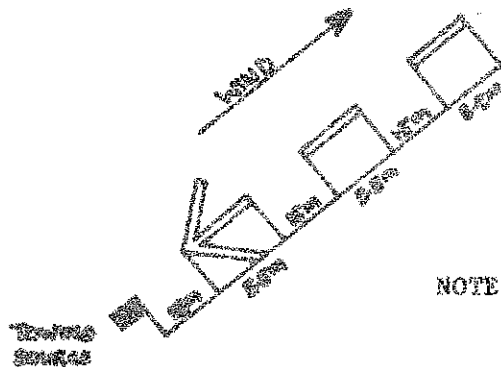
fig. 11



- (2) When displayed at an aerodrome, an arrow formed of white fabric strips on the surface (fig. 12) shall indicate that :-

- (a) gliding is in progress;
- (b) gliders are landing and being towed off in the direction of the arrow;
- (c) tow lines are likely to be on the ground at any distance from the towing source and on or parallel to the signal strips.

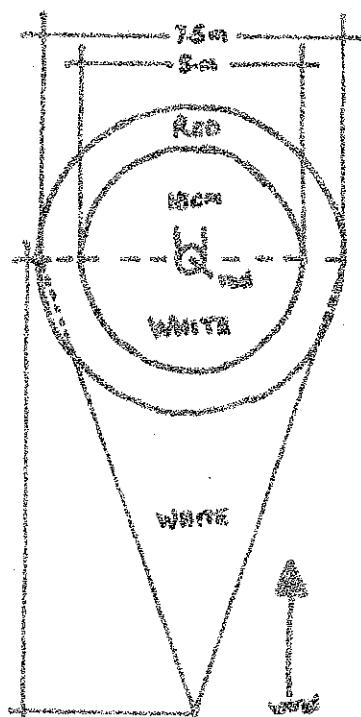
fig. 12



NOTE: Arrowhead should be not less than 60m from aerodrome boundary when aero or auto towing is employed.

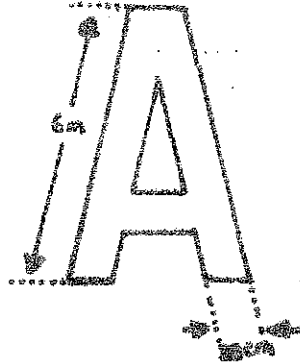
- (3) When displayed at a parachute dropping zone, a red and white cone (fig. 13) with the point of the cone pointing into wind shall indicate that the dropping zone is active.

fig. 13



- (4) When displayed at an unattended aerodrome (other than an aerodrome intended to be used solely for agricultural operations) or an aerodrome where flight service is in operation a white letter A (fig. 14) shall indicate that agricultural operations or agricultural training operations are being conducted.

Fig. 14



DISTRESS SIGNALS

140. When an aircraft is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance, the following signals shall be used or displayed either together or separately before the sending of a message:-

- (a) in radiotelegraphy - the signal SOS (...---...);
- (b) in radiotelephony - the spoken expression "MAYDAY" (corresponding to the French pronunciation of "M'aider");
- (c) by visual or aural means -
 - (i) the morse signal SOS (...---...) made with visual or sound apparatus;
 - (ii) a succession of pyrotechnical lights fired at short intervals each showing a single red light;
 - (iii) a parachute flare showing a red light;
 - (iv) a continuous sounding with any sound apparatus;
 - (v) the 2-flag signal corresponding to the letters "NC" of the International Code of Signals;
 - (vi) the "Distant" signal consisting of a square flag having either above or below it a ball or anything resembling a ball.

URGENCY SIGNALS

141. (1) The following signals, used either together or separately, shall mean that an aircraft wishes to give notice of difficulties which compel it to land without requiring immediate assistance:-

- (a) by day - a succession of white pyrotechnical lights;
- (b) by night -
 - (i) a succession of white pyrotechnical lights;
 - (ii) the repeated switching on and off of the lights displayed by the aircraft in such a manner as to be distinct from the flashing lights described in section 125;
 - (iii) a succession of white flashes with signalling apparatus; or

- (iv) the repeated switching on and off of the landing lights.
- (2) The following signals, used either together or separately, shall mean that an aircraft has a very urgent message to transmit concerning the safety of the aircraft or of any aircraft, ship or other vehicle, or the safety of any person on board or within sight -
 - (a) in radiotelegraphy - three repetitions of the Group "XXX" sent with the letters of each group and the successive groups clearly separated from each other. It is sent before the call;
 - (b) in radiotelephony - three repetitions of the expression "PAN". It is sent before the call;
 - (c) a succession of green pyrotechnical lights, or a succession of green flashes with signalling apparatus.
- (3) The signals prescribed in subsection (1) and (2) shall, as far as practicable, be followed by a message giving further information, and in the case of radiotelegraph and radiotelephone signals shall, as a general rule, be addressed to a specific station.

OTHER SIGNALS

142. None of the provisions of sections 140 or 141 shall be deemed to prevent the pilot in command of an aircraft in danger or difficulties from using any means at his disposal to attract attention, make known its position, or obtain assistance.

PART 5 - FLIGHT OPERATIONS

Classification and Certification of Operations

CLASSIFICATION OF OPERATIONS

143. (1) For the purposes of these Regulations, flight operations shall be divided into the following classes -
- (a) private operations, being operations in which an aircraft is not used for hire or reward, and including operations involving -
 - (i) the personal transport of the owner of the aircraft;
 - (ii) the personal transport of a hirer who is the pilot of the aircraft;
 - (iii) the personal transport of a hirer or hirers, one of whom is the pilot of the aircraft and all of whom are bona fide members of the organisation from which the aircraft is hired;
 - (iv) the carriage of persons or goods free of charge;
 - (v) the flight checking of the aircraft or its equipment;
 - (vi) agricultural or farming operations on land belonging to the operator of the aircraft, and including the carriage of articles and materials intended to be dropped from the aircraft during flight as provided in section 34(2)(a), (b) and (c) and also including the carriage of persons necessary for that purpose;

- (vii) ferry operations when the delivery of the aircraft and associated spares and equipment is the only purpose of the flight;
 - (viii) other approved operations of a character substantially similar to any of those specified in this paragraph and for which no charge is made;
- (b) aerial work operations, being operations that are not private operations and being operations in which an aircraft is used for -
- (i) aerial advertising, including banner towing, drogue towing and sky writing;
 - (ii) aerial photography where photographs are taken for sale, and including the carriage of persons necessary for that purpose;
 - (iii) aerial survey, aerial inspection and aerial search, including the carriage of persons necessary for that purpose;
 - (iv) aerial construction of power and telephone lines, including the positioning of persons providing necessary ground support;
 - (v) the lifting, carriage or positioning of machinery, equipment or the like, for installation, servicing or removal purposes when there is no more practical method of carriage, and including the carriage of persons necessary to that purpose;
 - (vi) air ambulance functions in undeveloped areas, but including as passengers only the patient and the necessary attendants;
 - (vii) agricultural and farming operations, other than those referred to in paragraph (a)(vi) and including the carriage of articles and materials intended to be dropped from the aircraft during flight under section 34(2)(a), (b) or (c), and also including the carriage of persons necessary to that purpose;
 - (viii) the carriage of supplies, produce or articles to, from or within undeveloped or remote areas;
 - (ix) the carriage, for the purposes of trade, of goods which are the property of the operator or the pilot of the aircraft;
 - (x) the carriage of persons and equipment directly concerned with oil and mineral exploration, development and recovery between the place of exploration, development or recovery and the nearest suitable licensed aerodrome or place authorised under section 201 for use as an aerodrome;
 - (xi) the carriage of persons and equipment directly concerned with the investigation of air accidents;

- (xii) flight training operations, being operations involving the instruction and checking of flight crew members for the purpose of the issue, renewal or extension of any flight crew licence or rating;
 - (xiii) other approved operations of a character substantially similar to any of those specified in this paragraph;
- (c) air transport operations, being operations in which the aircraft is used for -
- (i) regular air services in which the aircraft is used for the carriage of passengers or goods for hire or reward over specific routes;
 - (ii) other air services in which the aircraft is used for the carriage of passengers or goods for hire or reward, and including air charter services, air taxi services, scenic flights, joy rides and air ambulance services;
- Provided that air ambulance services in undeveloped areas shall not be regarded as air transport operations;
- (iii) other approved operations of a character substantially similar to any of those specified in this paragraph;
- (d) special operations, being operations in which the aircraft is used for -
- (i) type approved, type certification or experimental purposes;
 - (ii) other approved operations of a character substantially similar to any of those specified in this paragraph.

- (2) The Director may prescribe operational or technical requirements not inconsistent with these Regulations in respect of any class of operations.

USE OF AIRCRAFT

144. Subject to these Regulations, an aircraft classified under section 174 on its certificate of airworthiness in -

- (a) the standard category, may be used in any class of operations set out in section 143;
- (b) the agricultural category, may be used in any class of operations set out in section 143 other than air transport operations;
- (c) the restricted category, may be used only in such class or classes of operations set out in section 143 as are specified in the aircraft flight manual or other approved document, but shall not be used for air transport operations.

PERFORMANCE REQUIREMENTS

145. The Director may specify in Civil Aviation Safety Orders performance requirements in respect of aircraft used in particular classes of operation.

AIRCRAFT TO COMPLY WITH PERFORMANCE REQUIREMENTS

146. No aircraft shall be used in any class of operation unless it complies with the performance requirements specified for that class of operation;

Provided that -

- (a) in the case of aircraft in use at the coming into force of these Regulations which cannot meet the appropriate performance requirements, the Director may grant exemption either wholly or in part from the performance requirements, or may specify special performance requirements which will provide a reasonable margin of safety. Any such exemption or special performance requirements may remain in force for the life of the aircraft;
- (b) the Director may grant exemption either wholly or in part from the performance requirements for aircraft used in air transport operations in undeveloped areas where compliance with those requirements might prove unduly restrictive. In the case of any such exemption the Director shall specify special operational procedures to be used to achieve the maximum practicable degree of safety.

AIR SERVICE CERTIFICATES

147. (1) No operator shall use, or permit to be used, an aircraft on an air transport operation except under the authority of and in accordance with the provisions of an air service certificate issued by the Minister.
- (2) The Minister may issue an air service certificate to an applicant if he is satisfied that the applicant is competent safely to operate and maintain an aircraft engaged in air transport operations.
 - (3) The Minister may include in an air service certificate such conditions as he considers necessary in the interests of safety.
 - (4) Application for an air service certificate shall be made on the form available from the Minister for that purpose, and the applicant shall provide, together with the completed application form or at such later time as is agreed to by the Minister, the following documents -
 - (a) an operations manual, including or having attached thereto the route guide and the training manual;
 - (b) the flight manual and the associated operating manual for each aircraft type intended to be operated;
 - (c) the maintenance manual.
 - (5) The holder of an air service certificate shall notify the Minister of any intended material alteration in the internal organisation of the holder, equipment, routes or other matters that affect safety.

- (6) The Minister may at any time by notice in writing to any holder of an air service certificate, require additional information to be supplied in relation to the operation for which the certificate is granted and may, in like manner, amend any conditions subject to which the certificate was issued or may add further conditions thereto.
- (7) An air service certificate issued under this regulation shall continue in force until either surrendered by the holder or suspended or cancelled under section 8.
- (8) An air service certificate shall not be transferred except with the written consent of the Minister.

INSTRUCTION OF PERSONNEL

148. An airline shall ensure that all its personnel are properly instructed concerning their particular duties and responsibilities and the relationship of those duties to the operations system.

OPERATING SUPERVISION

149. (1) An airline or its representative shall be responsible for operational control and shall institute such systems of operating supervision as may be considered necessary by the Director having regard to the type of operation involved.
- (2) A Vanuatu airline shall, when required by the Director, exercise operational control by the employment of flight operations officers licensed under these Regulations.
- (3) Any flight operations officer stationed in Vanuatu and employed in that capacity by a foreign operator shall be in possession of a certificate, licence, rating or authority issued to him by the competent authority of the State of the airline.

DUTIES OF FLIGHT OPERATIONS OFFICER

150. A flight operations officer when employed under section 149 shall -
- (a) assist the pilot in command in flight preparation and provide the relevant information required;
 - (b) assist the pilot in command in preparing flight plans, approve and sign those plans and file the air traffic control flight plan with the appropriate air traffic control;
 - (c) through air traffic control -
 - (1) furnish the pilot in command while en route, by appropriate means, with information which may be necessary for the safe conduct of the flight; and

- (ii) issue such instructions concerning the continuation, diversion or termination of the flight as he considers necessary or warranted;
- (d) in the event of an emergency, initiate such procedures as may be outlined in the operations manual;
- (e) unless he has been properly relieved, remain on duty until all the flights for which he is responsible have been completed.

CO-ORDINATION OF OPERATIONAL CONTROL WITH OTHER SERVICES

151. In the exercise of operational control the operator or his representative or a licensed flight operations officer shall avoid taking any action that would conflict with the procedures established by -

- (a) air traffic control;
- (b) the meteorological service; or
- (c) the communications service, -

and shall ensure that air traffic control is aware of any changes which may be introduced to the original flight plan.

OPERATIONS MANUAL

152. (1) Every operator engaged in air transport operations shall provide, for the use and guidance of its operations personnel, an approved operations manual containing -

- (a) instructions outlining the responsibilities of operations personnel relating to the conduct of flight operations;
- (b) the flight crew requirement for each stage of all routes to be flown, including the designation of duties and the succession of command;
- (c) emergency flight procedures and emergency duties assigned to each crew member;
- (d) the minimum safe sector altitudes for each route to be flown and for operations under instrument flight rules, the aircraft weight limitation and minimum sector cruising levels for use in the event of an engine failure en route;
- (e) specific instructions for the computation of the quantities of fuel and oil to be carried on each route, having regard to all the circumstances of the operation including the possibility of the failure of one or more engines en route; and
- (f) a route guide for each route to be flown containing information relating to communication facilities, navigation aids, aerodromes and in-flight procedures, and such other information as the operator or the Director considers necessary for the proper conduct of flight operations.

(2) Every operator shall revise its operations manual when required to do so by the Director or when necessitated by changes in the operations, aircraft or equipment or in the light of experience.

- (3) Every operator shall supply copies of its operations manual, including any amendments thereto, to the Director and to such persons as the Director specifies.
- (4) Every operator shall ensure that those parts of its operations manual that are relevant to a planned flight are available to the flight crew prior to the flight and are carried in the aircraft during the flight.
- (5) Every operator shall ensure that all copies of its operational manual are kept up to date.

TRAINING AND CHECKING ORGANISATION

153. An airline shall provide an approved training and checking organisation to ensure that members of its flight crews maintain their competency.

COMPLIANCE WITH RULES OF FOREIGN STATES

154. (1) An operator shall ensure that his employees, when abroad, are aware that they must comply with the laws, regulations and procedures of the States in which his aircraft operate.
- (2) An operator shall ensure that each of his pilots is familiar with the regulations and procedures prescribed for the areas to be traversed, the aerodromes to be used, and the air navigation facilities relating thereto. The operator shall ensure that all other members of the flight crew are familiar with such regulations and procedures as are relevant to the performance of their respective duties.

PROVING TEST

155. (1) An aircraft of a type or model not previously used by an operator shall not be used to carry passengers on a scheduled air service until it has undergone proving tests under such conditions and to such extent as may be the Director may require.
- (2) In the case of modifications to an aircraft already in operation on scheduled air services or previously approved for any such operations, or the use of such an aircraft in an operation different from that in which it was previously used, the Director may require the aircraft to undergo such proving tests as he considers necessary.

MAINTENANCE MANUAL

156. (1) The operator of an air transport aircraft shall provide for the use and guidance of its maintenance personnel an approved maintenance manual and other approved publications containing information pertaining to the operations and procedures necessary for maintenance and testing the aircraft.
- (2) The operator shall revise the maintenance manual as required by the Director or when necessitated by changes in the operations, aircraft or equipment, or in the light of experience, and any such revision shall be approved by the Director.
- (3) The operator shall furnish copies of its maintenance manual, and amendments thereto, to such personnel as the operator considers necessary, to the Director, and to such other persons as the Director considers necessary.

- (4) The operator shall ensure that all copies of the maintenance manual and other approved publications issued to its personnel are kept up to date.

INSTRUCTION OF PERSONNEL

157. (1) The operator of an air transport aircraft shall ensure the proper instruction of all maintenance personnel, particularly prior to the introduction into service of new or unfamiliar equipment.
- (2) The Director may specify the syllabus of instruction, the minimum instructional equipment and the minimum instructor's qualifications in respect of instruction required by subsection (1).

DEFINITION OF AIRCRAFT

158. For the purposes of sections 156 and 157 the term "aircraft" includes aero engines, propellers, components, accessories, instruments, equipment and apparatus, including emergency equipment.

PART 6 - REGISTRATION AND MARKING OF AIRCRAFT

Registration of Aircraft

REGISTER OF AIRCRAFT

159. (1) The Director shall maintain a register of Vanuatu aircraft and may issue a certificate of registration of any such aircraft to the owner, or where the aircraft is subject to a conditional purchase agreement to the conditional purchaser.
- (2) The register of Vanuatu aircraft shall be available for inspection by any interested person during ordinary office hours.

GRANTING OF CERTIFICATE OF REGISTRATION

160. (1) Except with the approval of the Minister, a certificate of registration of an aircraft shall not be granted to any person unless he is a resident of Vanuatu or is a body corporate registered in, and has its principal place of business in, Vanuatu.
- (2) A certificate of registration shall not be issued in respect of an aircraft if, in the circumstances of the particular case, the Minister considers it in the public interest that a certificate should not be issued.
- (3) The applicant for a certificate of registration shall submit to the Director evidence of the make, model and serial number of the aircraft.
- (4) The Director may require the applicant for a certificate of registration to make a statutory declaration as to the truth of the statements set out in the application for the certificate and until such declaration has been furnished the Director may refuse to grant a certificate of registration.

CHANGE OF OWNERSHIP

161. (1) Where there is a change of ownership of a registered aircraft the certificate of registration shall become void, and the vendor or transferor of the aircraft shall within 14 days forward to the Director -
- (a) a notification of the change of ownership setting out the full name and residence of the new owner and the date of the change of ownership; and

- (b) the certificate of registration of the aircraft.

Upon application by the new owner of the aircraft, the Director may register him as the owner of the aircraft and shall endorse the certificate of registration accordingly and make an appropriate entry in the register of Vanuatu aircraft.

- (2) The owner of a Vanuatu aircraft shall not dispose of or charter or otherwise transfer the aircraft to any person or organisation for use outside Vanuatu without the prior approval in writing of the Minister.

MORTGAGES

- 162. Details of mortgages on aircraft shall be entered in the register of Vanuatu aircraft in a manner prescribed by the Director.

CANCELLATION OF REGISTRATION

- 163. When a registered aircraft has been destroyed or permanently withdrawn from use the owner shall forward to the Director -

- (a) a notification of the destruction or withdrawal from use of the aircraft; and
- (b) the certificate of registration of the aircraft.

The certificate of registration shall then be cancelled and an appropriate entry made in the register of Vanuatu aircraft.

NATIONALITY OF AIRCRAFT

- 164. (1) An aircraft shall be deemed to possess the nationality of the State in which it is registered.
- (2) An aircraft shall not be registered under these Regulations while it is registered in any other State.

NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

- 165. (1) A Vanuatu aircraft other than a captive balloon, hang glider, kite or model aircraft shall bear a nationality mark and a registration mark in the manner and in accordance with the specifications, prescribed in this Part of these Regulations:

Provided that -

- (a) aeroplanes with a maximum certificated take-off weight not exceeding 5700 kg and aircraft operated pursuant to a permit to fly need not bear nationality marks when operating within Vanuatu;
- (b) helicopters, free balloons and gliders need not bear either nationality marks or the first letter of their registration marks when operating within Vanuatu;
- (c) the Director may, on such conditions as he thinks fit, exempt from compliance with any or all of the provisions of this section and sections 166 to 171 any aircraft or class of aircraft.

FORM OF MARKS

- 166. Vanuatu nationality marks shall be the capital letters YJ and the registration mark shall be a group consisting of 2 letters and one or more figure separated from the nationality marks by a hyphen - for example, YJ-RV7. The registration mark shall be assigned to the aircraft by the Director.

SPECIAL MARKINGS AND IDENTIFICATION

167. All Vanuatu aircraft shall have affixed thereto an identification plate stamped or engraved with its nationality and registration marks. The plate shall be of fireproof metal or other fireproof material of suitable physical properties, and shall be affixed externally to the aircraft in a prominent position near the main point of entrance to the aircraft.

AFFIXING OF MARKS

168. The nationality and registration marks shall be painted on the aircraft or shall be affixed by any means ensuring a similar degree of permanence. The marks shall be kept clean and visible at all times.

LOCATION OF MARKS

169. (1) The nationality and registration marks provided for in this Part shall be displayed in the manner provided by this section.

(2) **Lighter-than-air aircraft -**

- (a) **Airships:** The marks shall appear on each side of the airship and also on the upper surface on the line of symmetry. The marks shall be located lengthwise near the maximum cross section of the airship;
- (b) **Spherical Balloons:** The marks shall appear in 2 places diametrically opposite and located near the maximum horizontal circumference of the balloon;
- (c) **Non-spherical balloons:** The marks shall appear on each side, located near the maximum cross section of the balloon and immediately above the rigging band or the points of attachment of the basket suspension cables. The side marks on all lighter-than-air aircraft shall be visible both from the sides and from the ground.

(3) **Heavier-than-air aircraft -**

- (a) in the case of aeroplanes and gliders, the marks shall appear -

- (i) once on the lower surface of the wing structure and, if the marks are confined to the outer half of the wing structure, they shall be located on the left (port) lower surface. The tops of the letters shall be towards the leading edge and, so far as is possible, the marks shall be equidistant from the leading and trailing edges of the wing;

Provided that it shall not be necessary to comply with this paragraph in respect of aircraft or gliders the operation of which is restricted to Vanuatu;

- (ii) on both sides of the fuselage between the wings and tail surfaces, or on the upper halves of the vertical tail surfaces. When located on a single vertical tail surface the marks shall appear on both sides; in the case of multi-vertical tail surfaces, the marks shall appear on the outboard sides of the outer surfaces;

- (b) in the case of rotorcraft, the marks shall appear on the bottom surface of the fuselage or cabin with the top of the marks towards the left side of the fuselage, and also on both sides of the fuselage or cabin below and as near to the cockpit as possible.
- (4) The nationality and registration marks shall be displayed to the best possible advantage having regard to the construction or features of the aircraft and shall be of such colour in relation to the background on which they are painted as to offer a distinct contrast.

MEASUREMENT OF MARKS

170. The nationality and registration marks shall have measurements as follows -

- (a) in the case of lighter-than-air aircraft, the height of the marks shall be at least 50 cm;
- (b) in the case of aeroplanes and gliders;
 - (i) the marks upon the wing shall be formed of letters of equal height, and shall be not less than 50 cm in height;
 - (ii) the height of the marks on the fuselage or equivalent structure and on the vertical surfaces shall be at least 30 cm, except that where the surface is not large enough to accommodate full-size marks the Director may approve marks of a lesser measurement provided they are not less than 15 cm in height and can be readily identified;
- (c) in the case of rotorcraft, the marks on the bottom surface of the fuselage or cabin shall be at least four-fifths as high as the fuselage or cabin is wide, and on the sides of the fuselage or cabin the marks shall be at least 15 cm high, except that where the surface is not large enough for full-size marks the Director may approve marks of a lesser measurement provided they are not less than 5 cm in height and can be readily identified;
- (d) the nationality and registration marks shall be formed of letters of equal height, and shall be so situated as to leave a margin of at least 5 cm along each edge of any surface to which they are affixed.

SPECIFICATION OF MARKS

171. The nationality and registration marks shall consist of capital letters in Roman characters without ornamentation and shall conform with the following specifications:

- (a) the width of each letter (except the letter "I") and the length of the hyphen shall be two-thirds of the height of the letter;
- (b) each letter shall be separated from the letter which immediately precedes or follows it by a space equal to one-third the height of the individual letters, the hyphen being regarded as a letter for this purpose;
- (c) the lines forming the letters and hyphen shall be solid and the thickness of those lines shall be one-sixth of the height of the letter.

PART 7 - AIRWORTHINESS REQUIREMENTS

ISSUE OF CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

172. (1) The Director may issue a certificate of airworthiness in respect of any Vanuatu aircraft.
- (2) A certificate of airworthiness shall not be issued in respect of an aircraft manufactured in Vanuatu unless -
- (a) the aircraft has been constructed under a certificate of type approval issued in accordance with these Regulations; and
 - (b) the materials and processes used in construction comply with specifications issued or approved by the Director.
- (3) Except as provided in section 176, a certificate of airworthiness shall not be issued or validated in respect of an aircraft imported into Vanuatu unless -
- (a) the applicant has supplied to the Director such technical data relevant to the aircraft and its components expressed in the English or French language as the Director may require;
 - (b) the applicant has supplied to the Director such undertakings as he may require to ensure the future supply of information relating to the design, maintenance and safe operation of the aircraft;
 - (c) the aircraft is a Vanuatu registered aircraft;
 - (d) the applicant submits to the Director the documents specified in paragraph (e) or paragraph (f) below, as the case may require;
 - (e) for each aircraft imported in an assembled or dismantled condition there is -
 - (i) a certificate of airworthiness valid at, or within 30 days before, the date of export to Vanuatu;
 - (ii) an approved flight manual or other document which the Director will accept as its equivalent;
 - (iii) a logbook containing a record of the maintenance done on the aircraft together with a certified statement as to its modification status as at the time of export to Vanuatu;
 - (f) for each aircraft which is either unfinished or in fabricated or partly fabricated kit form and therefore not eligible for the grant of a certificate of airworthiness before export, there is -
 - (i) evidence that a certificate of airworthiness has been granted to the prototype aircraft;
 - (ii) evidence that the unfinished aircraft or materials and parts comprising the kit have been manufactured or inspected under conditions acceptable to the Director and conform to the drawings approved by the appropriate overseas authority for the type of aircraft;

- (iii) in the applicant's possession either the manufacturer's or approved instructions and schedules for completing and flight testing the aircraft;

Provided that a certificate of airworthiness shall not be issued or validated under this paragraph until the Director has satisfied himself by inspection that the aircraft meets all relevant Vanuatu Airworthiness Requirements;

Provided also that the Director may specify in Vanuatu Civil Airworthiness Requirements referred to in section (6)(d) particular classes of aircraft in respect of which relaxation from the provisions of this subsection may be granted;

Provided further that if the aircraft is of a type which is operating in Vanuatu and concerning which detailed information is available to the Director, he may waive paragraphs (e)(i) and (e)(iii) of this subsection subject to such conditions as he may require.

PERMIT TO FLY

173. (1) The Director may issue a permit to fly to the owner of a Vanuatu aircraft which cannot comply with the requirements prescribed in section 172.
- (2) A permit to fly shall be issued only in respect of an aircraft -
- (a) constructed under conditions approved by the Director;
 - (b) of which the maximum weight does not exceed 680 kg;
 - (c) of which the maximum permissible engine power does not exceed 150 b.h.p.; and
 - (d) which complies with such further particular requirements as may be specified in Vanuatu Airworthiness Requirements.
- (3) An aircraft in respect of which a permit to fly is in force shall be used only in private operations as set out in section 143, and the permit to fly shall be subject to such conditions as the Director may endorse on it.
- (4) An aircraft in respect of which a permit to fly has been issued shall be maintained in accordance with such procedures as may be specified in Vanuatu Airworthiness Requirements.

CLASSIFICATION OF AIRCRAFT

174. Every aircraft shall be classified on its certificate of airworthiness in one of the following categories -
- (a) private;
 - (b) aerial work;
 - (c) charter;
 - (d) regular public transport.

CERTIFICATES OF TYPE APPROVAL

175. (1) The Director may issue to a manufacturer a certificate of type approval in respect of such types of aircraft or aircraft components as the Director specified in the certificate.
- (2) For the purpose of this section, every aircraft and every aircraft component shall conform to a type design which permits its identification in detail and which consists of such drawings, specifications, reports and other data as, in the opinion of the Director, are necessary to establish that the design complies with requirements under the international standards and recommended practices and procedures adopted from time to time in pursuance of the Convention;
- Provided that this subsection shall not apply in the case of aircraft in respect of which a permit to fly is sought or is valid, or in the case of components incorporated or intended for incorporation on any such aircraft.
- (3) An applicant for a certificate of type approval shall submit with the application such data, including drawings representing the design, material, specifications, construction and performance of the aircraft or aircraft component, as the case may be, as the Director requires.
- (4) At any time during manufacture or after completion the Director may require the aircraft or aircraft component, as the case may be, to be subjected to such inspections, tests and certifications as he considers necessary.
- (5) A certificate of type approval shall be valid for such period as the Director specifies in the certificate and may be amended or revoked at any time.

VALIDATION AND REPLACEMENT OF CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS FOR IMPORTED AIRCRAFT

176. (1) Where application is made for the registration of an aircraft in respect of which a certificate of airworthiness has been issued by the competent authority in any foreign country and the certificate is, at the time of application, still in force, the Director may, if satisfied as to the airworthiness of the aircraft and to compliance with the airworthiness requirements adopted in pursuance of the Convention, register the aircraft and either validate the foreign certificate of airworthiness or issue a Vanuatu certificate of airworthiness subject to such conditions and limitations as he considers necessary.
- (2) Every such application shall be accompanied by such documentation specified in section 172(3)(a) and (e) as is applicable to the particular aircraft.
- (3) Any certificate of airworthiness validated or issued under this section shall be valid for a period specified by the Director not exceeding either the unexpired period of the foreign certificate of airworthiness or 6 months, whichever is less.

PERIOD OF VALIDITY OF CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS OR PERMIT TO FLY

177. (1) A certificate of airworthiness or permit to fly issued under this Part shall expire on the date stated therein, but may be renewed if the Director is satisfied that the aircraft is airworthy.

- (2) Before any certificate of airworthiness or permit to fly is renewed, the applicant shall submit to the Director such information as may be required concerning the condition of the aircraft and its components and the purpose for which it is intended to be used.

CONDITIONS OF CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

178. (1) A certificate of airworthiness shall contain conditions in accordance with the airworthiness standards adopted in pursuance of the Convention and such other conditions as the Director considers necessary in the interest of safety.
- (2) The condition contained in a certificate may be changed by the Director -
 - (a) to conform to such variations of the airworthiness standards as are adopted in pursuance of the Convention from time to time; or
 - (b) to comply with such additional requirements as to safety as the Director considers necessary.

SUSPENSION OF CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS OR PERMIT TO FLY

179. (1) When an aircraft in respect of which a certificate of airworthiness has been issued under this Part suffers damage, the certificate shall be deemed to be suspended until such time as the aircraft has been inspected, repaired as may be necessary, and certified as airworthy in conformity with this Part.
- (2) Where an aircraft in respect of which a permit to fly has been issued under this Part suffers damage, the permit to fly shall be deemed to have been suspended until such time as the aircraft has been inspected and repaired as may be required for the reinstatement of the permit to fly.
- (3) If an aircraft -
 - (a) has not been inspected and granted a maintenance release within the specified period in accordance with this Part; or
 - (b) develops a defect which cannot normally be remedied by the flight crew, - then the certificate of airworthiness shall be deemed to be suspended until the aircraft has been inspected and granted a further maintenance release in accordance with this Part.
- (4) An aircraft shall not be flown during any period in which its certificate of airworthiness or permit to fly is cancelled, suspended or deemed to have been suspended except as may be necessary to complete a flight during which the defect occurs, or for the purpose of testing the aircraft to ascertain its eligibility for the reinstatement of its certificate of airworthiness or permit to fly.

FLIGHT MANUAL

180. (1) The Director may approve as the flight manual for a Vanuatu aircraft any document or combination of documents which he considers suitable for the purpose.

- (2) A flight manual shall not be altered except in accordance with instructions contained therein or as otherwise specified by the Director.
- (3) The Director may from time to time require that the flight manual of any Vanuatu aircraft be amended and the owner of any such aircraft shall ensure that the flight manual is amended accordingly.

PROHIBITION OF FLYING FOREIGN AIRCRAFT

181. (1) When a foreign aircraft suffers damage in Vanuatu or it is ascertained that the condition of the aircraft is such that it does not fulfil the conditions for continuation in force of its certificate of airworthiness, the Director may prohibit the aircraft from flying.
- (2) When an aircraft is prohibited under this section from flying -
- (a) the Director shall as soon as possible notify the competent authority of the State of registration of the action which he has taken and send a report of the damage suffered or the condition ascertained; and
 - (b) the prohibition shall not be removed until the competent authority of the State of registration notifies the Director that -
 - (i) any suspension of the certificate of airworthiness of the aircraft imposed by the authority of the State of registration in respect of the damage suffered or the condition ascertained has been removed; or
 - (ii) the competent authority of the State of registration considers that the damage suffered or the condition ascertained is not of such a nature as to prevent the aircraft from fulfilling the minimum safety requirements of that State.

INSPECTION OF AIRCRAFT AND ISSUE OF MAINTENANCE RELEASE

182. (1) Every aircraft for which a certificate of airworthiness is required under these Regulations or has been issued under this Part shall be -
- (a) inspected periodically and on such occasions and in such manner; and
 - (b) issued with a maintenance release given for such period and under such conditions and in such manner; as the Director may prescribe.
- (2) In the case of air transport aircraft, the period of inspection shall be included in the approved maintenance manual, and in the case of aircraft engaged in international air services, shall be included in a supplementary maintenance manual carried in the aircraft for the guidance of maintenance personnel stationed at places other than the normal base of operations of the aircraft.
- (3) Every inspection of an aircraft under this section shall be made in conformity with approved maintenance schedules and by, or under the supervision of, the certifying aircraft maintenance engineer.

- (4) A maintenance release shall not be issued in respect of an aircraft until the certifying aircraft maintenance engineer has ensured that all necessary maintenance has been completed in respect of that aircraft.
- (5) A maintenance release shall be made in duplicate. The original shall be carried in the aircraft to which it relates for the period of its validity, and the copy shall be retained by the issuing aircraft maintenance engineer or by the operator for a period of at least 3 months after the date of expiry. The copy shall not be carried in the aircraft;

Provided that in the case of gliders the duties and functions of the aircraft maintenance engineers as provided for in subsections (3), (4) and (5) shall be exercised by a person or persons specifically approved for the purpose by the Director.

CERTIFICATION OF VANUATU AIRCRAFT OPERATING OUTSIDE VANUATU

183. When a Vanuatu aircraft is engaged in air navigation in or through a foreign State, any certificate which is required under these Regulations to be signed by an aircraft maintenance engineer licensed under these Regulations may be signed by an aircraft maintenance engineer who possessed -

- (a) in the case of a contracting State - the appropriate licence for that particular type of aircraft;
- (b) in the case of a non-contracting State - such qualifications as may be approved by the Director.

MAINTENANCE OF AIRCRAFT

184. (1) The owner and the operator of a Vanuatu aircraft shall ensure that the aircraft and every component of the aircraft is maintained and certified in accordance with the provisions of this Part.

- (2) For the purpose of this section the period of certification shall be, in relation to each aircraft and aircraft component, such period as the Director may determine having regard to -

- (a) the maintenance facilities available to the operator of the aircraft;
- (b) the number of hours flown by the aircraft;
- (c) the records maintained in accordance with these Regulations;
- (d) the classification of the aircraft as an air transport, aerial work, flight training, private or special aircraft, and its operation accordingly;
- (e) the minimum period for safe operation without overhaul of the aircraft and each component as stated by the manufacturer; and
- (f) any condition, such as salt air, dust or other conditions encountered on the routes flown or bases used, which may affect the airworthiness.

AIRWORTHINESS CERTIFICATION AFTER MAINTENANCE

185. No person shall issue a certificate of compliance or a maintenance release unless he is familiar with the aircraft or aircraft components involved, and is -
- (a) the holder of an appropriate aircraft maintenance engineer licence; or
 - (b) the holder of an appropriate maintenance approval; or
 - (c) in the case of a glider or glider components, a person approved for that purpose; or
 - (d) in the case of a certificate of compliance, employed by an approved inspecting organisation and authorised for the purpose of giving the certificate by the chief inspector of that organisation in accordance with such conditions as the Director may approve.

MAINTENANCE ORGANISATION OF OPERATING AGENCIES

186. (1) The operator of an air transport aircraft shall provide or ensure that there is provided an adequate maintenance organisation, including such staff, workshops, equipment and facilities as the Director may require.
- (2) An operating agency shall maintain records in respect of each of its aircraft, aero engines, variable-pitch propellers and, unless otherwise approved, of instruments, equipment and accessories, showing the time since new, since last overhaul and since last inspection, and such other information as may be necessary to enable the history, condition and performance of the item to be ascertained. Any such records shall be made available, on request, to the Director.
- (3) The records required by this regulation shall be kept for at least 12 months after the end of the operating life of the item to which they refer to for such period as the Director may require.

MODIFICATION AND REPAIR OF AIRCRAFT AND AIRCRAFT COMPONENTS

187. (1) The Director may at any time require modifications or inspections to be carried out to any particular Vanuatu aircraft or to any class of such aircraft or to any components of such aircraft when he considers any such modifications or inspections necessary in the interests of safety.
- (2) The operator of an aircraft in respect of which a certificate of airworthiness or permit to fly has been issued under this Part shall not carry out or cause or permit to be carried out any unapproved modifications or repairs to the aircraft or to any component of the aircraft.
- (3) Before approval is granted under subsection (2) the operator shall submit such information relating to the design and performance and such proof of airworthiness as the Director may require.

OVERHAUL, MODIFICATION, REPLACEMENT, REPAIR AND INSPECTION OF AIRCRAFT TO BE MADE UNDER APPROVED CONDITIONS

188. The following requirements shall apply to overhauls, modifications, replacements, repairs and inspections carried out to an aircraft in respect of which a certificate of airworthiness is required or has been issued under this Part, and to aircraft components fitted to or intended for use in any such aircraft -

- (a) all overhauls, modifications, replacements, repairs and inspections shall be carried out under approved conditions;
- (b) all work shall be carried out by, or under the supervision of, an appropriately licensed aircraft maintenance engineer or some other person approved for the purpose;
- (c) all work shall be carried out in all essential respects in accordance with with approved type design for the aircraft, including such modifications as have been approved for embodiment therein, or in accordance with repair schemes, maintenance schedules, or modifications approved in conformity with this Part;
- (d) all aircraft components used shall comply with the approved type design or as otherwise specified by the Director and shall have been constructed and inspected under approved conditions;
- (e) all work shall be inspected by, or under the supervision of, a licensed aircraft maintenance engineer or some other person approved for the purpose, and shall conform with the approved standards;
- (f) a certificate of compliance shall be given in accordance with section 189 or in a form and manner approved by the Director or as prescribed in Vanuatu Airworthiness Requirements, except that in emergencies, if it is not reasonably practicable to comply with the requirements of this section, a temporary repair of the parts affected may be made for the sole purpose of enabling the aircraft to proceed to the nearest place at which a repair complying with those requirements can be carried out. If the pilot in command is satisfied that, having regard to the circumstances of the case, any such repair is adequate for the purpose, the aircraft may then proceed to fly to that place without having the temporary repair certified in accordance with the foregoing requirements of this section, but in any such case no person other than the flight crew shall be carried in the aircraft;

Provided that if it is desired that any such temporary repair remain in service, it shall be treated as a modification or repair requiring approval under section 187.

CERTIFICATE OF COMPLIANCE

189. The following provisions shall apply to or in relation to the certificate required under section 188(f) -

- (a) except as provided in section 215(5), the certificate shall be in the following form -

"I hereby certify that, in carrying out the (...inspection) (overhaul) (repair) (replacement) (modification) (adjustment) specified above all the conditions and requirements of the Civil Aviation Regulations which are for the time being in force and which are applicable thereto have been complied with.

Signed :

Date :

A.M.E. Licence No. or Approval Ref. No.";

(b) the certificate shall, when relating to the aircraft (including the engines, propellers and radio stations), be entered in the aircraft logbook, except that when the certificate relates solely to -

(a) the engines, it shall be entered in the appropriate engine logbook;

(b) the variable-pitch propellers, it shall be entered in the appropriate propeller logbook;

(c) the radio stations, it shall be entered in the appropriate radio station logbook;

Provided that -

(i) if the details of any overhaul, repair, replacement, modification, adjustment, or inspection are so voluminous as to render it inconvenient to enter them in the logbook, those details may be entered in a separate maintenance record, which shall be numbered for identification purposes, certified in like manner to that required for the relevant entry in the logbook, and retained in safe custody in order that it may be produced on such occasions as may be required. The identification number of any such record, and particulars of the place where it may be inspected, shall be inserted in the logbook, together with a brief description of the overhaul, repair, replacement, modification, adjustment, or inspection to which the record relates; and

(ii) if the appropriate logbook is not at the place where the overhaul repair, replacement, modification, adjustment, or inspection is carried out, the certification may be given separately from the logbook in which case it shall be entered therein as soon as practicable.

GRANT OF CERTIFICATES OF APPROVAL AND DELEGATION OF RESPONSIBILITY

190. (1) The Director may grant a certificate of approval to a firm or person for the purpose of design, construction, maintenance, processing or supply of aircraft and aircraft components, and any such firm or person may issue reports or certificates within the scope of the approval.

(2) The qualifications, organisation and equipment of any such firm or person shall be subject to such initial and subsequent inspections as the Director may require in order that he may be satisfied that the firm or person is competent, organised and adequately equipped in the particular field for which approval is sought or has been granted.

REPORTING, INVESTIGATION AND RECTIFICATION OF DEFECTS -

191. (1) When a defect is discovered in any Vanuatu aircraft or component of such aircraft the operator shall, within such period and in such manner as the Director may require -

- (a) report to the Director, full details of the circumstances;
- (b) investigate the defect and report to the Director on the cause of the defect and on remedial action taken;
- (c) carry out such further work relating to the fuller investigation of the cause and rectification of the defect as the Director may require;
- (d) forward to the Director such defective aircraft components as the Director may require for further investigation to be made;

Provided that all defects which are either discovered or rectified by a maintenance firm or person other than the operator shall be reported by that maintenance firm or person in accordance with the provisions of this section.

(1A) When a defect is discovered in a foreign aircraft in Vanuatu or in any component of such aircraft, the operator shall, within such period and in such manner as the Director may require, -

- (a) report to the Director, full details of the circumstances;
- (b) investigate the defect and report to the Director on the cause of the defect and on remedial action taken;
- (c) advise the Director of what action (if any) has been taken to notify the competent authority of the State of registration;

Provided that all defects which are either discovered or rectified by a maintenance firm or person other than the operator shall be reported by that maintenance firm or person in accordance with the provisions of this section.

(2) For the purposes of this section "defect" means any failure or malfunctioning of an aircraft or aircraft component whether found in flight or on the ground.

GENERAL

192. (1) For the purposes of this Part -

"operating agency" shall include any organisation or person engaged in aerial work, flight training or air transport operations;

"certificate of airworthiness" includes any document which either by itself or in association with an aeroplane flight manual or other approved document identifies the aircraft and certifies the general condition and operating limitations of the aircraft and the purposes for which the aircraft may be used, but does not include a permit to fly.

(2) Any certificate of airworthiness issued or rendered valid under the law of the State in which the aircraft to which the certificate relates is registered shall be deemed a certificate of airworthiness for the purposes of these Regulations.

PART 8 - RADIO EQUIPMENT

RADIO EQUIPMENT TO BE INSTALLED IN AIRCRAFT

193. (1) Radio communication equipment and radio navigation equipment shall be installed in -

- (a) all aircraft carrying passengers on air transport operations;
- (b) all aircraft engaged in international air navigation;
- (c) all aircraft operated under instrument flight rules;
- (d) such other aircraft as the Director may from time to time prescribe, having regard to the class and type of operation involved, the routes to be flown and the likely density and type of air traffic;

Provided that the provisions of this section requiring radio navigation equipment shall not be required in an aircraft operating under visual flight rules by day when the navigation is accomplished by visual reference to landmarks.

RADIO EQUIPMENT REQUIREMENTS

194. (1) An aircraft required by these Regulations to have radio communication equipment installed shall be provided with equipment capable of -

- (a) conducting 2-way communication for aerodrome control purposes;
- (b) receiving meteorological information at any time during flight;
- (c) conducting 2-way communication at any time during flight, with at least one aeronautical station and with such other aeronautical stations and on such frequencies as may be prescribed by the Director or, when outside Vanuatu airspace, by the appropriate authority; and
- (d) in the case of equipment used on international flights and such other flights as the Director may prescribe, providing communications on the aeronautical emergency frequency 121.5 MHz.

The requirements of this subsection shall be deemed to be complied with during a particular flight if the ability to conduct the communications is established during radio propagation conditions which are normal for the route being flown.

- (2) An aircraft required by these Regulations to have radio communication equipment installed shall be provided with equipment arranged so that the failure of any one item of the equipment at any time during a flight will not prevent the conduct of communication with at least one aeronautical station at any time during the remainder of that flight.
- (3) An aircraft required by these Regulations to have radio navigation equipment installed shall be provided with equipment that will enable it to proceed in accordance with -
 - (a) its operational flight plan; and
 - (b) the requirements of air traffic control.
- (4) Where it is intended that an aircraft may make an instrument approach to land, the aircraft shall be provided with radio equipment capable of receiving signals providing guidance at least to a point from which a visual landing may be made.

- (5) An aircraft required by these Regulations to have radio navigation equipment installed shall be provided with equipment arranged so that, in the event of the failure of any one item of the equipment at any time during a flight, the remaining equipment will be sufficient to enable navigation in accordance with subsections (3) and (4) for the remainder of the flight.
- (6) The installation of radio equipment in an aircraft shall be so arranged that the failure of any single unit will not result in the failure of another unit required for communications or navigation purposes.

APPROVAL OF RADIO EQUIPMENT AND RADIO STATIONS

195. (1) All radio equipment installed in a Vanuatu aircraft shall be of an approved type.
- (2) The Director may by means of issuing a certificate of approval for an aircraft radio station approve the radio equipment carried in a Vanuatu aircraft subject to such conditions and limitations as he may specify provided that he is satisfied that the equipment is suitable for its intended purpose and complies with the requirements of this Part and such other requirements as he may prescribe.

INSTALLATION AND MAINTENANCE OF RADIO EQUIPMENT

196. Radio equipment in Vanuatu aircraft shall be installed and maintained in accordance with such requirements as may be prescribed by the Director.

USE OF RADIO EQUIPMENT

197. (1) Radio equipment installed in a Vanuatu aircraft shall be operated only -
- (a) by a person holding a flight radio telephone operator rating issued under these Regulations or, if approved for the purposes of this section, an equivalent qualification; or
 - (b) by a person increasing his skill, under the supervision of the holder of a flight radio telephone operator rating, to qualify for the issue of such a rating; or
 - (c) by a person authorised to taxi aircraft in accordance with section 75(3).
- (2) Radio equipment installed in a foreign aircraft flying over, into or from Vanuatu shall be operated by a person authorised to carry out such duties by the appropriate authority of the State in which the aircraft is registered.

EXEMPTIONS

198. The Director may, on such conditions as he thinks fit, exempt any aircraft or class of aircraft from compliance with any or all of the provisions of this Part if he is satisfied that it will not adversely affect the safety of air navigation.

PART 9 - AERODROMES, OBSTRUCTIONS TO AIR NAVIGATION AND LIGHTS

Aerodromes

CLASSIFICATION OF AERODROMES

199. (1) For the purposes of these Regulations, aerodromes are divided into the following classes -

(a) public aerodromes, which are aerodromes available alike to all aircraft within the limits of the operational conditions prescribed by the Director.

(b) private aerodromes which include -

(i) private aerodromes available for general use; and

(ii) private aerodromes restricted by the conditions of the licence as to users and times of use and otherwise available only with the prior agreement of the licensee; and

(iii) private aerodromes available only with the prior agreement of the owner, lessee or other person in whom is vested the right to use the place as an aerodrome.

(2) The Director may prescribe such operational conditions as he thinks necessary in the interests of safety in respect of any aerodrome or place authorised for use as an aerodrome, and may at any time vary these conditions.

LICENSING OF AERODROMES

200. (1) The Minister may grant a private aerodrome licence for any aerodrome in Vanuatu and may include in the licence such limitations and restrictions as to users and times of use as may be requested by the licensee.

(2) An aerodrome licence shall continue in force until either surrender by the licensee or suspended or cancelled under section 8.

(3) An applicant for an aerodrome licence shall be either the owner or lessee of, or be entitled to use as an aerodrome, the place for which the licence is sought. An applicant shall supply with his application for a licence such information in respect of the aerodrome as the Minister requires.

(4) The licensee of every aerodrome shall -

(a) comply with any conditions regarding the use of the aerodrome and the provision of facilities prescribed by the Director;

(b) maintain the state of the manoeuvring area of the aerodrome to at least the same standard as that provided at the time the licence was issued or, where a higher standard is subsequently required, to at least that higher standard;

(c) advise the Director or the nearest air traffic services unit, by the fastest means available, of any significant change in the state of the manoeuvring area or facilities related to the aerodrome which may constitute hazard to the safety of operating aircraft;

(d) close the aerodrome, and advise the Director or the nearest air traffic services unit by the fastest means available of this closure, if any significant change in the state of the manoeuvring area (including the presence of any obstruction thereon) would make the landing or taking off of aircraft hazardous; and re-open the aerodrome, and so advise the Director or the nearest air traffic services unit by the fastest means available, when his hazardous condition is no longer present; and

- (e) permit the inspection of the aerodrome by an authorised person at least once a year; and pay the fee prescribed therefor.

AUTHORISATION OF PLACES FOR USE AS AERODROMES

201. (1) The Director may authorise the use as an aerodrome for the take-off and landing of aircraft on air transport operations any place not so licensed under these Regulations.
- (2) Any place so authorised shall be used only subject to such operational conditions and for such period as may be specified in the authorisation.
 - (3) An authorisation for the use of any place as an aerodrome shall not be granted unless the applicant submits, with his application, the prescribed fee and a copy of a written consent to such use signed by the owner, lessee or other person to use the place as an aerodrome; and any such authorisation granted shall be deemed to be cancelled on the receipt by the operator or the Director of a written withdrawal of such consent signed by the owner, lessee or such other person.
 - (4) The owner or lessee of, or other person entitled to use, a place authorised for use as an aerodrome for a period of more than one year shall permit the inspection of the place by an authorised person at least once a year; and shall pay the fee prescribed therefor.

GENERAL PROVISIONS

202. (1) The Director may require the licensee of an aerodrome to maintain in serviceable condition at that aerodrome an approved first aid kit, and to provide on demand a certificate from a registered medical practitioner, registered nurse or qualified pharmacist to the effect that such a kit is so maintained.
- (2) The Director may require the licensee of an aerodrome to maintain in serviceable condition at that aerodrome fire-fighting and crash appliances and equipment and general service facilities to such scale as the Director prescribes.
 - (3) Except with the approval of the Director, no building, pole, mast, fence or other structure shall be erected, extended or resited on any licensed aerodrome, or any tree-planted thereon, or any earthwork carried out, or any other activity undertaken which might create a hazard to air navigation.
 - (4) No -
 - (a) licensee of an aerodrome; or
 - (b) owner or lessee of, or other person entitled to use, a place authorised for use as an aerodrome shall permit the grazing of cattle, horses, sheep or other stock within the manoeuvring area of that aerodrome or place so authorised when air transport operations are notified as imminent or are taking place.

NOISE ABATEMENT

203. After consultation with such persons interested in civil aviation as the Minister may direct, the Director may, for the purpose of abatement of noise made by aircraft, impose limitations, restrictions and prohibitions in respect of aircraft operations, including the closure of specified aerodromes to all aircraft, or any specified aircraft, during specified hours.

Obstructions to Air Navigation and Lights

AERIAL LIGHTHOUSES

204. (1) No person shall establish or maintain an aerial lighthouse except with the approval in writing of the Director and subject to such conditions as may be specified in the approval.
- (2) No person shall alter the character of the light exhibited from an aerial lighthouse except with the approval in writing of the Director.
- (3) For the purpose of this section an aerial lighthouse includes any light which in the opinion of the Director may be confused with any aerial lighthouse or light established for the purpose of assisting air navigation.

DANGEROUS LIGHTS

205. (1) If any light is exhibited which -
- (a) being in the neighbourhood of an aerodrome is liable by reason of its glare to endanger aircraft arriving at or departing from the aerodrome; or
 - (b) is liable to endanger aircraft by reason of its liability to be mistaken for a light proceeding from an aerial lighthouse or for a light or part of a system of lights established or approved for display at or near an aerodrome or for marking an obstruction to air navigation, - the Minister may serve notice to the owner or occupier of the place where the light is exhibited or having charge of the light, requiring him, within a reasonable time to be specified in the notice, to take effectual means for extinguishing or screening the light and for preventing for the future the exhibition of any similar light.
- (2) The notice referred to in subsection (1) may be served either personally or by post, or by affixing it in some conspicuous place near to the light to which it relates.
- (3) If the requirements contained in a notice under this section are not complied with within the time specified, any person authorised in writing by the Minister may enter upon the place where the light is situated and, doing no unnecessary damage, may take such steps as may be necessary to secure compliance with those requirements, and the Minister may recover any expenses incurred in so doing as a civil debt from the person on whom the notice was served.

NOISE AND VIBRATION AT AERODROMES, ETC.

206. (1) The conditions under which noise and vibration may be caused by aircraft at any licensed aerodrome or authorised place shall be as follows -
- (a) that the aircraft is taking off or landing; or
 - (b) that the aircraft is manoeuvring on the ground or water; or
 - (c) that the engines are being operated in the aircraft -
 - (i) for the purpose of pre-take-off run-up; or
 - (ii) for the purpose of ensuring their satisfactory performance.

(iii) for the purpose of ensuring that the instruments, accessories or other components are in a satisfactory condition.

- (2) Engines removed from aircraft shall not be tested or run-up except where provision is made for the reduction of nuisance to a level satisfactory to the Director.

ABATEMENT OF HAZARDS CAUSED BY BIRDS IN VICINITY OF AERODROME

207. (1) If the Minister is satisfied that the presence of waste foodstuffs or other waste materials on any aerodrome or on any area of land in the vicinity of an aerodrome may cause such an attraction to birds as to constitute a hazard to aircraft, he may, by notice declare the aerodrome or area to be land to which this section applies.

- (2) Any person by whose act or default any waste foodstuffs or other waste materials are brought on to or left on any land to which this section applies so as to cause such an attraction to birds as to constitute a hazard to aircraft shall be guilty of an offence.

OBSTRUCTIONS TO AIR NAVIGATION

208. (1) If the Minister is of the opinion that any building, pole, mast, line, structure or other object is a hazard to air navigation by reason of its height or location he may, by notice in writing served on the owner or person in charge of the object or the owner or occupier of the place where the object is situated, require the owner or occupier to mark or illuminate or remove the object within a reasonable time and to a standard specified in the notice; and every person on whom such a notice is served shall comply with the requirements thereof.

- (2) The notice referred to in subsection (1) may be served either personally or by post, or by affixing it in some conspicuous place near to the object to which it relates.

PART 10 - APPROVED FLYING SCHOOLS, TRAINING ORGANISATIONS AND GROUND SCHOOLS

APPROVAL OF SCHOOLS AND TRAINING ORGANISATIONS

209. (1) The Director may grant an approval in respect of a flying school, training organisation or ground school established for the purpose of imparting instruction for any class of licence or rating under these Regulations.

- (2) Flying schools, training organisations and ground schools referred to in this section shall be classified according to the type of instruction imparted and any approval granted under subsection (1) shall be endorsed accordingly.

- (3) The equipment and personnel employed by an approved school or organisation shall be adequate for the purpose of imparting satisfactorily the class of instruction proposed.

- (4) The curricula, sequence of instruction and methods of training used in an approved school or training organisation shall be approved by the Director, who shall have regard to the standards required to be achieved by the trainees to enable them to pass the prescribed examinations and tests for the relevant licences or ratings.

- (5) An applicant for an approval shall furnish such information in relation to the school as may be required by the Director.

GROUND INSTRUCTORS

210. No person shall act as a ground instructor at an approved school or training organisation unless he has been approved for that purpose.

QUALIFICATIONS OF INSTRUCTORS

211. An approval to act as a ground instructor shall be granted only to a person whose qualifications render him competent to give instruction in one or more of the subjects included in the curricula, and each subject in respect of which any such person is approved to instruct shall be stated in the approval.

PART 11 - LOGBOOKS AND STATISTICAL RETURNS

Logbooks

LOGBOOKS

212. (1) The following logbooks shall be maintained in respect of Vanuatu aircraft and aircraft components intended for installation in any such aircraft -

- (a) for every aircraft - an aircraft logbook;
- (b) for every aircraft in which radio station equipment is installed under these Regulations - an aircraft radio logbook;
- (c) for every propeller in which provision is made for adjustment or variation of the pitch of the blades - a propeller logbook;
- (d) for every engine - an engine logbook;

Provided that a combined aircraft and engine logbook may be used for amateur built aircraft operating under a permit to fly and for such other aircraft as the Director may prescribe.

- (2) The owner of every Vanuatu aircraft shall be responsible for maintaining and preserving or causing to be maintained and preserved the logbooks required by this Part.

- (3) Logbooks required under these Regulations shall be deemed to be part of the aircraft or aircraft component to which they relate.

PATTERN OF LOGBOOKS

213. The logbooks referred to in this Part shall conform to an approved pattern.

PRESERVATION OF LOGBOOKS

214. All logbooks shall be preserved during the life of the aircraft, radio station, engine or propeller, as the case may be, for a period of 12 months after the last entry therein.

LOGBOOKS CARRIED IN AIRCRAFT

215. (1) Logbooks required in accordance with this Part may be left at the usual station of the aircraft.

- (2) When a logbook, other than a flight crew logbook, is carried in the aircraft, a duplicate logbook shall be maintained in a safe place on the ground.

- (3) When a logbook is kept at the usual station of the aircraft, a record of all matters occurring whilst the aircraft is absent from that station and which require to be entered in the logbook shall be maintained in the aircraft and shall subsequently be entered in the logbook.
- (4) For the purposes of this Part the expression "the usual station of the aircraft" means the station at which maintenance work is normally carried out.

INSTRUCTIONS FOR MAINTAINING LOGBOOKS

216. (1) All entries in logbooks shall be made in ink or material of an equivalent permanent nature.
- (2) Except as the Director otherwise prescribes or approves, logbooks shall be maintained in accordance with instructions contained therein.
 - (3) Entries in logbooks shall be made within 24 hours of the event to which they relate, with the exception that in the case of those logbooks normally kept at the usual station of the aircraft an entry shall be made within 24 hours of the return of the aircraft to that station;

Provided that where a logbook has been produced in compliance with the provisions of section 7, the entries shall be made within 7 days of its return.
 - (4) Logbook entries relating to maintenance of aircraft and aircraft components shall be certified by a person licensed or approved for the purpose, or authorised under section 185(d).
 - (5) The signature and either the aircraft maintenance engineer licence to number or the approval number in the case of a person approved for the purpose of giving the certificate of compliance, when followed by the date and written beside an entry in a logbook relating to maintenance work done to an aircraft or aircraft component, shall be deemed to be the certificate of compliance required under section 189(a).
 - (6) When inspection, repairs, overhauls or replacements to any aircraft or aircraft component fitted on the aircraft, have been required in consequence of the failure of any part or of damage caused by forced landing or accident, the entries relating to any such inspection, repairs, overhauls or replacements made in the appropriate logbook shall state that they have been required as a result of the failure, forced landing or accident, as the case may be.
 - (7) All logbook entries relating to inspections and other maintenance work done shall state the name and location of the workshop, aerodrome, or place where any such inspection or maintenance work was done.
 - (8) Where abbreviated logbook entries are made, as provided for in section 189, all entries in the separate maintenance record shall be made in ink or material of an equivalent permanent nature.

PART 12 - LICENSING AND APPROVAL OF AIRCRAFT MAINTENANCE PERSONNEL

GENERAL

217. (1) Subject to the provisions of this Part, the Director may grant -
- (a) aircraft maintenance engineer licences in the following classes -

- (i) aircraft maintenance engineer mechanical licence;
 - (ii) aircraft maintenance engineer avionic licence.
 - (b) aircraft maintenance engineer licence ratings;
 - (c) maintenance approvals;
 - (d) certificates of competency.
- (2) Any licence, rating, maintenance approval or certificate of competency shall be subject to such limitations and conditions as the Director may endorse thereon.
- (3) The Director may validate an aircraft maintenance engineer licence or an equivalent document issued by the competent authority in any contracting State, to authorise the holder to certify the airworthiness of Vanuatu aircraft and aircraft components. The validation shall not extend beyond the period of validity of the licence and shall be subject to such limitations as the Director may prescribe.
- (4) A licence, maintenance approval, or certificate of competency shall not be granted if the Minister is satisfied that the applicant is not a fit and proper person to hold it; and in any particular case the Minister may refuse the grant of a licence, maintenance approval or certificate of competency if in the circumstances of that case it appears to him that in the public interest it should not be granted.

AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER LICENCE

218. An applicant for an aircraft maintenance engineer licence shall meet the following requirements -

- (a) he shall be not less than 21 years of age;
- (b) he shall satisfy the Director that he has sufficient knowledge of the English or French language to perform the duties of an aircraft maintenance engineer;
- (c) he shall pass such written and oral examinations as the Director may prescribe; and
- (d) he shall satisfy the Director that he has adequate practical experience.

AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER LICENCE RATINGS

219. (1) The holder of an appropriate aircraft maintenance engineer licence may be granted a rating for a specified type or group of aircraft or aircraft components.

- (2) The types and groups of aircraft or aircraft components referred to in this Part shall be such as may be specified by the Director.
- (3) An applicant for the issue of a rating shall satisfy the Director that he has adequate practical experience on the type or group of aircraft or aircraft components for which the rating is sought.
- (4) The Director may require an applicant to -
 - (a) successfully complete an approved course of training on the particular type or group of aircraft or components for which the rating is sought; and
 - (b) pass such examinations as the Director may prescribe.

PRIVILEGES OF LICENCEES

220. (1) An aircraft maintenance engineer mechanical licence in category Minor shall authorise the holder, with respect to the aircraft components specified in the licence, to -
- (a) issue a maintenance release;
 - (b) issue a certificate of compliance after minor maintenance has been carried out to an aircraft or aircraft components.
- (2) An aircraft maintenance engineer avionic licence in category Minor shall authorise the holder, with respect to the aircraft and aircraft components specified in the licence, to -
- (a) issue a maintenance release;
 - (b) issue a certificate of compliance after minor maintenance has been carried out to an aircraft's electrical, electronic or instrument systems or equipment.
- (3) An aircraft maintenance engineer mechanical licence in category Major shall authorise the holder, with respect to the aircraft and aircraft components specified in the licence, to issue a certificate of compliance after major maintenance has been carried out to an aircraft or aircraft components.
- (4) An aircraft maintenance engineer avionic licence in category Major shall authorise the holder, with respect to the aircraft electrical, electronic and instrument systems and equipment specified in the licence, to issue a certificate of compliance after major maintenance has been carried out to an aircraft's electrical, electronic or instrument systems or equipment.
- (5) The Director may specify in Vanuatu Civil Airworthiness Requirements referred to in section 6(d) limitations, demarcations and additional privileges applicable to particular licence categories and ratings.

MAINTENANCE APPROVAL

221. (1) The Director may grant a maintenance approval to an applicant who does not hold an appropriate aircraft maintenance engineer licence or rating but who is otherwise competent, authorising him to issue a certificate of compliance or a maintenance release in respect of a specified type or group of aircraft or aircraft components.
- (2) The Director may require an applicant for the issue of a maintenance approval to -
- (a) pass such written or oral examinations as the Director may prescribe;
 - (b) satisfy the Director that he has adequate practical experience of the particular type or group of aircraft or aircraft components for which the maintenance approval is required;
 - (c) successfully complete a course of approved training on the particular type or group of aircraft or aircraft components for which the maintenance approval is required.

CERTIFICATE OF COMPETENCY

222. (1) The Director may require any person performing specialised processes which may affect the airworthiness of aircraft to hold a certificate of competency valid for the purpose.

- (2) The Director may grant a certificate of competency to an applicant who meets such requirements as may be prescribed by the Director.

VALIDITY OF LICENCES, RATINGS, APPROVALS AND CERTIFICATES

223. (1) Subject to section 8, an aircraft maintenance engineer licence shall continue in force indefinitely.
- (2) An aircraft maintenance engineer licence rating, maintenance approval, or certificate of competency shall remain valid for such period as may be endorsed thereon and may be renewed if the holder has met such requirements as the Director may prescribe.

RE-EXAMINATION

224. The Director may re-examine the holder of an aircraft maintenance engineer licence, rating, maintenance approval, or certificate of competency if he considers that action necessary to establish the holder's competency. As a result of any such re-examination the Director may vary or cancel the licence, rating, approval or certificate as he thinks fit.

APPROVAL OF AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING

225. (1) The Director may approve, on such conditions as he thinks fit, a training organisation providing training for aircraft maintenance engineers' licences or providing type courses on aircraft or aircraft components for the grant or extension of licence ratings.
- (2) Any training organisation approved under this regulation shall be approved only in respect of courses listed in a schedule of conditions to the approval.
- (3) The Director may approve a single course of instruction or training provided by an educational or training organisation or by a manufacturer or aircraft operator if the training or instruction given is required for, or is applicable to the grant or extension of, any aircraft maintenance engineer licence or rating.
- (4) An approval granted by the Director under this section shall continue in force until it is withdrawn but the Director may omit from, or include in the schedule such courses as he thinks fit.
- (5) An applicant for approval or the holder of an approval shall furnish such information in relation to any approved course as the Director may require.

APPROVED INSTRUCTORS

226. (1) Instructors conducting courses of instruction or training required or approved for the grant or extension of any aircraft maintenance engineer licence or rating must be approved for the purpose.
- (2) If the Director is satisfied that an applicant is qualified and competent to instruct in the particular subjects specified in the application for approval as an instructor, he may grant approval on such conditions as he thinks fit.
- (3) Subject to regulation 8, any approval granted under this section shall remain in force, unless otherwise specified, indefinitely.
- (4) The applicant for approval as an instructor or the holder of such approval shall furnish such information as to his qualifications and competency to instruct as the Director may require.

PART 13 - FLIGHT CREW LICENCES AND RATINGS

INTERPRETATION

227. In this Part unless the context otherwise requires, "licence" means a licence granted by the Director under the provisions of this Part.

Classes of Licences and Ratings

CLASSES OF LICENCES AND RATINGS

228. (1) The licences and ratings that may be granted under this Part are as follows -

- (a) Student pilot licence - aeroplane;
- (b) Private pilot licence - aeroplane;
- (c) Commercial pilot licence - aeroplane;
- (d) Senior commercial pilot licence - aeroplane;
- (e) Airline transport pilot licence - aeroplane;
- (f) Student pilot licence - helicopter;
- (g) Private pilot licence - helicopter;
- (h) Commercial pilot licence - helicopter;
- (i) Commercial pilot licence - glider;
- (j) Commercial pilot licence - free balloon;
- (k) Cadet flight navigator licence;
- (l) Flight navigator licence;
- (m) Cadet flight engineer licence;
- (n) Flight engineer licence;
- (o) Category E flight instructor rating - aeroplane;
- (p) Category D flight instructor rating - aeroplane;
- (q) Category C flight instructor rating - aeroplane;
- (r) Category B flight instructor rating - aeroplane;
- (s) Category A flight instructor rating - aeroplane;
- (t) Category E flight instructor rating - helicopter;
- (u) Category D flight instructor rating - helicopter;
- (v) Category C flight instructor rating - helicopter;
- (w) Category B flight instructor rating - helicopter;
- (x) Category A flight instructor rating - helicopter;

- (y) Aircraft type rating - pilot;
- (z) Aircraft type rating - flight engineer;
- (aa) Class 2 instrument rating - aeroplane
- (ab) Class 1 instrument rating - aeroplane;
- (ac) Class 2 instrument rating - helicopter;
- (ad) Class 1 instrument rating - helicopter;
- (ae) Flight radio-telephone operator rating;
- (af) Glider towing rating;
- (ag) Agricultural rating;
- (ah) Chemical rating;
- (ai) Compass rating.

- (2) The holder of a licence or rating shall have the privileges and be subject to the limitations specified in respect thereof in these Regulations.
- (3) The Director may authorise the holder of a licence of a class specified in paragraphs (b) to (j) of subsection (1) to act as a pilot, or as pilot in command, of an aircraft of a type not specified in the licence -
 - (a) for the purpose of testing the aircraft; or
 - (b) where the holder has qualified for the appropriate type rating, but the appropriate certification has not yet been completed; or
 - (c) where the aircraft is the first aircraft of its type in Vanuatu; and any person so authorised may act as pilot, or pilot in command, of the aircraft in accordance with such conditions as the Director may prescribe in the interests of safety.
- (4) A licence or rating shall be valid only so long as all requirements, limitations and conditions endorsed thereon or imposed in respect thereof under these Regulations are complied with.
- (5) A licence (whether renewed or not) shall be valid only from the time and for the period of time specified therein (which period shall not exceed the maximum validity period for that class of licence specified in section 235.
- (6) Subject to subsection (7) a rating shall be valid only for the period of validity (including any renewal period) of the licence on which it is endorsed or to which it relates.
- (7) On the expiry of a licence any rating endorsed thereon or relating thereto shall be transferred to a different class of licence of the same category granted to the same person (if any).
- (8) Notwithstanding any other provision of these Regulations, any licence or rating held by an applicant for a licence or rating of higher qualification shall lapse on the granting of such licence or rating.

Grant and Renewal of Licences and Ratings

GRANT OF LICENCES AND RATINGS

229. (1) The Director may grant a licence, or rating, specified in section 228 to any person who complies with the requirements specified in sections 232 to 234 and the requirements prescribed in Civil Aviation Safety Orders. Any such licence or rating may be granted subject to such requirements, limitations, and conditions as the Director considers necessary in the interests of safety.
- (2) A licence or rating -
- (a) that has been granted by the competent authority in a contracting State; and
 - (b) that has not expired; and
 - (c) the holder of which has complied with all conditions prescribed in that particular case by the Director - shall be deemed until its expiry to be a licence, or rating, of the class and subject to the limitations, specified by the Director in a writing notice to the holder.
- (3) Notwithstanding subsections (1) and (2), no licence or rating shall be granted or deemed to be a licence or rating under this section, if the Minister is satisfied that the applicant for, or holder of, the licence or rating is not a fit and proper person to hold the licence or rating or that the holding of the licence or rating by that person would not be in the public interest.

RENEWAL OF LICENCES

230. (1) The Director may renew a licence (whether expired or not) held by a person who complies with the requirements specified in sections 233 and 234 and the requirements prescribed in Civil Aviation Safety Orders.
- (2) A licence may be renewed for any period not exceeding the maximum validity period for that class of licence or rating specified in section 235.
- (3) Notwithstanding subsection (1) no licence shall be renewed if the Minister is satisfied that the holder of the licence or rating is not a fit and proper person to hold the licence or rating or that the renewal of the licence or rating would not be in the public interest.

PROOF OF IDENTITY

231. An applicant for a licence or rating may be required by the Director to produce satisfactory proof of his identity immediately before -
- (a) he undergoes an examination or flight test;
 - (b) the grant of the licence or rating.

Requirements to be fulfilled by Applicant for or Holder of Licence or Rating

MINIMUM AGE REQUIREMENTS

232. An applicant for a licence shall be aged not less than -

- (a) in the case of an applicant for a student pilot licence for any aircraft category, 16 years;
- (b) in the case of an applicant for a private pilot licence for any aircraft category, 17 years;
- (c) in the case of an applicant for a commercial pilot licence for any aircraft category, 21 years;
- (d) in the case of an applicant for a senior commercial pilot licence for an aeroplane, 21 years;
- (e) in the case of an applicant for an airline transport pilot licence for an aeroplane, 23 years;
- (f) in the case of an applicant for a cadet flight navigator licence, 18 years;
- (g) in the case of an applicant for a flight navigator licence, 21 years;
- (h) in the case of an applicant for a cadet flight engineer licence, 18 years;
- (i) in the case of an applicant for a flight engineer licence, 21 years.

MEDICAL REQUIREMENTS

233. (1) The Director may prescribe the medical requirements and standards to be met, or maintained, by a person who applies for the grant or renewal of, or holds, a licence or rating. Different requirements and standards may be prescribed in respect of different classes of licences and ratings.

(2) Every applicant for a licence or rating shall -

(a) submit himself to a medical examination conducted by a medical practitioner designated, or accepted for that purpose, by the Director; and

(b) satisfy the Director that he meets the medical requirements and standards prescribed for that class of licence or rating; and

(c) at the time of the medical examination, -

(i) make a declaration stating whether he has previously undergone a medical examination for the purpose of the grant or renewal of a licence or rating; and if so, with what result; and

(ii) answer all the questions that, in the opinion of the examining medical practitioner, are necessary for determining whether he meets the prescribed medical requirements and standards; and

(iii) authorise the disclosure to the Director of any information that has been acquired by any medical practitioner, hospital or other medical institution and that may assist the Director to determine whether the applicant meets the prescribed medical requirements and standards.

(3) Notwithstanding subsection (2), the Director may, in his discretion, exempt any person from compliance with any of the prescribed medical requirements and standards if the person complies with such conditions (if any) as the Director prescribes and the licence or rating granted to or held by the person is endorsed with the following limitations -

- (a) the holder shall not engage in international air navigation; and
 - (b) such other limitations (if any) as the Director considers necessary in the interests of safety.
- (4) Every holder of a licence or rating who fails to maintain the prescribed medical requirements and standards shall forthwith notify the Director of such failure.

KNOWLEDGE, SKILL AND EXPERIENCE REQUIREMENTS

234. (1) The Director may prescribe the requirements and standards relating to knowledge, skill and experience, and the demonstration thereof, that shall be met, or maintained, by a person who applies for the grant or renewal of, or holds, a licence or rating.
- (2) Every applicant for a licence or rating shall demonstrate that he has sufficient knowledge of the English or French language (both spoken and written) to enable him to adequately carry out his responsibilities as the holder of the licence or rating.
- (3) The Director may, in his discretion and on such conditions as he thinks fit, exempt from compliance with any of the prescribed requirements and standards relating to knowledge, skill and experience and the demonstration thereof, any person who has qualified as a flight crew member in any military force or who has acquired acceptable flight experience, technical knowledge and skill in civil aviation if the Director is satisfied that the person's experience, knowledge and skill warrant such exemption.

Maximum Validity Periods of Licences

MAXIMUM VALIDITY PERIODS OF LICENCES

235. The maximum validity periods of licences are as follows -

- (a) in the case of a student pilot licence for any aircraft category -
 - (i) where the holder is less than 50 years of age at the time the licence is granted or renewed, 2 years;
 - (ii) where the holder is 50 years of age or more at the time the licence is granted or renewed, 1 year;
- (b) in the case of a private pilot licence for any aircraft category -
 - (i) where the holder is less than 50 years of age at the time the licence is granted or renewed, 2 years;
 - (ii) where the holder is 50 years of age or more at the time the licence is granted or renewed, 1 year;
- (c) in the case of a commercial pilot licence for any aircraft category -
 - (i) where the holder is less than 50 years of age at the time the licence is granted or renewed, 1 year;
 - (ii) where the holder is 50 years of age or more at the time the licence is granted or renewed, 6 months;

- (d) in the case of a senior commercial pilot licence - aeroplane, 6 months;
- (e) in the case of an airline transport pilot licence - aeroplane, 6 months;
- (f) in the case of a cadet flight navigator licence, 1 year;
- (g) in the case of a flight navigator licence, 1 year;
- (h) in the case of a cadet flight engineer licence, 1 year;
- (i) in the case of a flight engineer licence, 1 year.

Privileges and Limitations of Licences and Ratings

STUDENT PILOT LICENCE

236. A student pilot licence authorises the holder to act, under the supervision of the holder of a category A, B or C flight instructor rating, as pilot in command of an aircraft of the category for which the licence is granted and that is not carrying passengers for the purpose of -

- (a) increasing his skill in order to qualify for the issue of a licence of higher qualification or obtain an additional rating to his licence; or
- (b) engaging in flying practice in order to qualify for the renewal of a licence that is no longer valid;

Provided that, if the student pilot engages in flying practice in order to qualify for the renewal of a licence that has been invalid for a period of less than one year, the requirement of supervision by a flight instructor shall not apply;

Provided also that the prohibition against the carriage of passengers by the student pilot shall not apply to the carriage of an authorised person or an approved flight examiner, who is testing the student pilot.

PRIVATE PILOT LICENCE

237. (1) Subject to subsection (2) a private pilot licence authorises the holder to perform the duties of the holder of a student pilot licence and to act, but not for remuneration, as -

- (a) pilot in command of an aircraft of the category for which the licence is granted, not operated for hire or reward, and to carry passengers therein;
- (b) co-pilot of an aircraft of the category for which the licence is granted, not operated for hire or reward, and required to be operated with a co-pilot.

(2) The holder of a private pilot licence shall not -

- (a) act as pilot in command or as co-pilot of an aircraft that is carrying passengers unless he is the holder of a rating for that type of aircraft or he is acting under section 248(1)(c); or
- (b) act as pilot in command or as co-pilot of an aircraft under IFR unless he is the holder of the appropriate instrument rating.

COMMERCIAL PILOT LICENCE

238. (1) Subject to subsection (2), a commercial pilot licence authorises the holder to exercise the privileges of the holder of a private pilot licence and to act as -

- (a) pilot in command of an aircraft of the category for which the licence is granted and that is engaged in aerial work operations;
- (b) pilot in command of an aircraft of the category for which the licence is granted, does not exceed 5700 kg maximum certificated take-off weight, and is engaged in air transport operations;
- (c) co-pilot of an aircraft of the category for which the licence is granted and that is required to be operated with a co-pilot;
- (d) third pilot in a 3-pilot crew, if his licence has been endorsed by the Director to the effect that he has satisfactorily completed a course of approved training for the type of aircraft in which he so acts;

Provided that he shall not occupy a pilot-control seat unless the aircraft is at an altitude of more than 20,000 ft.

(2) The holder of a commercial pilot licence shall not -

- (a) act as pilot in command or as co-pilot of an aircraft that is carrying passengers or operating for hire or reward unless he is the holder of a rating for that type of aircraft or he is acting under section 249(1)(c) or subsection (1)(d);
- (b) act as pilot in command or as co-pilot of an aircraft under IFR unless he is the holder of the appropriate instrument rating.

SENIOR COMMERCIAL PILOT LICENCE

239. (1) Subject to subsection (2), a senior commercial pilot licence authorises the holder to perform the duties of the holder of a commercial pilot licence and to act as pilot in command of an aircraft that is of the aircraft category for which the licence is granted, does not exceed 20,000 kg maximum certificated take-off weight, and is engaged in air transport operations.

(2) The holder of a senior commercial pilot licence shall not -

- (a) act as pilot in command or co-pilot of an aircraft that is carrying passengers or operating for hire or reward unless he is the holder of a rating for that type of aircraft or he is acting under section 238(1)(d) or 249(1)(c);
- (b) act as pilot in command or as co-pilot of an aircraft under IFR unless he is the holder of the appropriate instrument rating.

AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE

240. An airline transport pilot licence authorises the holder to act as pilot of any aircraft of the aircraft category for which the licence is granted and in any capacity;

Provided that he shall not -

- (a) act as pilot in command or co-pilot of an aircraft that is carrying passengers or operating for hire or reward unless he is the holder of a rating for that type of aircraft or he is acting under section 249(1)(c).
- (b) act as a flight instructor unless his licence includes the appropriate flight instructor rating.

CADET FLIGHT NAVIGATOR LICENCE

241. A cadet flight navigator licence authorises the holder to perform navigational duties in aircraft while under the supervision of the holder of a flight navigator licence authorises the holder to perform navigational duties in aircraft while under the supervision of the holder of a flight navigator licence for the purpose of -

- (a) obtaining practical experience in flight navigational duties in order to qualify for the issue of a flight navigator licence; or
- (b) qualifying for the renewal of a flight navigator licence.

FLIGHT NAVIGATOR LICENCE

242. A flight navigator licence authorises the holder to perform the duties of a cadet flight navigator and to -

- (a) perform navigational duties in aircraft, and
- (b) supervise the duties of the holder of a cadet flight navigator licence.

CADET FLIGHT ENGINEER LICENCE

243. A cadet flight engineer licence authorises the holder to perform flight engineer duties in aircraft while under the supervision of the holder of a flight engineer licence for the purpose of -

- (a) obtaining practical experience in flight engineering duties in order to qualify for the issue of a flight engineer licence; or
- (b) qualifying for the renewal of a flight engineer licence.

FLIGHT ENGINEER LICENCE

244. A flight engineer licence authorises the holder to perform the duties of a cadet flight engineer and to -

- (a) perform flight engineering duties in aircraft;
- (b) supervise the duties of the holder of a cadet flight engineer licence;

Provided that he shall not act as a flight engineer in an aircraft unless his licence includes a rating for that type of aircraft.

CATEGORY E FLIGHT INSTRUCTOR RATING

245. A category E flight instructor rating authorises the holder to -

- (a) give the holder of a commercial pilot licence, a senior commercial pilot licence, or an airline transport pilot licence technical and flight instruction in topdressing (including seed sowing, dusting, dropping of poison baits, and laying of poison) or spraying by the holder of a commercial pilot licence, a senior commercial pilot licence or an airline transport pilot licence, who does not hold an agricultural rating;

- (b) give conversion instruction for aircraft type rating purposes on agricultural aircraft or agricultural training aircraft;

Provided that he shall not give such instruction in respect of an aircraft unless he is the holder of a rating for that type of aircraft.

CATEGORY D FLIGHT INSTRUCTOR RATING

246. A category D flight instructor rating authorises the holder to give the holder of a private pilot licence, a commercial pilot licence, a senior commercial pilot licence or an airline transport pilot licence -

- (a) instrument flight instruction to the standard required for an instrument rating using radio aids to navigation;
- (b) conversion instruction for aircraft type rating purposes;

Provided that he shall not give such instruction in respect of an aircraft unless he is the holder of a rating for that type of aircraft;

Provided also that he shall not give instrument flight instruction unless he is the holder of the appropriate class 1 instrument rating and such radio aids are endorsed on the rating.

CATEGORY C FLIGHT INSTRUCTOR RATING

247. (1) Subject to subsection (2), a category C flight instructor rating authorises the holder, when under the supervision of the holder of an appropriate category A flight instructor rating or an appropriate category B flight instructor rating, to -

- (a) give flight instruction;
- (b) authorise solo flight other than first solo flight by the holder of a student pilot licence.

(2) The holder of a category C flight instructor rating shall not -

- (a) give flight instruction or authorise solo flight unless he is the holder of a rating for that type of aircraft;
- (b) have sole charge of flying training unless he has been under the supervision of the holder of a category A flight instructor rating or a category B flight instructor rating for a minimum of 6 consecutive months and has carried out a minimum of 100 hours of instructional flying under supervision;
- (c) give instrument flight instruction using radio aids to navigation unless he is the holder of the appropriate class 1 instrument rating and such radio aids are endorsed on the rating;
- (d) give flight instruction for hire or reward unless he is the holder of a commercial pilot licence, a senior commercial pilot licence, or an airline transport pilot licence.

CATEGORY B FLIGHT INSTRUCTOR RATING

248. (1) Subject to subsection (2), a category B flight instructor rating authorises the holder to -

- (a) give flight instruction;
- (b) authorise solo flight by the holder of a student pilot licence.

(2) The holder of a category B flight instructor rating shall not -

- (a) give flight instruction or authorise solo flight unless he is the holder of a rating for that type of aircraft;
- (b) give instrument flight instruction using radio aids to navigation unless he is the holder of the appropriate class 1 instrument rating and such radio aids are endorsed on the rating;
- (c) give flight instruction for hire or reward unless he is the holder of a commercial pilot licence, a senior commercial pilot licence or an airline transport pilot licence.

CATEGORY A FLIGHT INSTRUCTOR RATING

249. (1) Subject to subsection (2), a category A flight instructor rating authorises the holder to -

- (a) give flight instruction;
- (b) authorise solo flight by the holder of a student pilot licence;
- (c) act as pilot in command or as instructor in all single engine aircraft (other than ski-equipped or float-equipped aircraft) not exceeding 2300 kg maximum certificated take-off weight.

(2) The holder of a category A flight instructor rating shall not -

- (a) except as provided in subsection (1)(c), give flight instruction or authorise solo flight unless he is the holder of a rating for the type of aircraft used;
- (b) give instrument flight instruction using radio aids to navigation unless he is the holder of the appropriate class 1 instrument rating and such radio aids are endorsed on the rating;
- (c) give flight instruction for hire or reward unless he is the holder of a commercial pilot licence, a senior commercial pilot licence or an airline transport pilot licence.

CLASS 2 INSTRUMENT RATING

250. A class 2 instrument rating authorises the holder to act, in aircraft not exceeding 5700 kg maximum certificated take-off weight, as -

- (a) pilot in command or co-pilot, by night in visual meteorological conditions beyond a distance of 5 nautical miles from an aerodrome, in accordance with such conditions as the Director may prescribe;
- (b) co-pilot of an aircraft under instrument flight rules.

CLASS 1 INSTRUMENT RATING

251. A class 1 instrument rating authorises the holder to -

- (a) act as pilot in command or co-pilot of an aircraft under instrument flight rules;
- (b) supervise the duties of a pilot who is gaining recent instrument flight experience in order to qualify for the renewal of an instrument rating or to comply with the recent experience requirements of an instrument rating;

Provided that he shall not carry out a let-down procedure under instrument flight rules unless the rating includes an endorsement for the type of radio aid to be used.

FLIGHT RADIO TELEPHONE OPERATOR RATING

252. (1) A flight radio telephone operator rating authorises the holder to carry out the radio telephone service of any aircraft, aeronautical station or mobile surface station, -

(a) that operates on frequencies allocated exclusively to the aeronautical mobile service; and

(b) the operation of whose transmitter requires only the use of simple external switching devices without any manual adjustment of frequency determining elements; and

(c) whose transmitter itself maintains the stability of the frequencies within the limits of tolerance specified.

(2) Except as required in the execution of his duties, a person licenced to operate radio equipment in aircraft shall not divulge to any person the contents or purport of any information that he obtains in the course of his duty.

GLIDER TOWING RATING

253. A glider towing rating authorises the holder to act as pilot in command of an aeroplane towing a glider.

AGRICULTURAL RATING

254. An agricultural rating authorises the holder to act as pilot in command of an aircraft that is top-dressing (including seed sowing, dusting, dropping of poison baits and laying of poison) or spraying, subject to the limitations specified in the rating.

CHEMICAL RATING

255. A chemical rating authorises the holder to act as pilot in command of an aircraft that is applying animal poisons or agricultural chemicals classified as insecticides, fungicides or herbicides.

COMPASS RATING

256. A compass rating authorises the holder to certify the compensation of the type of magnetic compass endorsed on the rating.

General

PRODUCTION OF LICENCES

257. The holder of a licence shall keep the licence in his possession at all times when operating as a member of a flight crew engaged in air transport operations; and shall present it for inspection on demand by an authorised person;

Provided that this section shall not apply if the licence has been forwarded to the Director and not returned.

FLIGHT CREW LOGBOOKS

258. (1) Every flight crew member shall keep a record of his flight time in a flight crew logbook appropriate to the class of licence which he holds or for which he wishes to qualify.

(2) Every flight crew logbook shall be in a form approved by the Director.

- (3) All entries in flight crew logbooks shall be made in ink or in a material of an equivalent permanent nature.
- (4) Flight crew logbooks shall be maintained in accordance with instructions issued by the Director.
- (5) Entries in flight crew logbooks shall be certified as correct in accordance with instructions issued by the Director.
- (6) Every flight crew member shall keep his flight crew logbooks in his possession for at least 12 months after the date the member held for the last time a licence of the type to which the logbooks relate.

CREDITING OF FLIGHT AND GROUND TIME

259. (1) Flight times entered in flight crew logbooks shall be credited for the purposes specified in, and in accordance with, instructions issued by the Director.
- (2) Instrument ground time entered in flight crew logbooks shall be credited for the purposes specified in, and in accordance with, instructions issued by the Director.
- (3) Flight time undertaken while a licence or rating was invalid shall not be credited towards the flight experience required for the issue of a licence or rating of higher qualification or towards the flight experience required for the renewal of a licence or rating.
- (4) Flight time entered in a flight crew logbook that has been lost or destroyed shall be accepted for crediting purposes only if it can be substantiated to the satisfaction of the Director.

PART 14 - FEES, SAVING

EXAMINATIONS

260. (1) Fees in respect of technical examinations and flight tests for, and the granting or renewal of licences, ratings or certificates, shall be payable in accordance with the following table -

Licence, Rating or Certificate	Fee for Issue	Fee for Renewal	Fee for each Technical Examination Paper Taken	Fee for Flight for Practical Test
Flight Crew				
	Vatu	Vatu	Vatu	Vatu
Student pilot licence	2000	2000	-	-
Private pilot licence	2000	2000	1000	2000 (Renewal flight test- 2000)
Commercial pilot licence	2000	2000	1000	3000
Senior Commercial pilot licence	2500	2000	1000	3000
Airline transport pilot licence	2500	2000	1000	3000
Cadet flight navigator licence	2000	2000	-	-
Flight navigator licence	2000	2000	1000	3000
Cadet flight engineer licence	2000	2000	-	-
Flight engineer licence	2500	2000	1000	3000
Instrument rating class 1	1000	1000	1000	3000
Instrument rating class 2	1000	1000	1000	3000
Aural morse signalling test				1000
Flight instructor rating categories A, B and C	1000	-	1000	3000 (Annual flight test- 2500)
Flight instructor rating categories D and E	1000	-	-	3000
Aircraft type rating	1000	-	1000	3000
Flight radio telephone operator rating	1000	-	1000	3000
Glider towing rating	1000	-	-	3000

Licence, Rating of Certificate	Fee for Issue	Fee for Renewal	Fee for each Technical Examination Paper Taken	Fee for Flight for Practical Test
--------------------------------	---------------	-----------------	--	-----------------------------------

Flight Crew

	Vatu	Vatu	Vatu	Vatu
Chemical rating	1000	-	1000	-
Compass rating	1000	-	-	3000
Licence or rating extension	1000	-	-	-
Special flight tests not otherwise provided for	-	-	-	5000
Foreign licence validations	1000	-	Fee appropriate to licence, or rating involved	Fee appropriate to licence or rating involved

Aircraft Maintenance Engineer

Aircraft Maintenance Engineer Licence in Category "Minor"	2000	-	1000	-
Aircraft Maintenance Engineer licence in Category "Major"	2000	-	1000	-
Each Aircraft Maintenance Engineer rating	1000	1000	1000	-
Maintenance Approval	1000	1000	1000	3000
Certificate of competency	1000	1000	1000	3000

NOTE: (1) The fee in respect of the renewal of aircraft maintenance engineer licence ratings shall be 1000 vatu irrespective of the number of ratings held.

(2) No fee shall be payable for oral and practical technical examinations which are supplementary to written examinations. If oral or practical examinations are conducted instead of written examinations, the fee shall be the same as that prescribed for the written examination.

(3) The fee for review and recount of marks in each examination paper shall be 1000 vatu.

CERTIFICATES OF REGISTRATION AND AIRWORTHINESS

261. (1) The fee in respect of the first registration of every aircraft shall be 3000 vatu. Thereafter a fee of 1,000 vatu shall be payable in respect of each registration on transfer.
- (2) The fee to be charged in respect of every type certificate of airworthiness or certificate of type approval shall be in the discretion of the Director and shall be based upon, but shall not exceed, the cost of the investigation into the design and construction of the aircraft or aircraft components for the purposes of the certificate.
- (3) The fee in respect of the issue of every series certificate of airworthiness shall be 20,000 vatu for aircraft over 5700 kg, 10,000 vatu for aircraft over 2950 kg, and 5,000 vatu for aircraft over of 2950 kg below. A fee of 10,000 vatu for aircraft over 5700 kg, 5,000 vatu for aircraft over 2950 kg, and 3,000 vatu for aircraft of 2950 kg or below, shall be charged in respect of every renewal of any such certificate.

AERODROMES

262. (1) A fee of 10,000 vatu shall be payable for the issue of a licence for a private aerodrome.
- (2) A fee of 10,000 vatu shall be payable for the issue of an authorisation to use a place as an aerodrome for the take-off and landing of aircraft on air transport operations.
- (3) A fee of 10,000 vatu shall be payable for an annual inspection of licensed aerodrome.
- (4) A fee of 10,000 vatu shall be payable for an annual inspection of a place authorised for use as an aerodrome for the take-off and landing of aircraft on air transport operations:

Provided that no such fees shall be payable by a Government department.

MISCELLANEOUS FEES

263. (1) The fee payable in respect of the validation of a certificate of airworthiness under section 176 shall be 10,000 vatu.
- (2) No fee shall be payable in respect of the issue or renewal of any licence, rating or certificate under these regulations in any case where the applicant is an employee of the State and the licence, rating or certificate is required by the applicant in the performance of his duties.
- (3) A fee of 1,000 vatu shall be payable for the issue of a duplicate licence, rating or certificate of any kind when the original is lost or destroyed.
- (4) A fee of 5,000 vatu shall be payable for the issue of a permit to fly and a fee of 2000 vatu shall be payable for the renewal of any such permit.
- (5) A fee of 10,000 vatu shall be payable for the issue of an air service certificate and a fee of 2,000 vatu shall be payable for every transfer of any such certificate.

- (6) A fee of 1000 vatu shall be payable for the issue of any licence, rating or certificate not otherwise specified in this Part and a fee of 1000 vatu in respect of every renewal thereof. A fee of 1000 vatu shall be payable for each paper in any examination taken for the purpose of attaining any such licence, rating or certificate.

PAYMENT OF FEES

264. Until the appropriate fee has been paid the Director may refuse to do any act, or permit any act to be done, or to receive any document, in respect of which that fee is payable.

PART 15 - MISCELLANEOUS

TRANSITIONAL SAVING OF LICENCES ETC.

265. Every License, permit, certificate, approval, order or any other document issued or thing done under the law in force immediately before the coming into operation of these Regulations, in respect of any matter for which provision is made in these Regulations, shall continue to have effect according to its tenor until the date, if any, of its expiry, as if it had been issued or done under these Regulations.

COMMENCEMENT

266. These Regulations shall come into operation on the date of their publication in the Gazette.

MADE at Port Vila this 28th day of May, 1984.

A. SANDE
Minister of Transport, Communications
and Public Works

THE SCHEDULE - CLASSIFICATION OF AIRCRAFT (section 1(2))

Aircraft	Non-power-driven balloon	Free balloon	Spherical free balloon Non-spherical free balloon
		Captive balloon	Spherical captive balloon Non-spherical captive balloon
	Power-driven	Airship	Rigid airship Semi-rigid airship Non-rigid airship
		Glider Kite (4)	Land glider Sea glider (2)
Heavier-than-air aircraft	Non-power-driven	Aeroplane	Landplane (3) Seaplane (2) Amphibian (2)
			Gyroplane Land gyroplane(3) Sea gyroplane(2) Amphibian gyroplane (2)
	Power-driven	Rotorcraft	Helicopter Land helicopter(3) Sea helicopter(2) Amphibian helicopter(2)
			Land ornithopter (3) Sea ornithopter (2) Amphibian ornithopter (2)

- (1) Generally designated "kite balloon"
- (2) "Float" or "boat" may be added as appropriate
- (3) Includes aircraft equipped with ski-type landing gear (substitute "ski" for "land")
- (4) For the purpose of completeness only

ARRETE N° 22 DE 1984 SUR L'AVIATION CIVILE (REGLEMENT)

TITRE 1 - DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

1. Définitions
2. Application du règlement
3. Respect du règlement militaire

TITRE 2 - ADMINISTRATION

4. Instructions ministérielles
5. Publications de l'Aviation civile
6. Enseigne de l'Aviation civile de Vanuatu
7. Présentation des documents et registres
8. Retrait, annulation et modification des titres
9. Modification des titres
10. Droit d'accès
11. Réglementation et contrôle de l'accès
12. Troubles et dommages
13. Interdiction d'exploitation des aéronefs

TITRE 3 - CONDITIONS DE VOL

14. Conditions générales de vol
15. Exploitation des planeurs
16. Exploitation des ballons libres
17. Survol du territoire vanuatuan par des aéronefs étrangers
18. Exploitation des aéronefs étrangers sur le territoire national
19. Survol des territoires étrangers
20. Survol de la haute mer
21. Aéroport d'entrée
22. Aéronef sans pilote
23. Vols internationaux réguliers et non réguliers
24. Documents de bord
25. Documents de bord requis sur les vols intérieurs
26. Documents de bord requis sur les vols internationaux
27. Devis de poids
28. Etats journaliers des vols
29. Journaux de bord

30. Restrictions relatives à la cargaison
31. Transport de marchandises dangereuses
32. Transport d'armes à feu
33. Transport de dispositifs électroniques portatifs
34. Largage
35. Zones interdites, règlementées ou dangereuses
36. Utilisation des aérodrômes
37. Expérience récente
38. Contrôles de compétence et d'aptitude physique
39. Limitation du temps de vol - Travail aérien
40. Limitation du temps de vol - Transport aérien
41. Vols d'urgence
42. Opérations dangereuses et entretien de l'aéronef
43. Autorisations du contrôle de la circulation aérienne
44. Hauteur de sécurité minimum
45. Acrobaties aériennes
46. Fêtes et revues aéronautiques
47. Conditions simulées de vol aux instruments
48. Vols de nuit
49. Survol de l'eau
50. Remorquage et ramassage
51. Descentes en parachute
52. Instructeurs de vol agréés
53. Personnes agréées pour les vols IFR
54. Personnes agréées pour les opérations agricoles
55. Pilotes d'essai
56. Vol sans passagers
57. Interdiction de transport de passagers par des élèves-pilotes
58. Débarquement et contrainte des personnes
59. Interdiction de fumer
60. Effectifs minimums
61. Transport de copilotes
62. Transport de mécaniciens navigants
63. Transport de navigateurs
64. Transport d'opérateurs radio navigants
65. Personnel commercial de bord
66. Boissons alcoolisées et drogues
67. Age du pilote
68. Pilote commandant de bord
69. Responsabilités du pilote commandant de bord

70. Responsabilités du pilote commandant de bord avant le vol
71. Planification des vols
72. Vérification radio au sol
73. Vérification au sol des moteurs
74. Utilisation de la piste
75. Manipulation des commandes de l'aéronef
76. Occupation de certaines places
77. Vol en atmosphère givrante
78. Sections interdites de l'aéronef
79. Conditions dangereuses de vol
80. Système de vérification en vol
81. Port de ceintures de sécurité
82. Equipement de secours et de sauvetage
83. Marquage des sorties
84. Maintien ou niveau de compétence des pilotes
85. Compétences du pilote commandant de bord
86. Relèves des temps de vol
87. Inspections effectuées par les personnes autorisées et transports de ces personnes
88. Minima météorologiques d'aérodrome
89. Respect des minima météorologiques
90. Conditions météorologiques
91. Règles applicables aux aérodromes de dégagement
92. Fermeture des aérodromes
93. Réserves de carburant et de lubrifiant
94. Utilisation des ballons captifs
95. Avitaillement en carburant et précautions au sol contre l'incendie
96. Priorité de passage
97. Vol en formation
98. Aéronefs circulant sur l'eau
99. Evolution des aéronefs dans les zones de circulation d'aérodrome
100. Règles de circulation d'aérodrome
101. Plans de vol
102. Plans de vol exploitation
103. Désignation de l'espace aérien
104. Règles d'exploitation
105. Règles de vol à vue
106. Conditions régissant les vols VFR
107. Interruption des opérations aériennes VFR

- 108. Tableau de niveaux de croisière
- 109. Classification des vols IFR
- 110. Procédures applicables aux vols IFR
- 111. Compte-rendu de position
- 112. Communications radio des vols IFR
- 113. Altitude des vols IFR
- 114. Instruments et équipements minimums
- 115. Instruments et équipements des vols IFR
- 116. Instruction en matière de vol IFR
- 117. Instruments et équipements des vols de nuit
- 118. Instruments requis pour les opérations de transport aérien
- 119. Radar météorologique
- 120. Instruments des aéronefs d'entraînement
- 121. Instruments, équipements et dispositifs de sécurité
- 122. Équipement de secours et de survie
- 123. Alimentation en oxygène

TITRE 4 - FEUX ET SIGNAUX

- 124. Respect du règlement
- 125. Aérodynes motopropulsés
- 126. Aéronefs à la surface de l'eau
- 127. Aéronefs à la surface de l'eau, non maîtres de leur manoeuvre
- 128. Aéronefs à la surface de l'eau au mouillage
- 129. Planeurs
- 130. Interprétation
- 131. Utilisation des signaux prescrits
- 132. Respect des signaux
- 133. Transmission
- 134. Signaux à l'intention des aéronefs
- 135. Signalisation de la circulation au sol
- 136. Signaux émis par les aéronefs
- 137. Signaux pyrotechniques
- 138. Zones interdites et réglementées
- 139. Signalisation au sol
- 140. Signaux de détresse
- 141. Signaux d'urgence
- 142. Autres signaux

TITRE 5 - OPERATIONS AERIENNES

- 143. Classification des opérations et conditions d'exploitation
- 144. Utilisation des aéronefs
- 145. Performance des aéronefs
- 146. Respect des limites de performance imposées
- 147. Certificats de service aérien
- 148. Instructions à l'intention du personnel
- 149. Contrôle d'exploitation
- 150. Attributions des agents techniques d'exploitation
- 151. Coordination du contrôle d'exploitation et des autres services
- 152. Manuel d'exploitation
- 153. Entraînement et contrôle des compétences
- 154. Respect des règlements étrangers
- 155. Essais d'homologation
- 156. Manuel d'entretien
- 157. Instruction du personnel
- 158. Définition du terme aéronef

TITRE 6 - IMMATRICULATION ET MARQUES DES AERONEFS

- 159. Registre d'immatriculation des aéronefs
- 160. Délivrance de certificats d'immatriculation
- 161. Mutation de propriété
- 162. Hypothèques
- 163. Annulation d'immatriculation
- 164. Nationalité des aéronefs
- 165. Marques de nationalité et d'immatriculation
- 166. Marques
- 167. Marques spéciales et identification des aéronefs
- 168. Pose des marques
- 169. Emplacement des marques
- 170. Taille des marques
- 171. Caractéristiques des marques

TITRE 7 - CONDITIONS DE NAVIGABILITE

- 172. Délivrance des certificats de navigabilité
- 173. Autorisation de vol
- 174. Classification des aéronefs
- 175. Certificat d'homologation de type
- 176. Validation et remplacement des certificats de navigabilité des aéronefs importes
- 177. Période de validité des certificats de navigabilité et des autorisations de vol
- 178. Conditions régissant les certificats de navigabilité
- 179. Retrait des certificats de navigabilité et des autorisations de vol
- 180. Manuel de vol
- 181. Interdiction de vol des aéronefs étrangers
- 182. Visite des aéronefs et délivrance des fiches d'entretien
- 183. Certificats des aéronefs vanuatuans circulant en dehors de Vanuatu
- 184. Entretien de l'aéronef
- 185. Délivrance de certificats après entretien
- 186. Services d'entretien des entreprises d'exploitation
- 187. Modification et réparation des aéronefs et éléments d'aéronefs
- 188. Conditions régissant révision, modification, remplacement, réparation et visite des aéronefs
- 189. Certificat de conformité
- 190. Certificats d'agrément et délégation de responsabilités
- 191. Rapports, investigations et réparation des défauts
- 192. Dispositions générales

TITRE 8 - EQUIPEMENT RADIO

- 193. Equipement radio de bord
- 194. Equipement radio
- 195. Homologation des équipements et stations radio
- 196. Installation et entretien de l'équipement radio
- 197. Utilisation de l'équipement radio
- 198. Dérogations

TITRE 9 - AERODROMES, OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE
ET FEUX

- 199. Classification des aérodromes
- 200. Licences d'aérodrome
- 201. Endroit autorisé comme aérodrome
- 202. Dispositions générales
- 203. Atténuation du bruit
- 204. Phares
- 205. Lumières dangereuses
- 206. Bruit et vibration dans les aérodromes
- 207. Péril aviaire à proximité des aérodromes
- 208. Obstacles à la navigation aérienne

TITRE 10 - AGREMENT DES CENTRES DE FORMATION AERONAUTIQUE

- 209. Agrément des centres de formation aéronautique
- 210. Instructeurs au sol
- 211. Qualifications des instructeurs

TITRE 11 - DOCUMENTS ET RAPPORTS STATISTIQUES

- 212. Livrets
- 213. Forme des livrets
- 214. Conservation des livrets
- 215. Livrets de bord
- 216. Tenue des livrets

TITRE 12 - LICENCES ET AGREMENT DU PERSONNEL D'ENTRETIEN D'AERONEF

- 217. Dispositions générales
- 218. Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef
- 219. Qualifications de mécanicien d'entretien d'aéronef
- 220. Privilèges des titulaires de licences
- 221. Autorisations d'entretien aéronautique
- 222. Brevets d'aptitude
- 223. Validité des licences, qualifications, autorisations et brevets
- 224. Examens

- 225. Homologation de la formation en matière d'entretien aéronautique
- 226. Instructeurs agréés

TITRE 13 - LICENCES ET QUALIFICATIONS DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

- 227. Définitions
- 228. Classes de licences et de qualifications
- 229. Délivrance des licences et qualifications
- 230. Renouvellement des licences
- 231. Preuve de l'identité
- 232. Limites d'âge
- 233. Aptitude physique
- 234. Connaissances, compétence et expérience
- 235. Période maximale de validité des licences
- 236. Licence d'élève pilote
- 237. Licence de pilote privé
- 238. Licence de pilote professionnel
- 239. Licence de pilote professionnel de première classe
- 240. Licence de pilote de ligne
- 241. Licence de second navigateur
- 242. Licence de navigateur
- 243. Licence de second mécanicien navigant
- 244. Licence de mécanicien navigant
- 245. Qualification d'instructeur de vol de catégorie "E"
- 246. Qualification d'instructeur de vol de catégorie "D"
- 247. Qualification d'instructeur de vol de catégorie "C"
- 248. Qualification d'instructeur de vol de catégorie "B"
- 249. Qualification d'instructeur de vol de catégorie "A"
- 250. Qualification de vol aux instruments de deuxième classe
- 251. Qualification de vol aux instruments de première classe
- 252. Qualification d'opérateur radionavigant
- 253. Qualification remorquage de planeur
- 254. Qualification opérations agricoles
- 255. Qualification opérations chimiques
- 256. Qualification compas
- 257. Présentation des licences

- 258. Registres de temps de vol
- 259. Temps de vol et temps aux instruments au sol

TITRE 14 - DROITS ET CLAUSE DE SAUVEGARDE

- 260. Examens
- 261. Certificats d'immatriculation et de navigabilité
- 262. Aérodrômes
- 263. Autres droits
- 264. Paiement des droits
- 265. Clause de sauvegarde des titres
- 266. Entrée en vigueur

REPUBLIQUE DE VANUATU

ARRETE N° 22 DE 1984 SUR L'AVIATION CIVILE (REGLEMENT)

LE MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET TRAVAUX PUBLICS

VU l'article 3 de la loi n° 38 de 1982 sur l'aviation civile.

A R R E T E :

TITRE 1 - DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

DEFINITIONS

1. Dans le présent règlement ainsi que dans tous avis, arrêtés, instructions et autres instruments pris en vertu de ce texte, sous réserve du contexte :

"Acrobaties aériennes" désigne des évolutions en vol autres que les manoeuvres de vol normales et comprend les loopings, les tonneaux, les retournements et les vrilles ;

"aérodrome" désigne une surface définie de terre ou de mer destinée ou conçue pour être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'atterrissage, le décollage, les manoeuvres au sol et pour l'entretien des aéronefs ; ce terme comprend tous les bâtiments, installations et matériels, situés sur cette surface ou à proximité, utilisés par l'aérodrome ou pour son administration ;

"aérodrome agréé" désigne un aérodrome agréé en vertu du présent règlement ;

"aérodrome civil d'Etat" désigne un aérodrome exploité par le Ministre ;

"aérodrome contrôlé" désigne un aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome ;

"aérodrome de dégagement" désigne un aérodrome spécifié au plan de vol vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu ; cette expression peut comprendre l'aérodrome de départ ;

"aérodrome régulier" désigne un aérodrome susceptible de figurer dans le plan de vol comme aérodrome d'atterrissage prévu ;

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

"aéronef apte au vol" désigne un aéronef (y compris ses éléments, son carburant et les matériaux ou substances essentiels à sa construction ou à son fonctionnement) pouvant être utilisé, en vol ou autrement, avec sécurité et efficacité et qui se conforme à toutes les prescriptions édictées au présent règlement et dans les textes connexes, en matière d'inspection, d'entretien, de modification, de réparation, de conception, de construction et, d'une façon générale, en matière de sécurité ;

"aéronef étranger" désigne tout aéronef autre qu'un aéronef vanuatuan ;

"aéronef militaire" comprend les aéronefs des armées de l'air, de terre et de mer ainsi que tout aéronef utilisé pour les besoins de ces armées ;

"aéronef vanuatuan" désigne tout aéronef immatriculé à Vanuatu en vertu du présent règlement ;

"aéroport" désigne un aérodrome équipé d'installations offertes au public et destinées à abriter, entretenir ou réparer les aéronefs ainsi qu'à accueillir ou débarquer des passagers ou des marchandises ;

"aérostat" désigne toute aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air ;

"aire de manoeuvre" désigne la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages et atterrissages des aéronefs et pour les manoeuvres au sol qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissage ; cette expression n'inclut pas les aires réservées pour le chargement, le déchargement ou l'entretien des aéronefs ;

"aire de mouvement" désigne la partie d'un aérodrome destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs ainsi qu'aux manoeuvres à la surface, y compris l'aire de manoeuvre, d'entretien et les aires de trafic ;

"aire de trafic" désigne une aire définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement du fret, le ravitaillement en carburant, le stationnement ou l'entretien ;

"altitude" désigne la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer ;

"approuvé" veut dire approuvé par écrit par le Directeur ;

"autogire" désigne un giravion dont les rotors ne sont pas entraînés par un organe moteur et dont la propulsion est assurée par une hélice, entraînée par un organe moteur et tournant sur un axe sensiblement horizontal ;

"autorisation du contrôle de la circulation aérienne" désigne l'autorisation accordée à un aéronef de manoeuvrer dans des conditions spécifiées par un organe du contrôle de la circulation aérienne ;

"autorisation de vol" désigne un certificat délivré par le Directeur autorisant l'utilisation, à des fins privées, d'un aéronef qui ne remplit pas les conditions de délivrance d'un certificat de navigabilité ;

"autorités compétentes" désigne l'agence exerçant l'autorité d'un Etat, dans le domaine envisagé ;

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

"avionique" désigne les instruments et les éléments et systèmes électriques, et électroniques d'un aéronef ;

"avitaillement en carburant" comprend l'avitaillement et la reprise du carburant, les vérifications de débit du carburant ainsi que l'étalonnage et la vidange des réservoirs de l'aéronef ;

"ballon" désigne un aérostat non entraîné par un organe moteur ;

"catégorie d'aéronef" désigne les types suivants d'aéronef : avions, hélicoptères, planeurs et ballons ;

"circuit de circulation de l'aérodrome" désigne le trajet suivi par un aéronef volant aux abords d'un aérodrome ;

"circulation aérienne" désigne l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome ;

"circulation d'aérodrome" désigne l'ensemble de la circulation sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome ;

"conditions météorologiques de vol aux instruments" désigne les 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 ;

"conditions météorologiques de vol à vue" désigne les conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés ;

"contrôle d'aérodrome" désigne l'organe chargé d'assurer le contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome ;

"contrôle de la circulation aérienne" désigne le service assuré dans le but :

- a) d'empêcher les abordages entre aéronefs ;
- b) d'empêcher les collisions, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles ;
- c) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne ;

"contrôle d'exploitation" désigne l'exercice, conforme aux dispositions du présent règlement, du droit de faire entreprendre, poursuivre, dérouter ou terminer un vol ;

"Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et embrasse les normes internationales ainsi que les pratiques et procédures recommandées, adoptées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale conformément à l'article 37 de la Convention ;

"copilote" désigne le titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du commandant de bord ; ce terme ne comprend pas les pilotes se trouvant à bord d'un aéronef dans le but de recevoir une instruction en vol ;

"Directeur" désigne le directeur de l'Aviation civile ;

"éléments d'aéronef" comprend la cellule, les moteurs, hélices, instruments, équipements, l'appareil radio, les installations, accessoires et matériels utilisés pour la construction, l'entretien et le fonctionnement d'un aéronef ;

"entraîneur synthétique de vol" désigne un appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol ; cette expression inclut :

- a) le simulateur de vol, appareillage donnant une représentation exacte du poste d'équipage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste l'environnement normal des membres d'équipage de conduite, les systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef ;
- b) l'entraîneur de procédure de vol, appareillage donnant une représentation de l'aéronef et simulant de façon réaliste l'environnement du poste d'équipage, les indications des instruments, les systèmes élémentaires ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie ou d'un certain type ;
- c) l'entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste d'équipage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments, dans lequel un pilote peut apprendre les procédures et manœuvres élémentaires de vol aux instruments ou dans lequel ses connaissances peuvent être contrôlées ;

"entreprise agréée" désigne toute entreprise ou personne agréée en vue d'assurer les fonctions prescrites par le présent règlement en matière de navigabilité des aéronefs ;

"entreprise de transport aérien" désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien et entreprise vanuatueuse de transport aérien désigne toute entreprise dont le lieu principal d'activités est situé à Vanuatu ;

"entretien" désigne tous travaux et inspections effectués dans le but d'assurer le maintien de la navigabilité d'un aéronef ou de ses éléments ; ce terme inclut grande et petits travaux d'entretien ;

"espace aérien contrôlé" désigne un espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré pour les vols contrôlés ;

"Etat contractant" désigne tout Etat qui est partie à la Convention ;

"Etat d'immatriculation" désigne l'Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit ;

"exploitant" désigne toute personne ou organisme qui, soit en qualité de propriétaire, soit en qualité d'affrèteur, se livre à l'exploitation d'aéronefs ;

"fiche d'entretien" désigne le certificat, délivré selon la procédure prescrite qui atteste l'entretien et la navigabilité d'un aéronef et de ses éléments ;

"fret" comprend les marchandises, la poste et les bagages ;

"giravion" désigne tout aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors, autour d'axes sensiblement verticaux ;

"grands travaux d'entretien" désigne la révision, les réparations importantes ou les modifications fondamentales effectuées sur un aéronef ou ses éléments ; cette expression inclut les travaux comportant le montage et démontage complet d'un aéronef ou de ses éléments ainsi que la fabrication de rechanges selon des données approuvées ;

"hauteur" désigne la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence ; ce terme inclut la dimension verticale d'un objet ;

"hélicoptère" désigne un giravion qui assure principalement son déplacement à l'horizontale grâce à des rotors entraînés par un organe moteur ;

"IFR" est l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments ;

"IMC" est le symbole servant à désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments ;

"immatriculé" signifie immatriculé en vertu du présent règlement ;

"instruction en vol" désigne l'enseignement des manoeuvres de vol élémentaires et spécialisées en matière de pilotage d'aéronef ; cette expression comprend l'instruction dispensée en vue du passage d'un aéronef à voilure fixe à un aéronef à voilure tournante et vice-versa ;

"instruction en vue d'une transformation de type" désigne l'instruction dispensée en vue d'une familiarisation avec le fonctionnement d'un aéronef pour lequel une qualification de type est requise ; cette expression ne comprend ni l'instruction dispensée aux élèves-pilotes, ni le contrôle dont ils font l'objet, ni l'instruction permettant de passer d'un aéronef à voilure fixe à un aéronef à voilure tournante ou vice-versa ;

"littoral désigné" désigne le contour général d'un côte dont sont exclus les promontoires et les baies de moins de trente milles de largeurs ;

"loi" désigne la loi n° 38 de 1982 sur l'Aviation civile ;

"manuel de vol" désigne un manuel approuvé, associé au certificat de navigabilité, comportant les limites de navigabilité de l'aéronef ainsi que les instructions et renseignements utiles aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité du fonctionnement de l'aéronef ;

"marchandises" désigne les biens meubles de toutes sortes, y compris les animaux et la poste ;

"médecin" désigne toute personne habilitée à exercer la médecine à Vanuatu ou dans un Etat contractant ;

"membre d'équipage" désigne toute personne chargée par un exploitant des fonctions de membre d'équipage d'un aéronef ;

"membre d'équipage de conduite" désigne un membre d'équipage titulaire d'une licence chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite de l'aéronef ;

"mille" désigne un mille nautique international de 1.852 mètres ;

"minima météorologiques" désigne les conditions météorologiques minimales prescrites pour des types de vol donnés ;

"minima météorologiques d'aérodrome" désigne les conditions météorologiques minimales spécifiées pour l'utilisation d'un aérodrome aux fins d'atterrissage ou de décollage ;

"modification" désigne tout changement, apporté à un aéronef ou à l'un de ses éléments, ayant une incidence sur sa conception, sa construction, son équipement, sa performance, ou sur la sécurité de son exploitation ;

"niveau de croisière" désigne un niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol ;

"niveaux de vol" désigne des surfaces isobares, liées à une pression de référence spécifiée de 1013,2 millibars (29,92 pouces) et séparées par un intervalle de pression spécifié ;

"nuit" désigne les heures comprises entre le coucher du soleil plus 15 minutes et le lever du soleil moins 15 minutes ;

"opérations agricoles" désigne les travaux auxquels se livre un aéronef fournissant un service professionnel aux agriculteurs ; cette expression comprend ;

- i) le dépôt d'engrais en couverture, l'ensemencement, l'épandage, le poudrage, le largage et le dépôt de poison et
- ii) le largage de provisions sur des fermes ou forêts, la visite des fermes et forêts, l'alimentation, le repérage, l'inspection et le rassemblement de bétail par un exploitant agricole ;

"organe du contrôle de la circulation aérienne" désigne un organe assurant le contrôle de la circulation aérienne et comprend à la fois un centre de contrôle régional, un bureau de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome ;

"organe des services de la circulation aérienne" désigne à la fois un organe du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol, ou un organe des services en vol ;

"organe des services en vol" désigne un organe chargé de dispenser l'information de vol et des services d'alerte ;

"passager" par référence à un aéronef, désigne toute personne transportée à bord, autre qu'un membre d'équipage, une personne autorisée ou une personne transportée à la seule fin de dispenser ou de recevoir une instruction en matière de pilotage ou de navigation ;

"personne autorisée" désigne toute personne autorisée par écrit par le Ministre à exercer des fonctions spécifiées au présent règlement ;

"petits travaux d'entretien" désigne tous les travaux d'entretien d'un aéronef qui ne sont pas compris dans les grands travaux d'entretien ;

"pilote commandant de bord" désigne le pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef ;

"piste" désigne une aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée aux fins de décollage et d'atterrissage des aéronefs ;

"plafond" désigne la hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 20.000 pieds (6000 mètres), couvre plus de la moitié du ciel ;

"plan de vol" désigne l'ensemble des renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne ;

"plan de vol exploitation", par référence à un vol envisagé, désigne le plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés ;

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

"poids maximum autorisé au décollage", par référence à un aéronef, désigne le poids maximum d'un aéronef au décollage spécifié au manuel de vol ou au certificat de navigabilité ;

"point d'attente" désigne un emplacement déterminé, pouvant être identifié par des moyens visuels ou autres et au voisinage duquel un aéronef en vol doit se maintenir en suivant les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ;

"point de compte rendu désigné" désigne un lieu géographique spécifié à partir duquel on peut rendre compte de la position d'un aéronef ;

"poste d'équipage" désigne la partie de l'aéronef destinée à accueillir l'équipage de conduite dans l'exécution de ses fonctions ;

"prescrit" désigne toutes les prescriptions contenues à la loi, au présent règlement ou dans tout texte législatif ou réglementaire connexe ;

"procédure d'approche aux instruments" désigne une série de manoeuvres déterminées permettant à un aéronef, dans les conditions de vol aux instruments, d'évoluer rationnellement :

a) depuis le début de l'approche initiale jusqu'à l'atterrissage ou

b) depuis le début de l'approche initiale jusqu'à un point à partir duquel il peut atterrir à vue ;

"procédure d'approche interrompue" désigne la procédure à suivre par un pilote, après une approche aux instruments, lorsque l'atterrissage n'est pas effectué ;

"propriétaire", d'un aéronef vanuatuan, désigne la personne qui le détient de plein droit, sauf lorsque l'aéronef fait l'objet d'une mise en gage n'excédant pas 28 jours ;

"qualification" désigne toute mention qui, portée sur une licence ou un brevet et s'y intégrant, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à ce titre ;

"région de contrôle" désigne un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une hauteur déterminée par rapport à la surface terrestre et sans limite supérieure, sauf indication contraire ;

"région de contrôle terminale" désigne une région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes aériennes ou aux environs d'un ou de plusieurs aéroports importants ;

"région d'information de vol" désigne un espace aérien de dimensions prescrites à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés ;

"région à service consultatif" désigne une région prescrite, à l'intérieur d'une région d'information de vol, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré ;

"route aérienne" désigne l'espace aérien navigable situé entre deux points ainsi que l'espace terrestre sous-jacent ;

"route à service consultatif" désigne une route à l'intérieur d'une région d'information de vol, le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré ;

"service aérien" désigne tout vol assuré par un aéronef, en affrètement ou contre rémunération, pour le transport de passagers ou de marchandises ;

"service consultatif de la circulation aérienne" désigne le service fourni hors des régions de contrôle mais à l'intérieur des régions ou des routes à service consultatif, aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des avions volant conformément à un plan de vol IFR ;

"service d'information de vol" désigne un service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;

"service mobile aéronautique" désigne un service de radiocommunications établi entre les aéronefs et les stations terrestres et mis à la disposition des aéronefs ;

"station aéronautique" désigne une station terrestre du service mobile aéronautique ;

"temps de vol" désigne le total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol ;

"temps aux instruments" désigne le temps de vol aux instruments ainsi que le temps durant lequel un pilote s'entraîne grâce à un appareillage approuvé, simulant les conditions de vol aux instruments ;

"temps de vol aux instruments" désigne le temps durant lequel un aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur ;

"temps de vol sur planeur" désigne le total du temps à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol ;

"vecteur", par référence à la trajectoire de décollage ou d'atterrissage d'un aéronef, désigne une direction déterminée de décollage ou d'atterrissage, de longueur fixe, sur la surface gazonnée d'un aérodrome ;

"veille continue" désigne une permanence d'écoute assurée, sur la fréquence radio appropriée du contrôle de la circulation aérienne, par le commandant de bord ou par tout autre pilote responsable des commandes de l'aéronef ;

"VFR" est l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue ;

"visibilité" désigne la distance déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés ;

"visibilité au sol" désigne la visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité ;

"visibilité en vol" désigne la visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol ;

"VMC" est l'abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue ;

"voie aérienne" désigne tout ou partie d'une région de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotée d'aides radio à la navigation ;

"vol contrôlé" désigne tout vol pour lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré ;

"vol IFR" désigne un vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments ;

"vol aux instruments" désigne un vol durant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur ;

"vol VFR" désigne un vol effectué conformément aux règles de vol à vue ;

"zone de circulation d'aérodrome" désigne un espace aérien de dimensions prescrites établi autour d'un aérodrome en vue de la protection de la circulation d'aérodrome ;

"zone de contrôle" désigne un espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface terrestre jusqu'à une limite spécifiée ;

"zone dangereuse" désigne un espace aérien, de dimensions définies, dans lequel existent ou peuvent exister des activités présentant un danger pour le vol des aéronefs ;

"zone interdite" désigne un espace aérien, de dimensions définies, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit ;

"zone réglementée" désigne un espace aérien, de dimensions définies, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné aux conditions fixées par le Directeur.

1) Aux fins d'application du présent règlement, les aéronefs sont classés conformément aux dispositions contenues à l'annexe.

2) Les termes et expressions définies au présent règlement assument la même signification, sous réserve du contexte, dans les publications publiées à l'article 5.

APPLICATION DU REGLEMENT

2. 1) Sauf dispositions contraires, le présent règlement s'applique :

- a) à tous les aéronefs dans ou sur le territoire vanuatuan, qu'ils soient ou non immatriculés à Vanuatu ;
- b) à tous les aéronefs vanuatuaux où qu'ils se trouvent, sous réserve des articles 19 et 20 et des restrictions que peut édicter le Ministre ;
- c) le présent règlement ne s'applique pas aux aéronefs militaires.

RESPECT DU REGLEMENT MILITAIRE

3. Les aéronefs qui évoluent ou circulent dans la zone de contrôle d'un aéroport militaire vanuatuan sont tenus au respect des règles et prescriptions applicables à cette zone ou à cet aéroport.

TITRE II - ADMINISTRATION

INSTRUCTIONS MINISTERIELLES

4. Sous réserve des instructions émanant du Ministre, le Directeur est chargé de l'administration du présent règlement.

PUBLICATIONS DE L'AVIATION CIVILE

5. Le Directeur peut, de façon ponctuelle, publier :
- a) "Instructions pour la sécurité aérienne" (ISA) publication relative à l'exploitation, au vol et à la manoeuvre des aéronefs, à l'utilisation des aéroports ou des moyens de navigation, au contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'aux conditions de détention ou de délivrance des licences, brevets, qualifications ou autres titres délivrés en vertu du présent règlement ;
 - b) "Avis aux navigateurs aériens" (NOTAM), publication visant à la diffusion rapide d'informations aéronautiques, d'instructions, consignes, prescriptions ou procédures édictées, de façon ponctuelle, dans l'intérêt de la sécurité et qui ne peuvent être publiées rapidement par "Instructions pour la sécurité aérienne" ou par "Publication d'information aéronautique-Vanuatou" ;
 - c) "Publication d'information aéronautique-Vanuatou" (PIAV), publication relative aux consignes, procédures techniques et informations aéronautiques de caractère permanent qui s'adresse aux équipages de conduite se livrant à la navigation aérienne ;
 - d) "Règlement de navigabilité de l'aviation civile" (RNAC) publication relative aux instructions, consignes, procédures et caractéristiques en matière de certification des visites, de l'entretien et de la navigabilité des aéronefs ;
 - e) "Circulaire d'information aéronautique" (CIA), publication traitant de toute question relative à l'aviation civile et visant à une meilleure exécution des fonctions du Directeur.

ENSEIGNE DE L'AVIATION CIVILE DE VANUATU

6. 1) Le Ministre prescrit le dessin et les couleurs de l'enseigne de l'aviation civile vanuatuan.
- 2) L'enseigne de l'aviation civile vanuatuan peut être affichée :
- a) sur les bâtiments et aéronefs du service de l'aviation civile ;
 - b) par tous les aéronefs vanatuans ;

- c) dans tout aéroport agréé ou en tout lieu autorisé comme tel en vertu du présent règlement ;
 - d) par toute personne titulaire de l'accord écrit du Directeur, dans les endroits et sous réserve des conditions qu'il peut imposer.
- 3) L'enseigne de l'aviation civile vanuatuanne ne peut être affichée dans des circonstances autres que celles visées au présent article.

PRESENTATION DES DOCUMENTS ET REGISTRES

7. Toute personne qui :

- a) est titulaire, en vertu du présent règlement, d'une licence, qualification, brevet, autorisation ou autre titre relatif à l'exercice de certaines fonctions ;
- b) est tenu, aux termes du présent règlement, de conserver, de tenir à jour ou de faire conserver et tenir à jour tous documents ou registres ;
- c) a en sa possession les documents ou registres visés aux alinéas a) et b) doit présenter ou faire présenter lesdits documents ou registres sur demande du Directeur ou de toute personne autorisée, aux fins d'inspection ou d'enquête.

RETRAIT, ANNULATION ET MODIFICATION DES TITRES

- 8.
- 1) Le Directeur peut, en procédure sommaire, suspendre toute licence, brevet ou qualification délivrés en vertu du présent règlement, s'il estime cette mesure nécessaire au respect dudit règlement, à la sécurité ou s'il est fondé à croire que ces titres ont été obtenus par des manœuvres frauduleuses.
 - 2) Sans préjudice du caractère général du paragraphe 1), le Directeur peut suspendre en procédure sommaire :
 - a) toute licence, brevet ou qualification, s'il estime que son titulaire fait preuve de négligence, d'incompétence ou d'inefficacité dans l'exercice des fonctions pour lesquelles il s'est vu délivrer ce titre ;
 - b) tout certificat de navigabilité ou autorisation de vol, s'il entretient un doute quant à la navigabilité de l'aéronef dont s'agit.
 - 3) Le retrait sommaire des licences, brevets, qualifications ou autorisations de vol reste applicable jusqu'à ce que le Directeur ait pu établir, après enquête, les mesures qui s'imposent au vu des circonstances ayant donné lieu à cette décision ; le retrait ne peut toutefois excéder 14 jours, sauf prorogation ordonnée par le Directeur aux fins de complément d'enquête.

- 4) Après l'enquête, si le Directeur estime que ces mesures s'imposent, il peut prolonger le retrait ou annuler le titre ou document dont s'agit, sur lequel il fait porter mention de sa décision.
- 5) Les personnes frappées par une décision prise en vertu du paragraphe 4) jouissent d'un droit d'appel auprès du Ministre.
- 6) Dans le cadre d'un appel interjeté en vertu du paragraphe 5, le Ministre peut constituer une commission d'enquête, composée d'un maximum de trois personnes, chargée d'étudier les circonstances ayant motivé la décision et de soumettre son rapport au Ministre ; au vu du rapport, ce dernier peut confirmer, infirmer ou réformer la décision frappée d'appel et ordonner les mesures qu'il estime appropriées.
- 7) Sous réserve de l'article 38, une personne dont la licence, le brevet, la qualification ou l'autorisation a été annulé ne peut s'en voir délivrer un autre durant les 12 mois suivants, sauf si l'annulation est invalidée par le Ministre en vertu du présent article.
- 8) Toute personne qui s'est vu annuler ou retirer sa licence, son brevet ou sa qualification doit en remettre le titre sur-le-champ au Directeur.

MODIFICATION DES TITRES

9. Le Directeur peut annuler ou modifier toute mention portée sur les licences, brevets, qualifications ou autorisations délivrés en vertu du présent règlement si les privilèges ou fonctions que ces titres autorisent ne sont pas exercés de façon à assurer le maintien de la compétence du titulaire ou à permettre la mise en oeuvre de l'objet pour lequel ils ont été délivrés ; il est entendu que si les mesures prises par le Directeur portent préjudice aux privilèges que confère ce titre, son titulaire peut choisir de se soumettre à l'examen imposé par le Directeur ou de lui prouver de toute autre façon qu'il est compétent dans le domaine considéré

DROIT D'ACCES

10. Les personnes autorisées disposent, à toute heure raisonnable, d'un droit d'accès dans :
 - a) tout aéronef, aérodrome, bâtiment ou lieu auquel elles doivent pouvoir accéder pour exécuter les pouvoirs et fonctions qui leur incombent en vertu du présent règlement ;
 - b) tout bâtiment ou lieu, aux fins d'examen de tout aéronef ou éléments d'aéronef qui y sont construits, entretenus ou entreposés ou pour y consulter tout document s'y rapportant.

REGLEMENTATION ET CONTROLE DE L'ACCES

11. 1) Nul ne peut pénétrer ou demeurer dans l'enceinte d'un aérodrome dans des circonstances présentant un danger pour la sécurité d'un aéronef, de ses passagers ou de son équipage ou une entrave au bon fonctionnement de l'aérodrome.

- 2) Nul ne peut pénétrer sur les zones de l'aérodrome situées au-delà de celles réservées à l'usage du public.
- 3) Nul ne peut pénétrer dans des bâtiments ou zones réservés aux installations ou services techniques de l'aviation civile.
- 4) Toute personne autorisée a le droit de contrôler ou d'interdire l'accès d'un aérodrome, de l'une de ces zones, de tout bâtiment ou secteur réservé aux services ou installations techniques de l'aviation civile.
- 5) Toute personne autorisée et tout membre du corps de police peut contrôler ou interdire l'accès de toute zone ou endroit lorsque cette mesure s'avère nécessaire aux fins d'application du présent règlement.

TROUBLES ET DOMMAGES

12. Nul ne peut commettre d'actes susceptibles de mettre en danger la sécurité d'un aéronef, de ses passagers ou de son équipage : entraves aux fonctions du pilote ou d'un membre d'équipage, endommagement ou manipulation d'un aéronef, de son équipement ou de toute installation destinée à faciliter l'exploitation ou la navigation d'un aéronef ; atteinte à l'ordre public et autres agissements similaires sont également interdits.

INTERDICTION D'EXPLOITATION DES AERONEFS

13. Lorsque le Directeur ou toute personne autorisée constate qu'un aéronef va ou peut être utilisé dans des circonstances qui :
 - a) constituent une violation du présent règlement ou
 - b) mettent en danger des personnes ou des biens,il peut prendre les mesures appropriées pour empêcher l'exploitation de cet aéronef.

III - CONDITIONS DE VOL

Dispositions générales

CONDITIONS GENERALES DE VOL

14. 1) Sauf dispositions contraires contenues au présent règlement un aéronef vanuatuan ne peut circuler que dans les circonstances suivantes :
 - a) il est immatriculé et porte ses marques de nationalité et d'immatriculation sur sa structure, conformément au présent règlement ;
 - b) il fait l'objet d'un certificat de navigabilité valide, délivré en vertu du présent règlement ou détient une autorisation de vol ;
 - c) il lui a été délivré une fiche d'entretien valide, conformément au présent règlement ;

- d) il est équipé de tous les instruments et équipements prescrits ;
 - e) son équipage est au complet et qualifié comme de besoin ; ses membres d'équipage sont titulaires de licences et qualifications, délivrées en vertu du présent règlement, pour les fonctions qu'ils assument ;
 - f) il transporte à son bord les documents prescrits aux articles 24, 25 et 26 selon les fins auxquelles il est utilisé ;
 - g) il se conforme aux dispositions du présent règlement, à toutes les consignes, prescriptions et instructions, édictées en vertu dudit règlement, par un organe du contrôle de la circulation aérienne.
- 2) Un aéronef peut être piloté aux fins d'expérimentation, d'essai ou de réception sans se conformer aux dispositions du présent article, s'il est piloté dans le cadre d'une autorisation de vol spéciale, délivrée par écrit par le Directeur et s'il se conforme aux conditions et restrictions qui y sont fixées.
- 3) Les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 1 ne s'appliquent pas à un aéronef effectuant un vol d'essai dont l'objet est d'établir s'il remplit les conditions de délivrance, de renouvellement, de validation ou de remise d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol.
- 4) Aux conditions qu'il estime appropriées, le Directeur peut exempter un aéronef d'un poids maximum au décollage certifié supérieur à 5 700 kilogrammes des conditions d'exploitation, de performance et de qualification du pilote, non imposées aux aéronefs d'un poids maximum au décollage certifié inférieur à 5 700 kilogrammes ; il accorde cette dérogation s'il estime que les conditions susvisées sont superflues dans le cas de cet aéronef et que la dérogation ne peut en affecter la sécurité.

EXPLOITATION DES PLANEURS

- 15.
- 1) Le Directeur peut édicter les prescriptions qu'il estime utiles à la sécurité en matière d'exploitation, d'équipement, de manoeuvre et de navigabilité des planeurs et en toute matière relative aux compétences, à l'expérience et à l'aptitude physique des personnes habilitées à piloter un planeur en qualité de commandant de bord.
 - 2) Le Directeur peut approuver les règles adoptées par tout corps de personnes dans le but de contrôler et de faciliter la circulation des planeurs ; une fois approuvées, ces règles sont réputées former partie intégrante des prescriptions visées au paragraphe 1.
 - 3) Seules peuvent piloter des planeurs en qualité de commandant de bord les personnes qui sont :
 - a) qualifiées pour agir en cette qualité, conformément aux dispositions du présent article ou
 - b) titulaires d'une licence, délivrée en vertu du présent règlement, pour les fonctions qu'elles assument.

EXPLOITATION DES BALLONS LIBRES

16. 1) Le Directeur peut édicter les prescriptions qu'il estime utiles à la sécurité en matière d'exploitation, d'équipement, de manoeuvre et de navigabilité des ballons libres et en toute matière relative aux compétences, à l'expérience et à l'aptitude physique des personnes habilitées à piloter un ballon libre en qualité de commandant de bord.
- 2) Le Directeur peut approuver les règles adoptées par tout corps de personnes dans le but de contrôler et de faciliter la circulation des ballons libres ; une fois approuvées, ces règles sont réputées former partie intégrante des prescriptions visées au paragraphe 1.
- 3) Seules peuvent piloter des ballons libres en qualité de commandant de bord les personnes qui sont :
- a) qualifiées pour agir en cette qualité, conformément aux dispositions du présent article ou
 - b) titulaires d'une licence, délivrée en vertu du présent règlement, pour les fonctions qu'elles assument.

SURVOL DU TERRITOIRE VANUATUAN PAR DES AERONEFS ETRANGERS

17. 1) Un aéronef étranger de la nationalité d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire vanuatuan sans se conformer aux prescriptions :
- a) de la Convention en matière de :
 - i) marques de nationalité et d'immatriculation ;
 - ii) certificat de navigabilité et manuel de vol connexe ;
 - iii) effectif de l'équipage de conduite, nature de leur fonctions et licences et qualifications dont ils sont titulaires ;
 - iv) documents de bord ;
 - b) du présent règlement applicables aux aéronefs étrangers ainsi qu'aux consignes d'un organe du contrôle de la circulation aérienne.
- 2) Tout survol du territoire vanuatuan par un aéronef étranger n'ayant pas la nationalité d'un Etat contractant est soumis à l'accord préalable du Ministre et se déroule dans les conditions que ce dernier peut imposer.

EXPLOITATION DES AERONEFS ETRANGERS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

18. 1) Les aéronefs ne peuvent se livrer aux catégories d'opérations visées au paragraphe 1), alinéas b) et c) de l'article 143, sans l'accord du Directeur.
- 2) Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux aéronefs effectuant les vols internationaux, réguliers ou non réguliers, visés au paragraphe 2 de l'article 23.

SURVOL DES TERRITOIRES ETRANGERS

19. Lorsqu'un aéronef vanuatuan évolue dans l'espace aérien d'un Etat étranger, son commandant de bord est tenu au respect des règlements de procédure de cet Etat.

SURVOL DE LA HAUTE MER

20. Tout aéronef vanuatuan survolant la haute mer se conforme aux règles de l'air contenues à l'annexe 2 de la Convention.

AEROPORT D'ENTREE

21. Tout aéronef quittant Vanuatu ou y arrivant doit décoller ou atterrir à un aéroport douanier.

AERONEF SANS PILOTE

22. Un aéronef pouvant évoluer sans pilote ne peut circuler qu'avec l'accord écrit du Directeur et sous les conditions qui peuvent y être spécifiées. Le Directeur peut toutefois exempter tout ballon, cerf-volant et modèle réduit d'aéronef des dispositions du présent article, sous réserve des conditions spéciales pouvant figurer aux Instructions pour la sécurité aérienne.

VOLS INTERNATIONAUX REGULIERS ET NON REGULIERS

23. 1) Tout service aérien international régulier à destination, en provenance de Vanuatu ou en transit sur ce territoire est exploité conformément à un accord de services aériens et, dans le cas d'un exploitant étranger, dans le cadre d'un accord bilatéral, d'un accord international de transit ou autre accord auquel Vanuatu et l'Etat de l'exploitant intéressé sont parties.
- 2) Tout vol international non régulier, à destination, en provenance de Vanuatu ou en transit sur ce territoire est effectué conformément aux conditions imposées par le Ministre.

DOCUMENTS DE BORD

24. Sauf dispositions contraires contenues au présent règlement, les aéronefs vanuatuels doivent transporter à bord les documents suivants :
- a) le certificat de navigabilité et le manuel de vol connexe ou autres documents approuvés ;
 - b) la licence d'exploitation des installations radio à bord ;
 - c) la fiche d'entretien approuvée ;
 - d) un devis de poids approuvé.

DOCUMENTS DE BORD REQUIS SUR LES VOLS INTERIEURS

25. Les aéronefs vanuatuans se livrant au transport aérien intérieur doivent transporter à bord les documents suivants :
- a) le certificat de navigabilité et le manuel de vol connexe ou autres documents approuvés ;
 - b) la licence d'exploitation des installations radio à bord ;
 - c) la fiche d'entretien approuvée ;
 - d) un devis de poids approuvé ;
 - e) un système homologué d'enregistrement de vol ;
 - f) des cartes d'itinéraires pour toutes les routes aériennes empruntées, dans le cas de services réguliers.

DOCUMENTS DE BORD REQUIS SUR LES VOLS INTERNATIONAUX

26. Les aéronefs vanuatuans effectuant des vols internationaux doivent transporter à bord les documents suivants :
- a) le certificat de navigabilité et le manuel de vol connexe ou autres documents approuvés ;
 - b) le certificat d'immatriculation ou une copie certifiée conforme de ce document ;
 - c) les licences des membres de l'équipage de conduite ;
 - d) la licence d'exploitation des installations radio à bord ;
 - e) la fiche d'entretien approuvée ;
 - f) le devis de poids approuvé ;
 - g) un système homologué d'enregistrement de vol ;
 - h) s'ils transportent des passagers, une déclaration générale indiquant le nombre des membres d'équipage, le nombre de passagers ainsi que leurs points d'embarquement et de débarquement ;
 - i) s'ils transportent du fret, un manifeste et les connaissements relatifs au chargement ;
 - j) la liste des fournitures, équipements et rechanges transportés à bord ;
 - k) les cartes d'itinéraires couvrant toutes les routes aériennes empruntées au cours du vol.

DEVIS DE POIDS

27. 1) Sous réserve du paragraphe 2), un aéronef ne peut décoller si le pilote commandant de bord n'a pas rempli et certifié un devis de poids relatif au vol envisagé.

- 2) Le Directeur peut exempter l'un ou tous les aéronefs d'un exploitant des dispositions du présent article ; il peut assortir cette dérogation des conditions générales ou spéciales, selon le cas que requiert la sécurité.
- 3) Le devis de poids est établi en double exemplaire dans une forme approuvée par le Directeur ; l'un des exemplaires est transporté à bord de l'aéronef jusqu'à la fin du vol dont s'agit ; l'autre reste soit en la possession de l'exploitant ou de son agent, soit entre les mains d'une personne et dans un lieu approuvés par le Directeur.
- 4) L'exploitant conserve pendant douze mois les devis de poids correspondant aux vols effectués.

ETATS JOURNALIERS DES VOLS

28. 1) L'exploitant tient, dans la forme prescrite, des états journaliers des vols effectués, contenant les renseignements prescrits par le Directeur.
- 2) L'exploitant conserve pendant douze mois les états susdits.

JOURNAUX DE BORD

29. 1) Un carnet de navigation ou autre forme approuvée de relevés doit être tenu à bord de tout aéronef :
 - a) effectuant des vols pour lesquels le présent règlement impose le concours d'un navigateur dûment licencié ;
 - b) sur lequel la fonction de navigation est requise aux termes du manuel d'exploitation ;
 - c) effectuant des vols selon les règles de vol aux instruments ou
 - d) effectuant tout vol pour lequel, de l'avis du Directeur, la tenue d'un carnet de navigation est nécessaire à la sécurité.
- 2) Un carnet de mécanique approuvé doit être tenu à bord de tout aéronef effectuant des vols pour lesquels le présent règlement impose le concours d'un mécanicien navigant.

RESTRICTIONS RELATIVES A LA CARGAISON

30. 1) Sauf accord du Ministre, les aéronefs survolant le territoire vanuatuan ne peuvent transporter de munitions ou de matériel de guerre.
- 2) Les aéronefs vanuatuans survolant le territoire d'un Etat étranger ne peuvent transporter de munitions ou de matériel de guerre, sauf accord des autorités compétentes dudit Etat.
- 3) Le Ministre peut, par arrêté, interdire ou restreindre le transport ou l'utilisation d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant tout ou partie du territoire vanuatuan.

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

31. 1) Par publication d'Instructions pour la sécurité aérienne, le Directeur peut interdire le transport de certaines marchandises ou le soumettre à certaines conditions.
- 2) Le Directeur peut approuver les conditions et règlements adoptés par toute organisation dans le but de contrôler, d'interdire ou de restreindre le transport aérien des marchandises dangereuses ; une fois approuvés par le Directeur, ces règlements et conditions sont réputés avoir été édictés en vertu du paragraphe 1).
- 3) Nul ne peut solliciter le transport aérien des marchandises ayant fait l'objet d'une interdiction au titre du paragraphe 1).
- 4) Nul ne peut offrir de transporter par voie aérienne des marchandises dont le transport est interdit en vertu du paragraphe 1), sauf si :
- a) le nom et la nature de ces marchandises font l'objet d'une déclaration détaillée ;
 - b) l'exploitant s'est vu remettre des instructions écrites permettant la sécurité de manutention de ces marchandises ;
 - c) les marchandises sont emballées, libellées et étiquetées conformément aux conditions fixées en vertu du paragraphe 1) ;
 - d) la personne intéressée ou son agent autorisé remplit un certificat approuvé, décrivant les marchandises acheminées, leur quantité et certifiant que l'envoi est effectué conformément aux dispositions du présent article.
- 5) Nul ne peut sciemment embarquer ou transporter à bord d'un aéronef, sous une déclaration faussée ou trompeuse, des marchandises dont le transport est interdit ou soumis à restrictions au titre du paragraphe 1).

TRANSPORT D'ARMES A FEU

32. Sauf ce qui est dit à l'article 30, nul ne peut transporter, embarquer ou débarquer d'un aéronef vanuatuan des armes à feu chargées ou des fusils à narcose.

TRANSPORT DE DISPOSITIFS ELECTRONIQUES PORTATIFS

33. 1) Sauf ce qui est dit au paragraphe 2) ci-dessous, nul ne peut utiliser ou être autorisé par l'exploitant ou le pilote commandant de bord, à utiliser des dispositifs électroniques portatifs à bord d'un aéronef vanuatuan se livrant au transport aérien ou effectuant un vol IFR.
- 2) Le paragraphe 1) ne s'applique pas aux :
- a) magnétophones portatifs ;
 - b) appareils acoustiques ;
 - c) stimulateurs cardiaques ;
 - d) rasoirs électriques et
 - e) autres dispositifs électroniques portatifs qui, de l'avis de l'exploitant, ne peuvent perturber les systèmes de communication ou de navigation de l'aéronef sur lequel ils sont utilisés.

LARGAGE

34. 1) Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, nul ne peut larguer ou permettre le largage de charges à partir d'un aéronef en vol.
- 2) Les dispositions du présent article n'interdisent pas :
- a) les largages autorisés par le Directeur et effectués dans les conditions qu'il peut imposer pour éliminer les risques de danger pour les personnes et les biens ;
 - b) le largage d'insecticides, de fongicides, d'herbicides ou de poisons destinés à la destruction d'animaux nuisibles, lorsque le pilote commandant de bord est titulaire d'une qualification opérations chimiques, délivrée en vertu du présent règlement ;
 - c) le largage d'engrais, de chaux ou de microéléments non-toxiques, à des fins agricoles ;
 - d) le largage de lest, sous forme de sable fin ou d'eau ;
 - e) en cas d'urgence, le largage de fret ou la vidange en vol ; ce type d'intervention est toutefois pratiqué, dans la mesure du possible, au-dessus de zones où peuvent être évités les risques de danger pour les personnes ou les biens.
- 3) Nul ne peut, volontairement ou par négligence, larguer ou permettre le largage à partir d'un aéronef en vol d'un objet pouvant constituer un danger pour les personnes ou les biens survolés.

ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES OU DANGEREUSES

35. 1) Le Directeur peut déclarer une zone interdite, réglementée ou dangereuse aux fins de contrôle de la circulation aérienne, de sécurité de la navigation aérienne ou de contrôle de l'exploitation des aéronefs.
- 2) Une zone peut être déclarée zone interdite, réglementée ou dangereuse de façon permanente ou pour la période fixée par le Directeur.
- 3) Le Directeur ne peut :
- a) déclarer une zone interdite et y interdire le vol des aéronefs que sur instructions du Ministre à cet effet, pour des raisons de nécessité militaire, de sécurité nationale ou d'intérêt public ;
 - b) déclarer une zone réglementée que s'il constate que la sécurité de la navigation aérienne ou l'intérêt public exige de n'autoriser les vols des aéronefs dans cette zone qu'aux heures et dans les conditions qu'il peut arrêter ou
 - c) déclarer une zone dangereuse que s'il constate qu'il y existe ou peut y exister un danger réel ou potentiel pour les aéronefs.
- 4) Lorsqu'il déclare une zone réglementée, le Directeur définit les conditions dans lesquelles les aéronefs peuvent être autorisés à y circuler ; il peut autoriser l'organe de contrôle de la circulation aérienne approprié à modifier ces conditions lorsqu'il est impossible de le consulter.

- 5) Lorsqu'il déclare une zone dangereuse, le Directeur communique, sur la nature du danger, des renseignements permettant au pilote commandant de bord d'évaluer les dangers qui peuvent menacer la sécurité de l'aéronef.
- 6) Lorsqu'il déclare une zone interdite, réglementée ou dangereuse, le Directeur doit diffuser un avis à cet effet dans la publication qu'il estime la plus appropriée.
- 7) Un aéronef ne peut circuler dans une zone interdite, sauf autorisation écrite du Ministre et dans les conditions qu'il peut fixer.
- 8) Un aéronef ne peut évoluer dans une zone réglementée qu'aux heures et dans les conditions fixées par le Directeur.
- 9) Un aéronef ne peut circuler dans une zone dangereuse sans que le pilote commandant de bord ne prête dûment attention aux renseignements fournis par le Directeur sur les dangers réels ou potentiels qui menacent les aéronefs évoluant dans cette zone.
- 10) Lorsque le pilote commandant de bord constate que l'aéronef évolue dans une zone interdite ou réglementée, en contravention des dispositions du présent article ou des conditions qui y sont prescrites, il doit :
 - a) manoeuvrer immédiatement de façon à sortir l'aéronef de cette zone ;
 - b) déposer dans les meilleurs délais un rapport circonstancié auprès de l'organe du contrôle de la circulation aérienne approprié, et
 - c) obéir à toutes instructions émanant du contrôle de la circulation aérienne, quant au vol et à la manoeuvre de l'aéronef, y compris toutes consignes d'atterrissage sur un aéroport donné.
- 11) Nul ne peut, dans l'espace aérien, provoquer des circonstances ou commettre des actes pouvant avoir une incidence sur la sécurité de la navigation aérienne sans en informer le Directeur en temps utile pour lui permettre de prendre les mesures requises pour la protection des aéronefs.

UTILISATION DES AERODROMES

36. 1) Sauf en cas d'urgence, dû à des vices mécaniques ou structuraux de l'aéronef ou de son équipement, à des conditions météorologiques ou à d'autres causes indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord :
- a) un aéronef ne peut atterrir sur un aéroport agréé, ni en décoller, en contravention des conditions figurant à la licence de cet aéroport ou des conditions d'exploitation que le Directeur prescrit pour cet aéroport ;
 - b) un aéronef ne peut atterrir en un lieu autre qu'un aéroport agréé, ni en décoller que :

- i) s'il dispose de l'accord écrit de l'autorité ayant le contrôle dudit lieu et si l'exploitant a présenté cette autorisation au pilote commandant de bord, avant l'atterrissage ou le décollage ;
 - ii) si l'occupant dudit lieu (à défaut de l'autorité visé à l'alinéa ci-dessus) y a consenti et si l'exploitant a présenté cette autorisation au pilote commandant de bord, avant l'atterrissage ou le décollage ;
 - iii) si l'accord préalable du Directeur a été obtenu et toutes les conditions régissant cet accord sont respectées ;
- c) un aéronef transportant des passagers ne peut atterrir ou décoller que dans des aérodromes agréés ou dans des endroits autorisés comme tels en vertu du présent règlement ;
 - d) un aéronef transportant des marchandises ne peut atterrir ou décoller que dans des aérodromes agréés ou dans des endroits autorisés comme tels en vertu du présent règlement sauf si les opérations auxquelles il se livre font l'objet des dispositions contraires contenues au certificat de service aérien ;
 - e) un aéronef ne peut utiliser un aérodrome agréé ou un endroit autorisé comme tel aux fins de décollage ou d'atterrissage de nuit que si cet aérodrome ou endroit est équipé d'un système agréé de balisage lumineux fonctionnant conformément aux conditions prescrites par le Directeur ;
 - f) un aéronef ne peut utiliser un aérodrome ou un endroit autorisé comme tel, aux fins de décollage ou d'atterrissage, lorsque des bovins, chevaux, ovins ou autre bétail entravent l'aire de manoeuvre.
 - g) un aéronef ne peut utiliser un aérodrome ou un endroit autorisé comme tel, aux fins de décollage ou d'atterrissage, si un quelconque obstacle sur l'aire de manoeuvre constitue un risque pour la sécurité de l'aéronef.
- 2) Les dispositions du paragraphe 1 ne s'applique pas aux aéronefs dont l'Etat est propriétaire ou exploitant.

EXPERIENCE RECENTE

37. Le titulaire d'une licence ou qualification ne peut jouir des privilèges qui y sont associés si son expérience récente ne satisfait pas aux conditions régissant ce titre en vertu du paragraphe 1) de l'article 233 ; il peut toutefois en jouir si le Directeur constate, au cours d'une épreuve pratique en vol, qu'il a conservé son niveau de compétence.

CONTROLES DE COMPETENCE ET D'APTITUDE PHYSIQUE

38. 1) Nonobstant la période de validité fixée à la licence ou qualification, le Directeur peut exiger de son titulaire qu'il se soumette à un examen, médical ou autre, s'il juge utile à la sécurité que le titulaire établisse qu'il possède la compétence ou l'aptitude physique requises par ce titre.

- 2) En vue de l'examen sus-mentionné, le Directeur impose, à son gré, l'une ou plusieurs des épreuves prescrites au présent règlement pour l'octroi de la licence ou qualification dont s'agit.
- 3) La licence ou qualification détenue par une personne soumise à un examen en vertu du paragraphe 1) est annulée si, lors dudit examen, la personne intéressée ne remplit pas les conditions minima de délivrance de la licence ou qualification dont s'agit.
- 4) Le titulaire d'une licence ou qualification annulée en vertu du présent article peut à tout moment se voir délivrer une licence ou qualification pour laquelle il remplit les conditions d'obtention.

LIMITATION DU TEMPS DE VOL - TRAVAIL AERIEN

39. 1) Le titulaire d'une licence d'une classe spécifiée au paragraphe 1), alinéa a) à j), de l'article 227 ne peut effectuer plus de 1100 heures de vol, sur douze mois consécutifs, en qualité de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef se livrant au travail aérien ; dans le cas d'opérations agricoles, son temps de vol annuel est limité à 900 heures.
- 2) Sous réserve du paragraphe 1), le Directeur peut fixer les limites normales du temps de vol ainsi que les heures de travail quotidien, hebdomadaire, mensuel et trimestriel ; il peut toutefois approuver des modifications du total quotidien ou hebdomadaire, en fonction :
 - a) de la nature du travail du pilote ;
 - b) de l'heure du jour où le vol est effectué ;
 - c) des installations au sol prévues pour le repos de l'équipage ;
 - d) de la catégorie de l'aéronef ;
 - e) des conditions saisonnières, y compris la température ambiante ;
 - f) de l'expérience du pilote.

LIMITATION DU TEMPS DE VOL - TRANSPORT AERIEN

40. 1) Le titulaire d'une licence ne peut effectuer plus de 1000 heures de vol, sur douze mois consécutifs, en qualité de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef se livrant au transport aérien.
- 2) Sous réserve du paragraphe 1), le Directeur peut fixer les limites normales du temps de vol ainsi que les heures de travail quotidien, hebdomadaire, mensuel ou trimestriel ; il peut toutefois approuver des modifications du total, quotidien ou hebdomadaire, en fonction :
 - a) des routes empruntées ;

- b) des structures d'hébergement aux escales désignées ;
- c) des installations de restauration ;
- d) de l'heure du jour où le vol est effectué ;
- e) des règles de vol applicables ;
- f) des caractéristiques de l'aéronef intéressé, y compris :
 - i) sa catégorie ;
 - ii) la composition de son équipage de conduite ;
 - iii) la présence éventuelle d'un pilote automatique ;
 - iv) la pressurisation ou non de l'aéronef.

VOLS D'URGENCE

41. En cas d'urgence, nécessitant le transport de personnel ou de fournitures médicales ou autres pour la protection de la vie humaine ou des biens, les prescriptions du présent règlement ou de toutes Instructions pour la sécurité aérienne relatives au type des aéronefs, à l'utilisation des aéroports, à l'équipement et aux minima météorologiques ne sont pas applicables ; dans les 48 heures suivant le vol, l'exploitant doit toutefois soumettre au Directeur un rapport indiquant les circonstances dans lesquelles le vol a été effectué, la nature de l'urgence ainsi qu'une liste nominative des membres d'équipage et des passagers.

OPERATIONS DANGEREUSES ET ENTRETIEN DE L'AERONEF

42. Un aéronef ne peut être exploité, entretenu, maintenu, utilisé ou manoeuvré de façon ou dans des circonstances propres à constituer un danger pour la vie humaine ou les biens.

AUTORISATIONS DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

43. 1) Tout pilote commandant de bord doit obtenir une autorisation du contrôle de la circulation aérienne avant d'effectuer un vol contrôlé ou toute portion d'un vol contrôlé.
- 2) Le pilote commandant de bord ne peut déroger aux conditions fixées à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne, sauf cas d'urgence qui l'oblige à prendre des mesures immédiates ; il doit, dans ce cas, informer dès que possible l'organe du contrôle de la circulation aérienne approprié de toute infraction survenue du fait de l'urgence et, si nécessaire, obtenir dudit organe une modification de l'autorisation.
- 3) Le pilote commandant de bord qui sollicite une autorisation prioritaire du contrôle de la circulation aérienne, doit fournir, à la demande de l'organe du contrôle de la circulation aérienne approprié une explication quant à la nécessité d'une telle priorité.

- 4) Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef évoluant dans des conditions météorologiques de vol à vue est tenu de se conformer aux instructions contenues dans une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, il lui incombe de s'assurer que l'aéronef n'entre pas en collision avec :
 - a) tout autre aéronef se trouvant dans le circuit ou sur l'aire de manoeuvre de l'aérodrome et
 - b) tout autre aéronef évoluant dans un espace aérien contrôlé, selon les règles de vol à vue, et qui ne bénéficie pas d'un service du contrôle de la circulation aérienne.
- 5) Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne n'autorise pas le pilote commandant de bord à agir en contravention du présent règlement ou de toutes instructions, consignes ou prescriptions édictées en vertu dudit règlement.

HAUTEUR DE SECURITE MINIMUM

- 44.
- 1) Sous réserve du présent règlement, un aéronef ne peut survoler une ville ou zone habitée qu'à une altitude lui permettant d'atterrir toute sécurité, en cas de défaillance des moteurs ou autre cause l'obligeant à effectuer un atterrissage forcé.
 - 2) Les aéronefs sont tenus de survoler :
 - a) les villes et les zones habitées à une altitude minimum de 1500 pieds, au-dessus de l'objet fixe le plus élevé situé dans les 2000 pieds de l'aéronef ou
 - b) toute autre zone à une altitude supérieure à 500 pieds au-dessus du sol.
 - 3) Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas si :
 - a) les conditions atmosphériques en route ou toute autre cause inévitable imposent une réduction de l'altitude de l'aéronef ;
 - b) l'aéronef se livre à des opérations nécessitant un survol à basse altitude, que le Directeur a autorisé tous les vols ou certains d'entre eux à être effectués à basse altitude et que les conditions qu'il impose sont respectées ;
 - c) l'aéronef évolue dans une zone désignée, dans laquelle le Directeur a autorisé l'exploitant de l'aéronef à effectuer des vols à basse altitude, dans les conditions prescrites ;
 - d) l'aéronef décolle ou atterrit.
 - 4) Sauf lorsqu'il décolle ou atterrit, un aéronef ne peut être piloté selon les règles de vol aux instruments s'il évolue à une altitude inférieure à 1000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé, situé dans les 5 milles nautiques de la position estimée de l'aéronef en vol ;

au-dessus d'un relief montagneux, une marge d'au moins 2000 pieds doit toutefois être maintenue.

ACROBATIES AERIENNES

- 45.
- 1) Un aéronef ne peut se livrer à l'acrobatie aérienne que dans des conditions météorologiques de vol à vue.
 - 2) Un aéronef ne peut se livrer à l'acrobatie aérienne
 - a) à une altitude inférieure à 3000 pieds au-dessus du sol, sauf accord particulier du Directeur ;
 - b) à proximité d'une ville ou d'une zone habitée ;
 - c) dans un espace aérien contrôlé, sauf avec la permission du contrôle de la circulation aérienne ;
 - d) à proximité d'un rassemblement public de plein air, sauf avec l'accord du Directeur.
 - 3) Un aéronef se livrant à l'acrobatie aérienne ne peut transporter de passagers que si le pilote commandant de bord de l'aéronef est :
 - a) titulaire d'une qualification, en cours de validité, d'instructeur de vol de catégorie A, B ou C délivrée en vertu du présent règlement ou
 - b) au moins titulaire d'une licence de pilote privé, délivrée en vertu du présent règlement, et qu'un instructeur titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie A ou B estime compétent pour se livrer à l'acrobatie aérienne.
 - 4) Aux fins d'application de l'alinéa b) du paragraphe 3), l'instructeur ayant déclaré un pilote compétent pour l'acrobatie aérienne révoque cette décision s'il vient à constater que ce pilote ne dispose plus du niveau de compétence nécessaire pour se livrer à de telles manœuvres ou si ce pilote cesse de voler sous son contrôle.

FETES ET REVUES AERONAUTIQUES

46. Les fêtes et revues aéronautiques sont soumises à l'accord préalable du Directeur ; elles se déroulent conformément aux conditions spécifiées aux Instructions pour la sécurité aérienne, sauf dispositions contraires émanant du Directeur.

CONDITIONS SIMULEES DE VOL AUX INSTRUMENTS

47. Un aéronef ne peut évoluer dans des conditions simulées de vol aux instruments que :
- a) si l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement et,
 - b) si un pilote, titulaire d'une licence valide autre qu'une licence d'élève-pilote, occupe l'un des sièges de commande de sorte à garantir la sécurité de la personne qui pilote dans des conditions simulées de vol aux instruments. Le champ de vision du pilote de sécurité doit s'étendre en avant et de part et d'autre de l'aéronef et, à défaut, un observateur compétent occupe, dans l'aéronef, une position à partir de laquelle son champ de vision vient compléter celui du pilote de sécurité. Ce dernier et, le cas

échéant, l'observateur susdit, disposent de moyens adaptés permettant de communiquer avec le pilote et entre eux.

VOLS DE NUIT

48. 1) Un aéronef ne peut évoluer de nuit que :

- a) s'il allume ses feux et s'il est équipé des instruments et équipements prescrits par le présent règlement ;
- b) si les membres de l'équipage de conduite sont titulaires de licences en cours de validité les habilitant à voler de nuit ; cette disposition ne s'applique toutefois pas dans le cas d'un membre d'équipage de conduite suivant une instruction en vol aux fins d'obtention ou de renouvellement d'une licence ;
- c) conformément aux règles de vol aux instruments ;

le Directeur peut toutefois accorder des dérogations totales ou partielles aux dispositions des alinéas a) et c) pour les vols effectués dans des conditions météorologiques de vol à vue qui sont alors soumis aux conditions qu'il peut imposer.

2) Un aéronef transportant des passagers ne peut circuler de nuit au-delà de 5 milles d'un aérodrome agréé pour les vols de nuit :

- a) s'il s'agit d'un aéronef monomoteur ou,
- b) s'il s'agit d'un aéronef multimoteur qui soit
 - i) inapte à maintenir une altitude de 1000 pieds au-dessus du sol ou de l'eau avec un seul moteur en fonctionnement ou
 - ii) inapte à poursuivre son vol pour atterrir en toute sécurité sur un aérodrome agréé pour les vols de nuit, au cas où l'un des moteurs viendrait à défaillir.

SURVOL DE L'EAU

49. Un aéronef à passagers qui ne peut maintenir une altitude de 100 pieds avec un seul moteur en fonctionnement ne peut survoler l'eau au-delà d'une distance supérieure à celle qui lui permettrait d'atteindre une terre si tous les moteurs venaient à défaillir ; toutefois, lorsqu'il est équipé d'une installation radio lui permettant d'assurer une communication bilatérale avec un contrôle de la circulation aérienne pendant la durée du vol, l'aéronef peut survoler l'eau sur une distance maximum de 10 milles au-delà de la distance de descente en plané nécessaire pour atteindre la terre.

REMORQUAGE ET RAMASSAGE

50. 1) Un aéronef ne peut en remorquer un autre que si le pilote commandant de bord du premier appareil est titulaire d'une qualification remorquage délivrée en vertu du présent règlement.

- 2) Un aéronef ne peut remorquer un autre aéronef, un parachute stabilisateur, une bannière ou autre objet que dans les conditions et les procédures prescrites par le Directeur.
- 3) Un aéronef en vol ne peut ramasser au sol tout autre aéronef, toute personne, bétail ou objet d'une quelconque nature que si :
 - a) le service administratif ou autre autorité publique ayant le contrôle ou la gestion de l'endroit où a lieu le ramassage a donné son accord écrit et, à défaut de l'autorité susdite, si l'exploitant a en sa possession une autorisation écrite à cet effet qui a été présentée au pilote commandant de bord avant le début du vol. Le Directeur peut toutefois accorder des dérogations pour tout ou partie des obligations résultant du présent paragraphe, dérogations qui sont soumises aux conditions qu'il prescrit ;
 - b) l'intervention est effectuée conformément aux procédures et conditions prescrites par le Directeur.
- 4) Les dispositions du présent article ne peuvent empêcher un aéronef en vol de porter des antennes radio remorquées de dimensions raisonnables.

DESCENTES EN PARACHUTE

51. Sauf cas d'urgence, les descentes en parachute ont lieu avec l'accord du Directeur ; elles s'effectuent conformément aux conditions qu'il peut fixer.

INSTRUCTEURS DE VOL AGREES

52. 1) Ne peuvent dispenser l'instruction en vol que les titulaires d'une licence de pilote, dûment revêtue d'une qualification d'instructeur de vol en vertu du présent règlement.
- 2) L'instruction en vol, y compris l'autorisation accordée à un élève-pilote de voler en solo, est dispensée dans des circonstances telles que l'aéronef piloté par un élève-pilote ne constitue pas un danger pour la navigation aérienne.

PERSONNES AGREES POUR LES VOLS IFR

53. Un pilote ne peut effectuer un vol IFR que s'il est titulaire d'une qualification de vol aux instruments pour cette classe d'aéronef.

PERSONNES AGREES POUR LES OPERATIONS AGRICOLES

54. 1) Nul ne peut agir en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef effectuant, contre rémunération ou en affrètement, des opérations agricoles telles que dépôt d'engrais en couverture, ensemencement, épandage, poudrage, largage et dépôt de poison sauf :
- a) s'il est titulaire d'une qualification opérations agricoles pour cette classe d'aéronef ou

- b) s'il suit un stage de formation homologué en matière d'opérations agricoles et qu'il est autorisé à agir en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef à vocation agricole par le titulaire de la qualification d'instructeur de vol pour cette classe d'aéronef.
- 2) Nul ne peut dispenser l'instruction en vol en matière de dépôt d'engrais en couverture, ensemencement, épandage, poudrage, largage au dépôt de poison s'il n'est pas titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie E.

PILOTES D'ESSAI

- 55. 1) Nul ne peut agir en qualité de pilote d'essai hormis les pilotes agréés comme tels par le Directeur et titulaires d'une licence en cours de validité de pilote privé, professionnel, professionnel de première classe ou de ligne.
- 2) Aux fins d'interprétation du présent règlement, un pilote d'essai est un pilote dont les fonctions comportent l'expérimentation des prototypes ou la vérification en vol des aéronefs ayant subi révisions, modifications ou réparations, les vols expérimentaux d'un aéronef et toute autre opération ne figurant pas à la classification du Titre 5 du présent règlement.

VOL SANS PASSAGERS

- 56. Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef compte, au cours d'un vol, effectuer l'une des manoeuvres suivantes :
 - a) exercices de survol à basse altitude ;
 - b) exercices d'atterrissage forcé ;
 - c) essai de l'aéronef, des groupes propulseurs ou d'un quelconque de ses éléments dont la défaillance affecterait la navigabilité de l'aéronef ;
 - d) tout autre de type de vol spécifié par le Directeur,il ne peut autoriser la présence de personnes à bord, à l'exception toutefois des membres de l'équipage de conduite, des personnes suivant une instruction en vol ou affectées à l'essai en vol de l'aéronef ou de l'un de ses éléments, des personnes autorisées ou des personnes visées à l'article 45.
- Toutefois, lors des essais en vol visés à l'alinéa c), le pilote peut transporter du personnel de mécanique ou d'entretien directement intéressé par la révision, l'inspection ou le réglage de l'aéronef, des groupes propulseurs ou de ses éléments.

INTERDICTION DE TRANSPORT DE PASSAGERS PAR DES ELEVES-PILOTES

- 57. Il est interdit à toute personne qui n'est pas autorisée ou requise à bord en vertu du présent règlement de se faire sciemment embarquer sur un aéronef qu'il sait être piloté par un élève-pilote.

DEBARQUEMENT ET CONTRAINTE DES PERSONNES

58. 1) Le pilote commandant de bord peut débarquer toute personne qui, selon lui :
- a) commet à bord un acte susceptible de menacer la sécurité de l'aéronef, de ses passagers ou de son équipage ou
 - b) se conduit à bord de manière à importuner les passagers ou l'équipage.
- 2) Lorsque le pilote commandant de bord estime que les actes ou la conduite d'une personne sont de nature à menacer la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens à bord, il peut prendre toutes les mesures qu'il estime nécessaires pour empêcher cette personne de nuire.

INTERDICTION DE FUMER

59. 1) Nul ne peut fumer dans un aéronef en dehors des zones autorisées par le Directeur.
- 2) Nul ne peut fumer dans un aéronef lors du décollage, de l'atterrissage ou de l'avitaillement en carburant.
- 3) Le propriétaire de l'aéronef fait afficher à bord, dans un lieu bien en vue, un avis lisible indiquant la mesure dans laquelle il est permis de fumer à bord.

EFFECTIFS MINIMUMS

60. L'équipage de conduite d'un aéronef ne peut être inférieur en nombre aux prescriptions du certificat de navigabilité de l'aéronef, du manuel de vol connexe ou autres documents approuvés ; le Directeur peut augmenter les effectifs en fonction :
- a) du type d'aéronef utilisé ;
 - b) du genre d'opérations effectuées ;
 - c) du type d'équipement dont dispose l'aéronef ;
 - d) de la durée des vols entre les points de changement d'équipage et
 - e) de tout autre facteur qui, de l'avis du Directeur, peut avoir une incidence sur la sécurité de l'aéronef.

TRANSPORT DE COPILOTES

61. Un aéronef doit transporter à son bord un copilote titulaire d'une licence délivrée en vertu du présent règlement :
- a) si sa présence est requise par le certificat de navigabilité de l'aéronef, le manuel de vol connexe ou autres documents approuvés ;

- b) si le Directeur estime la présence d'un copilote nécessaire à la sécurité de l'aéronef.

TRANSPORT DE MECANICIENS NAVIGANTS

- 62. 1) Un aéronef doit transporter à son bord un mécanicien navigant titulaire d'une licence délivrée en vertu du présent règlement :
 - a) si le transport d'un mécanicien navigant s'impose du fait de la conception de l'aéronef ou
 - b) si le transport d'un mécanicien navigant est, de l'avis du Directeur, nécessaire à la sécurité du vol.

TRANSPORT DE NAVIGATEURS

- 63. 1) Un aéronef doit transporter à son bord un navigateur titulaire d'une licence délivrée en vertu du présent règlement :
 - a) si l'aéronef se livre au transport aérien international (sauf dérogation accordée par le Directeur) ;
 - b) si le Directeur estime nécessaire de recourir à la navigation astronomique sur certaines routes ou dans certaines zones ; ou
 - c) s'il estime que des fonctions spécialisées de navigation doivent être assurées pour la sécurité du vol, sur une route ou dans une zone donnée, et qu'elles ne peuvent être facilement exécutées à partir du siège de commande.

TRANSPORT D'OPERATEURS RADIO NAVIGANTS

- 64. 1) Un opérateur radio navigant titulaire d'une licence délivrée en vertu du présent règlement doit être transporté à bord de tous les aéronefs devant disposer d'une installation radio, aux termes du présent règlement ou des conditions de tout certificat de service aérien en vertu dudit règlement.
- 2) Sur les vols internationaux et sur tout autre vol spécifié par le Directeur pour lesquels une installation de radiotélégraphie est requise, l'opérateur radionavigant n'assume que les fonctions de sa charge, à l'exclusion de toutes autres.

PERSONNEL COMMERCIAL DE BORD

- 65. 1) Le Directeur prescrit le nombre des membres du personnel commercial sur les aéronefs de transport aérien transportant des passagers.
- 2) Le Directeur prescrit, pour chaque cas particulier, le nombre des membres du personnel commercial à bord d'un aéronef qui transporte des passagers dans des opérations autres que de transport aérien.
- 3) Dans les conditions qu'il estime appropriées, le Directeur peut exempter des dispositions du présent article les aéronefs à passagers dont le poids maximum au décollage est certifié inférieur à 5.700 kilos, s'il constate que d'autres arrangements peuvent assurer, dans la même mesure, la protection des passagers.

- 4) Le Directeur peut prescrire la formation minimum des membres du personnel commercial requis à bord en vertu du présent règlement.
- 5) Lors du décollage et de l'atterrissage, les membres du personnel commercial sont répartis dans l'aéronef de telle façon que :
 - a) chacun d'eux est situé aussi près que possible d'une issue de secours au sol ;
 - b) en cas d'urgence, l'évacuation des passagers puisse se dérouler de façon efficace.

BOISSONS ALCOOLISEES ET DROGUES

66. 1) Un membre d'équipage ne peut être, lors du service, en état d'ébriété ou dans un état de santé tel que sa compétence s'en trouve diminuée du fait de l'absorption ou utilisation d'une drogue ou d'une préparation toxique, sédative, stupéfiante ou analeptique.
- 2) A l'exception des malades sous surveillance, les personnes qui sont de façon évidente sous l'influence de boissons alcoolisées, de stupéfiants ou de drogues ne peuvent embarquer à bord d'un aéronef ou y être transportées.

AGE DU PILOTE

67. 1) Une personne de moins de 16 ans ne peut avoir seule le contrôle d'un aéronef en mouvement.
- 2) Nul ne peut amener ni autoriser une personne de moins de 16 ans à avoir seule le contrôle d'un aéronef en mouvement.

PILOTE COMMANDANT DE BORD

68. Lorsque l'équipage de conduite d'un aéronef comporte plus d'un pilote, l'exploitant qui programme le vol désigne l'un d'eux comme commandant de bord ; ce dernier assure ces fonctions jusqu'à ce que le vol soit achevé.

RESPONSABILITES DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

69. 1) Outre la responsabilité de la manoeuvre et de la sécurité de l'aéronef en vol, le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité des personnes et du fret transportés ainsi que de la conduite et de la sécurité des membres d'équipage.
- 2) Le pilote commandant de bord décide en dernier ressort des mouvements de l'aéronef dont il assure le commandement et du maintien de la discipline de la part de toutes les personnes à bord.
- 3) A la fin du vol, le pilote commandant du bord signale à l'exploitant tout défaut ou vice de fonctionnement remarqué lors du vol.

- 4) Le pilote commandant de bord peut, en cas d'urgence adopter les mesures qu'il estime nécessaires lorsque la sécurité exige une décision et des mesures immédiates. Lorsqu'il exerce son autorité dans ce cadre, il doit s'efforcer de tenir informé le contrôle de la circulation aérienne approprié. S'il prend à cette occasion une décision qui l'oblige à déroger au présent règlement, aux Instructions pour la sécurité aérienne ou aux consignes du contrôle de la circulation aérienne, il doit immédiatement en avvertir le contrôle de la circulation aérienne et éventuellement fournir un rapport circonstancié, sur demande du Directeur.

RESPONSABILITES DU PILOTE COMMANDANT DE BORD AVANT LE VOL

70. Avant de commencer un vol, le pilote commandant de bord doit s'assurer que :
- a) la fiche d'entretien requise aux termes du présent règlement a été délivrée et que les instruments et l'équipement prescrits pour le type d'opérations envisagées sont disponibles à bord et en bon état de marche ;
 - b) le poids de l'aéronef s'inscrit dans les limites d'utilisation et de performance fixées au manuel de vol approuvé ou autre document ;
 - c) le chargement est réparti conformément aux limites d'utilisation et de performance fixées au manuel de vol approuvé ou autre document ;
 - d) l'arrimage du chargement permet de prévenir tout dommage à la structure de l'aéronef et respecte les limites d'utilisation et de performance fixées au manuel de vol approuvé ou autre document ;
 - e) l'avitaillement en huile et carburant est suffisant pour le vol envisagé, les réserves prescrites sont transportées et
 - f) l'aéronef peut voler en toute sécurité.

PLANIFICATION DES VOLS

71. 1) Avant le vol, le pilote commandant de bord doit prendre les mesures nécessaires à la sécurité du vol et doit notamment obtenir les renseignements suivants :
- a) les conditions météorologiques prévues sur la route à suivre et les aérodromes qui seront vraisemblablement utilisés ;
 - b) le cas échéant, les services radio existant sur la route empruntée ;
 - c) les conditions de tout aérodrome ou endroit autorisé comme tel aux termes de l'article 201 situé sur la route à suivre et la mesure dans laquelle l'aéronef peut y atterrir ;
 - d) les règles et procédures appropriées de la circulation aérienne ;
- il planifie alors le vol en fonction de ces données.

- 2) Lorsqu'il est prévu d'atterrir ailleurs que sur un aérodrome ou endroit autorisé comme tel aux termes de l'article 201, le pilote commandant de bord prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'endroit envisagé est à tous les égards adaptés à l'atterrissage.
- 3) Le pilote commandant de bord dépose un plan de vol auprès du contrôle de la circulation aérienne approprié, lorsqu'il est requis de ce faire par le présent règlement ou par les Instructions pour la sécurité aérienne.

VERIFICATION RADIO AU SOL

72. 1) Avant que l'aéronef ne circule sur l'aire de mouvement d'un aérodrome pour se rendre au point de décollage, le pilote commandant de bord s'assure que l'installation radio requise à bord pour le vol envisagé a été vérifiée et qu'elle fonctionne correctement.
- 2) Si la vérification fait ressortir une quelconque défaillance de l'installation radio, l'aéronef ne peut décoller.

VERIFICATION AU SOL DES MOTEURS

73. Avant le début du roulement au décollage, le pilote commandant de bord fait effectuer une vérification au sol des moteurs et s'assure qu'ils fonctionnent tous correctement.

UTILISATION DE LA PISTE

74. Le pilote commandant de bord s'assure que le décollage commence en un point de la piste qui permet une longueur de roulement conforme aux conditions requises pour le décollage de l'avion, compte tenu des effets du vent, de la température ambiante, de l'altitude et de l'angle de pente de la piste.

MANIPULATION DES COMMANDES DE L'AERONEF

75. 1) Sous réserve des dispositions du présent article, à compter du moment où les moteurs de l'aéronef sont mis en route au début du vol jusqu'à ce qu'ils soient coupés en fin du vol, nul ne peut manipuler les commandes, hormis les pilotes en service à bord qui sont titulaires d'une licence pour les fonctions devant être assumées et pour le type d'opérations auquel se livre l'aéronef.
- 2) Lorsque le présent règlement impose la présence de deux pilotes ou plus à bord d'un aéronef, ils doivent tous deux se trouver aux commandes lors de l'atterrissage et du décollage et lorsque leur présence est nécessitée par des turbulences en vol.
- 3) Un aéronef ne peut circuler sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome si les commandes ne sont pas aux mains d'un pilote ou d'une personne détenant, à cet effet, une autorisation écrite de l'exploitant.

- 4) Les dispositions du paragraphe 1) ne sont pas applicables aux personnes :
- a) suivant une instruction en vol ;
 - b) suivant un entraînement en vol dans le but d'inclure à leur licence de pilote d'autres types d'aéronefs ;
 - c) suivant un entraînement en vol en vue de l'obtention d'une qualification de pilote ;
 - d) soumises avant le début de l'entraînement en vol proprement dit, à une épreuve d'aptitude dont la durée ne peut excéder trente minutes ;
- le pilote commandant de bord doit, dans ces circonstances, être titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie A, B ou C, délivrée en vertu du présent règlement.

OCCUPATION DE CERTAINES PLACES

76. 1) Sauf avec l'autorisation du pilote commandant de bord :
- a) les personnes non autorisées et celles qui n'ont pas qualité de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef ne peuvent être admises, pendant le vol, dans le poste d'équipage ;
 - b) nul ne peut occuper la place ou le poste d'un membre de l'équipage de conduite sauf s'il fait lui-même partie de cet équipage et qu'il est en service à bord.
- 2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1), les personnes autorisées en vertu du paragraphe 1) de l'article 87 peuvent avoir accès aux postes de l'équipage de conduite, lorsqu'il est raisonnable de ce faire.

VOL EN ATMOSPHERE GIVRANTE

77. Un aéronef ne peut décoller pour un vol lors duquel il sera certainement ou probablement soumis à des conditions d'atmosphère givrante s'il n'est pas équipé d'un dispositif homologué de dégivrage et d'antigivrage en bon état de fonctionnement.

SECTIONS INTERDITES DE L'AERONEF

78. Sauf stipulations contraires du présent règlement, nul ne peut être transporté dans une section de l'aéronef qui n'est pas conçue pour y accueillir des membres d'équipage ou des passagers ; toutefois, il peut être dérogé aux dispositions du présent article si le Directeur considère que le transport d'une personne effectué dans de telles circonstances ne peut nuire à la sécurité et si toutes les conditions qu'il impose sont respectées.

CONDITIONS DANGEREUSES DE VOL

79. Les conditions dangereuses de vol rencontrées en route font l'objet d'un rapport déposé dans les meilleurs délais auprès de l'organe approprié des services de la circulation aérienne. Le rapport fait état de tous les facteurs pouvant affecter la sécurité d'autres aéronefs.

SYSTEME DE VERIFICATION EN VOL

- 80.
- 1) Pour s'assurer du respect des procédures et limites d'exploitation fixées au manuel d'exploitation, au certificat de navigabilité et au manuel de vol connexe, l'exploitant met au point un système de vérification en vol pour chaque type d'aéronef, stipulant les procédures à suivre par le pilote commandant de bord et les autres membres d'équipage :
 - a) avant et pendant le décollage ;
 - b) en vol ;
 - c) à l'atterrissage et
 - d) en cas d'urgence.
 - 2) La liste des procédures de vérification est transportée à bord et conservée en un lieu où elle est immédiatement accessible aux membres d'équipage intéressés.
 - 3) Le commandant de bord s'assure que la vérification est dûment effectuée.

PORT DE CEINTURES DE SECURITE

- 81.
- 1) Tous les membres d'équipage et les passagers d'un aéronef doivent attacher leur ceinture ou harnais de sécurité aux moments suivants :
 - a) à l'atterrissage et au décollage ;
 - b) lors d'une approche aux instruments pour un atterrissage ;
 - c) lorsque l'aéronef vole à une altitude égale ou inférieure à 1000 pieds au-dessus du sol ;
 - d) dans des turbulences ;
 - e) lors d'acrobaties aériennes ;
 - f) en permanence, dans un aéronef à poste de pilotage ouvert ;

les membres de l'équipage de conduite autres que les pilotes ne sont pas tenus de conserver leur harnais d'épaule attaché si les bretelles les gênent dans l'exécution de leurs fonctions.
 - 2) Le Directeur peut exempter des dispositions du paragraphe 1), aux conditions qu'il juge utile d'imposer, les membres de l'équipage commercial, l'équipage chargé de la surveillance du bétail vif à bord, les parachutistes ou autres personnes autorisées qui effectuent les examens, inspections et vérifications visés à l'article 87.
 - 3) Un pilote au moins doit porter en permanence une ceinture ou harnais de sécurité lorsque le pilote automatique est enclenché.
 - 4) Si le poste d'équipage est éloigné du compartiment des passagers, l'exploitant doit s'assurer que l'aéronef est équipé d'un système homologué permettant au pilote commandant de bord d'aviser les personnes situées dans le compartiment des passagers de mettre leur ceinture au harnais de sécurité.

EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE

- 82.
- 1) L'opérateur doit s'assurer que tous les membres d'équipage sont compétents dans l'utilisation de l'équipement de secours et de sauvetage requis à bord et qu'ils connaissent les procédures d'urgence applicables ; il s'assure en outre que les membres d'équipage s'exercent au moins une fois l'an aux procédures d'évacuation d'urgence approuvées pour cet aéronef.
 - 2) L'exploitant doit s'assurer que les passagers sont informés, avant le décollage, du lieu et du fonctionnement des ceintures de sécurité, des sorties de secours, des gilets de sauvetage, des masques à oxygène et de tout autre équipement de secours prévu pour usage individuel.
 - 3) L'exploitant doit s'assurer que les passagers sont informés, avant le décollage, du lieu où est conservé l'équipement de secours principal prévu pour l'usage collectif.
 - 4) En cas d'urgence, le pilote commandant de bord s'assure que les instructions requises par la situation sont transmises aux passagers.

MARQUAGE DES SORTIES

- 83.
- 1) Toutes les sorties et issues de secours de l'aéronef sont indiquées au moyen de panneaux et signalées de la façon prescrite par le Directeur.
 - 2) Les instructions de fonctionnement des sorties et issues de secours doivent être bien en vue et lisibles, tant de jour que de nuit.

MAINTIEN DU NIVEAU DE COMPETENCE DES PILOTES

- 84.
- Un pilote ne peut piloter ou être autorisé par un exploitant à piloter un aéronef en qualité de membre d'équipage de conduite lors d'opérations de travail ou de transport aérien s'il n'a pas établi, soit auprès d'un pilote inspecteur agréé, soit auprès de toute personne autorisée, qu'il possède les connaissances techniques et la compétence en matière de pilotage et de procédures d'urgence applicables à cette catégorie d'aéronef et au type d'opérations envisagé ; il doit avoir établi ces preuves :
- a) dans les six mois précédant le vol, dans le cas d'un vol de transport aérien effectué selon les règles de vol IFR ;
 - b) dans les douze mois précédant le vol, dans tous les autres cas.

COMPETENCES DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- 85.
- 1) Un pilote ne peut agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien sur une route donnée que :
 - a) s'il a établi auprès de l'exploitant qu'il a une bonne connaissance de la route empruntée, des aérodrômes devant être utilisés ainsi que :
 - i) du relief et des altitudes minimum de sécurité ;
 - ii) des conditions météorologiques saisonnières ;

- 2) Un aéronef ne peut poursuivre son vol en direction de l'aérodrome envisagé pour l'atterrissage que si les derniers renseignements météorologiques disponibles indiquent que les conditions prévalant à cet aérodrome (ou sur au moins un aérodrome de dégagement) seront, à l'heure d'arrivée prévue, au moins égales ou supérieures aux minima météorologiques fixés.
- 3) Sauf cas d'urgence, un aéronef ne peut poursuivre son approche pour atterrir sur un aérodrome au-delà d'un point à partir duquel il enfreint les minima météorologiques fixés pour cet aérodrome.

CONDITIONS METEOROLOGIQUES

- 90.
- 1) Un vol devant se dérouler dans des conditions de vol à vue ne peut être entamé que si le pilote commandant de bord dispose de messages d'observations météorologiques récents et de prévisions établissant que les conditions météorologiques de vol à vue ainsi que les conditions à l'aérodrome de destination sont telles que le vol peut se dérouler dans des conditions de vol à vue.
 - 2) Lorsque les conditions météorologiques en route ne s'inscrivent plus dans les minima fixés pour les conditions de vol à vue, le pilote de l'aéronef ne peut poursuivre son vol, sauf cas d'urgence, au-delà du point à partir duquel il peut revenir à son point de départ ou atterrir au premier endroit convenable ; il peut toutefois poursuivre son vol aux instruments s'il peut satisfaire à toutes les conditions que le présent règlement impose à ce type de vol.
 - 3) Sauf ce qui est dit à l'article 91, un vol devant se dérouler dans des conditions de vol aux instruments ne peut être entamé que si les renseignements météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques prévalant à l'aérodrome envisagé pour l'atterrissage (ou sur au moins un aérodrome de dégagement) seront, à l'heure d'arrivée prévue, au moins égales ou supérieures aux minima météorologiques fixés pour cet aérodrome lorsqu'il est utilisé comme aérodrome de dégagement

REGLES APPLICABLES AUX AERODROMES DE DEGAGEMENT

- 91.
- 1) L'octroi d'autorisation de vol aux instruments sur le territoire vanuatuan est régi, en matière de conditions météorologiques, par les dispositions suivantes :
 - a) la désignation, au plan de vol, d'un ou plusieurs aérodromes de dégagement n'est pas obligatoire lorsque les prévisions météorologiques pour les aérodromes de parcours et de fin de parcours spécifiées au plan de vol établissent que les conditions météorologiques sur chacun de ces aérodromes seront, à l'arrivée du vol, égales ou supérieures à ce qui suit :
une masse nuageuse inférieure ou égale à quatre huitièmes, établie à une base de 1000 pieds au-dessus de celle fixée pour l'atterrissage sur cet aérodrome ; une visibilité de 5 kilomètres ;
 - b) la désignation, au plan de vol, d'un ou plusieurs aérodromes de dégagement est obligatoire lorsque les prévisions météorologiques pour les aérodromes de parcours et de fin de parcours spécifiés au plan de vol établissent que les conditions météorologiques sur chacun de ces aérodromes seront, à l'arrivée du vol, inférieures aux conditions minimales spécifiées à l'article a).

- 2) Pour les vols au-delà de Vanuatu, le plan de vol mentionne au moins un aérodrome de dégagement, sauf cas particuliers approuvés par le Directeur où l'aérodrome d'arrivée prévu est isolé et qu'il n'existe aucun aérodrome de dégagement approprié.

FERMETURE DES AERODROMES

92. 1) Le Directeur peut prescrire les conditions dans lesquelles un aérodrome agréé ou endroit autorisé peut être fermé à tout ou partie de la circulation aérienne ; il nomme en outre les personnes habilitées à fermer ces aérodromes.
- 2) Sur avis de fermeture d'un aérodrome en application du paragraphe 1, un aéronef ne peut être exploité en contravention des conditions de fermeture.
- 3) Sur avis de fermeture d'un aérodrome en application du paragraphe 1, un aérodrome ne peut effectuer une approche sur cet aérodrome dans le but d'y atterrir ni, en cas de fermeture dictée par les conditions météorologiques, pour s'assurer de la possibilité d'y atterrir.

RESERVES DE CARBURANT ET DE LUBRIFIANT

93. 1) Un vol ne peut être entamé que si la quantité de lubrifiant et de carburant transportée est suffisante pour achever le vol en toute sécurité compte tenu des conditions météorologiques et de tout retard prévu pendant le vol. Une réserve est en outre transportée pour faire face à d'éventuels problèmes et permettre à l'aéronef d'atteindre un aérodrome de dégagement si nécessaire.
- 2) La quantité du lubrifiant et de carburant prescrite au présent article ne peut être inférieure à celle permettant à un aéronef :
 - a) d'atteindre un aérodrome prévu au plan de vol et de poursuivre son vol pendant 45 minutes, lorsque la désignation d'un aérodrome de dégagement au plan de vol n'est pas obligatoire ;
 - b) lorsque la désignation d'aérodrome de dégagement est obligatoire, soit :
 - i) d'atteindre la destination prévue au plan de vol, d'aller de là jusqu'à un aérodrome de dégagement et de poursuivre ensuite son vol pendant 45 minutes, soit :
 - ii) d'atteindre un aérodrome de dégagement en passant par tout point spécifié, de poursuivre son vol pendant 45 minutes (si ce laps de temps n'est pas inférieur à celui requis pour atteindre l'aérodrome prévu au plan de vol) et de continuer le vol pendant 2 heures à partir de ce point ;

- c) d'atteindre la destination prévue et de poursuivre son vol pendant 2 heures, lorsqu'il n'existe aucun aérodrome de dégagement approprié.
- 3) Les dispositions du présent article ne peuvent être interprétées de façon à empêcher le pilote commandant de bord de modifier le plan de vol pendant le vol pour dérouter l'aéronef sur un autre aérodrome ; les dispositions du présent article deviennent toutefois applicables à compter du point où le vol a été modifié.
- 4) Les dispositions du présent article s'appliquent aux avions équipés de moteurs alternatifs. Par publication d'Instructions pour la sécurité aérienne, le Directeur peut définir les réserves du lubrifiant et de carburant imposées aux avions équipés de turbomachines ainsi qu'aux aérodynes autres que les avions.

UTILISATION DES BALLONS CAPTIFS

94. Sauf permission du Directeur et sous réserve du respect des conditions qu'il peut imposer, il est interdit d'utiliser des ballons captifs, ballons cerf-volant ou dirigeables amarrés en tout lieu ;
- a) situé dans une zone de contrôle ;
- b) situé dans les trois milles d'un aérodrome ou
- c) situé à plus de 200 pieds au-dessus du niveau du sol.

AVITAILLEMENT EN CARBURANT ET PRECAUTIONS AU SOL CONTRE L'INCENDIE

95. Le Directeur peut prescrire les conditions dans lesquelles doit se dérouler l'avitaillement en carburant ainsi que les précautions contre l'incendie que doit prendre le personnel au sol qui effectue l'avitaillement.

REGLES DE L'AIR ET CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

PRIORITE DE PASSAGE

96. 1) Un aéronef qui jouit de la priorité de passage en vertu du présent article maintient son cap et sa vitesse ; les dispositions du présent article ne déchargent pas le pilote commandant de bord des responsabilités qui lui incombent en matière de prévention des abordages.
- 2) L'aéronef requis, aux termes du présent règlement, de ne pas gêner le passage d'un autre aéronef évite de voler au-dessus ou au-dessous de cet appareil ou de couper sa route vers l'avant, sauf s'il passe au loin.
- 3) Lorsque deux aéronefs s'approchent l'un de l'autre de face ou quasiment et qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux modifie son cap vers la droite.

- 4) Lorsque deux aéronefs maintiennent des caps convergeants environ à la même altitude, l'aéronef ayant l'autre appareil sur sa droite lui cède le passage ; toutefois :
 - a) les aéronefs motopropulsés cèdent le passage aux planeurs ;
 - b) les aéronefs motopropulsés cèdent le passage à tout aéronef effectuant un remorquage, y compris celui d'un autre aéronef.
- 5) L'aéronef qui se fait dépasser a la priorité ; l'aéronef dépassant, qu'il monte, descende ou évolue à l'horizontale, s'écarte du passage du premier appareil en modifiant son cap vers la droite ; aucune modification ultérieure des positions relatives des deux appareils ne peut exempter l'aéronef dépassant de cette obligation et ce, jusqu'à ce qu'il soit complètement hors de portée.
- 6) Aux fins d'interprétation du paragraphe 5, l'expression "aéronef dépassant" désigne un aéronef qui se rapproche d'un autre par l'arrière, sur une droite formant un angle de moins de 70 degrés avec le plan de symétrie du deuxième appareil ; en d'autres termes, sa position par rapport au deuxième aéronef est telle que, de nuit, il ne pourrait voir aucun de ses deux feux de navigation avant.
- 7) Les dispositions suivantes s'appliquent aux aéronefs effectuant ou se préparant à effectuer un atterrissage :
 - a) les aéronefs en vol, au sol ou sur l'eau doivent la priorité à tous les aéronefs qui atterrissent ou ont commencé leur approche finale en vue de l'atterrissage ;
 - b) lorsque deux aéroplanes ou plus s'approchent d'un aéroport pour y atterrir, ceux qui évoluent à la plus haute altitude cèdent le passage à ceux qui se trouvent à une altitude inférieure ; ces derniers ne peuvent tirer partie de cette règle pour couper le passage d'un aéronef qui effectue son approche finale en vue de l'atterrissage, ni pour dépasser cet aéronef.
- 8) Nonobstant les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 7, les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs.
- 9) Tout aéronef doit laisser le passage à l'aéronef qui, à l'évidence, est forcé d'atterrir.
- 10) L'aéronef sur le point de décoller s'assure auparavant qu'il n'existe aucun risque d'sabordage avec tout autre aéronef.
- 11) Lorsqu'ils se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aéroport :
 - a) les aéronefs et les véhicules cèdent le passage aux aéronefs qui décollent ou atterrissent et, lorsqu'un aéronef est remorqué, il incombe au responsable du remorqueur de respecter les dispositions du présent paragraphe ;
 - b) les véhicules cèdent le passage aux aéronefs et aux véhicules remorquant des aéronefs.

VOL EN FORMATION

97. 1) Les aéronefs ne peuvent voler en formation, sauf sur arrangement préalable des pilotes commandants de bord de ces appareils.
- 2) Les aéronefs évoluent en maintenant entre eux une distance propre à éviter tout risque d'abordage.

AERONEFS CIRCULANT SUR L'EAU

98. Les aéronefs circulant sur ou près de la surface de l'eau sont tenus au respect des dispositions des règlements internationaux pour la prévention des abordages en mer.

EVOLUTION DES AERONEFS DANS LES ZONES DE CIRCULATION D'AERODROME

99. Un aéronef ne peut évoluer dans une zone de circulation d'aérodrome, sauf en vue d'un atterrissage, d'un décollage ou aux fins d'observation du balisage au sol pour effectuer un atterrissage, s'il n'a pas obtenu au préalable l'autorisation de l'organe du contrôle de la circulation aérienne en place à cet aérodrome.

REGLES DE CIRCULATION D'AERODROME

100. 1) Le pilote commandant de bord d'un aéronef évoluant au-dessus ou à proximité d'un aérodrome, au sein ou en dehors de la zone de circulation de cet aérodrome, doit :
- a) observer la circulation d'aérodrome afin d'éviter un abordage ;
 - b) se conformer au circuit de circulation formé par les autres aéronefs ou se tenir à l'écart de l'espace aérien dans lequel ce circuit est formé.
- 2) Sauf instruction contraire de l'organe responsable du contrôle de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord d'un aéronef évoluant au-dessus ou à proximité d'un aérodrome :
- a) prend tous ses virages sur la gauche lors de l'approche en vue de l'atterrissage ainsi qu'après le décollage ; dans les aérodromes où des procédures différentes ont été mises au point ou prescrites par le Directeur, ces dernières procédures sont applicables ; ce paragraphe ne s'applique toutefois pas aux aéronefs qui effectuent des opérations agricoles ou qui dispensent, dans ce domaine, une formation approuvée et qui :
 - i) sont exploités à partir d'un aérodrome qui dispose d'un organe d'information de vol et affiche la signalisation au sol prescrite pour indiquer que des opérations agricoles s'y déroulent ;
 - ii) sont exploités à partir d'un aérodrome qui ne dispose pas des services susdits mais affiche la signalisation au sol approuvée pour indiquer que des opérations agricoles s'y déroulent ; ou

- iii) sont exploités à partir d'un aérodrome privé et non agréé.
 - b) sous réserve de l'alinéa c) ci-dessous et sauf si la sécurité et la performance des aéronefs en exigent autrement :
 - i) atterrit et décolle dans la direction du "T" d'atterrissage visé au paragraphe 1, alinéa g) de l'article 139 ou
 - ii) atterrit et décolle au vent sur les aérodromes ne disposant pas de "T" d'atterrissage ;
 - c) décolle et atterrit, sur les aérodromes disposant de pistes aménagées, conformément aux procédures prescrites par le Directeur ou aux consignes de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé.
- 3) Sur les aérodromes où la circulation des aéronefs n'est pas limitée à des pistes aménagées et où aucune procédure contraire n'a été prescrite, le pilote commandant de bord manœuvre l'aéronef conformément aux règles suivantes :
- a) l'aéronef atterrit sur la droite de tout autre aéronef qui s'est déjà posé, qui est sur le point de se poser, qui décolle ou qui est sur le point de décoller ;
 - b) l'aéronef décolle sur la droite de tout autre aéronef qui a déjà amorcé son décollage ;
 - c) lorsqu'il décolle ou atterrit, l'aéronef doit ménager à sa droite un espace suffisant pour permettre à d'autres aéronefs de décoller ou atterrir ;
 - d) après l'atterrissage, l'aéronef vire à gauche pour bien observer la circulation de l'aérodrome et s'écarte au plus vite de l'aire d'atterrissage ;
 - e) dans ses manœuvres au sol, l'aéronef se déplace dans la direction d'atterrissage ;
- l'aéronef peut toutefois couper l'aire d'atterrissage si au cours de cette manœuvre tous les virages sont effectués sur la gauche et si l'aéronef cède le passage à tout autre appareil en train de décoller ou d'atterrir.
- 4) Aux aérodromes disposant d'un organe du contrôle de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord d'un aéronef faisant partie de la circulation de cet aérodrome doit :
- a) assurer une veille continue sur la fréquence radio désignée du contrôle de la circulation aérienne ou, si cela est impossible, assurer l'observation de la signalisation au sol ou du balisage lumineux pouvant être affiché par l'organe susdit ;
 - b) aviser l'organe du contrôle de la circulation aérienne de la nature de tous les déplacements qu'il envisage et obtenir son autorisation avant de s'engager sur l'aire de manœuvre ;
 - c) obtenir soit par radio, soit grâce à un signal lumineux, l'autorisation préalable de l'organe susdit pour toute manœuvre relative à la circulation au sol, à l'atterrissage ou au décollage.

- 5) Le pilote commandant de bord qui, dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire visé au paragraphe 2 alinéa b), décolle ou atterrit sous le vent, ne prend aucune mesure susceptible de mettre d'autres aéronefs en danger ; il lui incombe d'éviter toute situation pouvant donner lieu à un abordage avec les autres aéronefs de la circulation d'aérodrome.
- 6) Après avoir atterri sur une piste aménagée, les aéronefs s'en écartent au plus vite et se déplacent conformément aux instructions de l'organe du contrôle de la circulation aérienne basé dans cet aérodrome.
- 7) Dans le présent article, l'expression "piste aménagée" désigne une aire définie, sur un aérodrome terrestre, qui a été sélectionnée ou aménagée afin de servir, sur sa longueur, au roulement des aéronefs au décollage ou à l'atterrissage et qui a été déclarée piste aménagée par le Directeur.
- 8) Le pilote d'un aéronef ne peut prendre un virage après le décollage avant d'avoir atteint une altitude d'au moins 500 pieds au-dessus du sol, sauf si :
 - a) un virage est nécessaire pour maintenir l'espacement imposé par rapport à tout obstacle situé sur la trajectoire de décollage ;
 - b) le virage est effectué dans le cadre d'une fête ou revue aéronautique et a été approuvé ;
 - c) l'aéronef se livre à des opérations agricoles ou dispense une formation en vol dans ce domaine, à partir d'un aérodrome privé et non agréé et le virage est tel que l'aéronef ne survole ni ville, ni zone habilitée ;
 - d) l'aéronef se livre à des opérations agricoles ou dispense une formation en vol dans ce domaine, à partir d'un aérodrome (ni privé ni non agréé), que le virage est tel que l'aéronef ne survole ni ville ni zone habitée et que :
 - i) ce virage a été approuvé par le contrôle d'aérodrome, s'il en existe et
 - ii) à défaut de contrôle de la circulation aérienne ou de tout service d'aérodrome, une signalisation au sol approuvée permet d'indiquer que des opérations agricoles s'y déroulent ;
 - e) l'aéronef remorque un planeur, la sécurité impose de négocier un tel virage et que :
 - i) ce virage a été approuvé par le contrôle d'aérodrome lorsqu'il existe un contrôle de la circulation aérienne et
 - ii) à défaut de contrôle de la circulation aérienne ou de tout service d'aérodrome, une signalisation au sol approuvée permet d'indiquer que le remorquage d'un planeur est en cours.

PLANS DE VOL

101. 1) Le Directeur peut prescrire la procédure de dépôt des plans de vol par les pilotes commandant de bord auprès des organes des services de la circulation aérienne.
- 2) Le Directeur peut prescrire toutes procédures et conditions spéciales relatives aux plans de vol.

PLANS DE VOL EXPLOITATION

102. 1) Un aéronef ne peut entreprendre un vol soumis aux règles de vol aux instruments ni, dans certaines circonstances définies par le Directeur, soumis aux règles de vol à vue si le pilote commandant de bord n'a pas, avant le départ du vol, établi et certifié un plan de vol exploitation, dans la forme et contenant les renseignements prescrits par le Directeur.
- 2) Le Directeur peut exiger d'un exploitant qu'il conserve les ou des plans de vol exploitation pour une période donnée, n'excédant pas douze mois à compter de la date du vol.

DESIGNATION DE L'ESPACE AERIEN

103. Pour assurer la sécurité des aéronefs et faciliter la navigation aérienne, le Directeur peut, de façon ponctuelle, prescrire les zones de circulation d'aérodrome, les zones de contrôle, les voies aériennes, les régions de contrôle, les régions de contrôle terminales, les régions supérieures de contrôle, les régions de vol à faible hauteur, les routes à faible altitude, les régions d'instruction, les régions de vol de planeur, les zones de largage de parachute, les régions d'information de vol et les points de compte-rendu désignés ; il peut en outre prescrire toutes les procédures et conditions spéciales qui s'y rapportent.

REGLES D'EXPLOITATION

104. Les aéronefs en vol sont exploités selon les règles de vol à vue (VFR) ou les règles de vol aux instruments (IFR).

REGLES DE VOL A VUE

105. Tout vol entrepris conformément aux conditions prescrites par le Directeur en application de l'article 106 est désigné, au présent règlement, comme entrepris selon les règles de vol à vue ou "vol VFR".

CONDITIONS REGISSANT LES VOLS VFR

106. Le Directeur prescrit les conditions (y compris celles relatives à la distance des nuages et à la visibilité) devant être observées par les pilotes commandant de bord d'un aéronef évoluant selon les règles de vol à vue.

INTERRUPTION DES OPERATIONS AERIENNES VFR

107. Un organe du contrôle de la circulation aérienne peut, pour des motifs de sécurité, interrompre certaines ou toutes les opérations aériennes entreprises selon les règles de vol à vue au sein d'une zone de contrôle ou à proximité d'un aérodrome contrôlé.

TABEAU DE NIVEAUX DE CROISIERE

108. 1) Le Directeur prescrit un tableau de niveaux de croisière, adapté aux routes magnétiques, qui indique les altitudes ou niveaux de vol auxquels un aéronef doit s'établir lorsque l'ordre lui en est donné.
- 2) Le Directeur prescrit la procédure de réglage des altimètres de bord.
- 3) Tout aéronef tenu d'observer les données figurant au tableau de niveaux de croisière maintient son altitude ou niveau de vol grâce à un altimètre de bord, réglé selon la procédure prescrite.

CLASSIFICATION DES VOLS IFR

109. 1) Tout vol qui s'inscrit dans l'une des catégories suivantes est classé comme vol aux instruments :
- a) vol entrepris dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
 - b) vol de nuit, sauf ce qui est dit au paragraphe I de l'article 48 ;
 - c) vol reliant des points situés à plus de 100 milles d'une terre ;
 - d) vol pour lesquels a été déposé un plan de vol IFR ;
 - e) tous autres vols pouvant être prescrits par le Directeur.
- 2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, alinéa c), le Directeur peut autoriser un vol VFR sur une distance de plus de 100 milles d'une terre, dans les conditions qu'il prescrit.

PROCEDURES APPLICABLES AUX VOLS IFR

110. 1) Le Directeur peut prescrire les conditions et les procédures applicables aux aéronefs exploités selon les règles de vol aux instruments.
- 2) En vue de l'exploitation d'un aérodrome, le Directeur peut prescrire les procédures d'approche aux instruments ainsi que d'approche interrompue.
- 3) Le pilote commandant de bord qui souhaite atterrir sur un aérodrome faisant l'objet de procédures prescrites en application du paragraphe 2), est tenu au respect desdites procédures lorsque les conditions météorologiques prévalant au moment de l'atterrissage le justifient.

COMPTE-RENDU DE POSITION

11. En vue du contrôle de la circulation aérienne, le Directeur peut prescrire les circonstances dans lesquelles un aéronef doit rendre compte de sa position.

COMMUNICATIONS RADIO DES VOLS IFR

112. Le Directeur peut prescrire les conditions régissant les communications radio des vols entrepris selon les règles de vol aux instruments ainsi que la procédure que suit le pilote commandant de bord s'il est incapable d'établir cette communication.

ALTITUDE DES VOLS IFR

113. Les aéronefs effectuant un vol de croisière en palier selon les règles de vol aux instruments maintiennent :
- a) l'altitude ou le niveau de vol autorisé par le contrôle de la circulation aérienne, lorsqu'ils évoluent dans un espace aérien contrôlé ;
 - b) l'altitude ou le niveau de vol indiqué au tableau IFR de niveaux de croisière prescrit par le Directeur, lorsqu'ils évoluent en dehors d'un espace aérien contrôlé.

INSTRUMENTS, EQUIPEMENTS ET DISPOSITIFS DE SECURITE

INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS MINIMUMS

114. Les aéronefs vanuatuans transportent au minimum sur tous les vols qu'ils effectuent les instruments, équipements et dispositifs de sécurité suivants :
- a) une trousse de premier secours, dont l'importance est fixée par le Directeur ;
 - b) un siège équipé d'une ceinture de sécurité agréée pour chaque personne à bord. Dans les aéronefs se livrant à l'acrobatie aérienne, autorisées à être utilisées dans ce but ou effectuant un travail aérien, tous les sièges sont équipés de harnais de sécurité agréés ; il est entendu toutefois qu'un siège distinct n'est pas nécessaire pour les enfants de moins de 3 ans portés par un adulte et qu'un siège unique peut être occupé par 2 enfants si leurs poids combinés n'excèdent pas 77 kilogrammes, s'ils sont assis côte à côte et si la ceinture de sécurité, lorsqu'elle doit être attachée, permet de les maintenir tous deux sur le siège ;
 - c) un harnais de sécurité agréé pour chaque siège de l'équipage de conduite, dans les aéronefs d'un poids maximum au décollage certifié supérieur à 5700 kilogrammes et se livrant au transport de passagers. Les harnais de sécurité montés sur les sièges des pilotes comportent un dispositif permettant de retenir automatiquement le buste de l'occupant du siège en cas de décélération brutale ;
 - d) des extincteurs, dont le nombre et la capacité sont fixés par le Directeur ;
 - e) une hache dans chaque aéronef aménagé en cabines et, lorsqu'on ne peut pas communiquer entre les différentes cabines prévues pour l'équipage et les passagers, une hache dans chacune des cabines ;

- f) une ou plusieurs cartes couvrant la totalité du parcours emprunté lors du vol envisagé ;
- g) un anémomètre ;
- h) un altimètre ;
- i) un compas magnétique ;
- j) une jauge pour chaque réservoir de carburant autres que les réservoirs auxiliaires ;
- k) un tachymètre pour chaque moteur ;
- l) un indicateur de pression d'huile pour chaque moteur ;
- m) un indicateur de pression de carburant pour chaque moteur, le cas échéant ;
- n) un indicateur de température du liquide de refroidissement pour chaque moteur doté d'un système de refroidissement par liquide ;
- o) un manomètre d'admission pour chaque moteur suralimenté ou équipé d'une hélice à vitesse constante ;
- p) un indicateur de position du train d'atterrissage, s'il est escamotable ;
- q) un indicateur de position des volets, si l'aéronef en est équipé ; le Directeur peut toutefois approuver l'exploitation d'un aéronef ne disposant pas de cet indicateur lorsqu'il est possible de déterminer la position des volets par observation à partir du poste de pilotage ou par tout autre moyen ;
- r) lors de vols se poursuivant à plus de 20 milles nautiques d'un aérodrome, une montre ou horloge précise indiquant heures, minutes et secondes ;
- s) un indicateur de température d'huile pour chaque moteur d'une puissance d'arrêt homologuée supérieure à 250 chevaux ;
- t) un indicateur de température de culasse de cylindre pour chaque moteur doté d'un système de refroidissement par liquide d'une puissance d'arrêt homologuée supérieure à 250 chevaux ;
- u) pour tous les aéronefs marins, des équipements pouvant émettre les signaux sonores et lumineux requis par les règlements internationaux pour la prévention des abordages en mer ;
- v) pour tous les aéronefs marins d'un poids total supérieur à 2300 kilogrammes, une ancre et une amarre de mouillage, une ancre marine et les appareils nécessaires à la manoeuvre autonome de l'aéronef sur l'eau ;

- w) lors d'un survol de l'eau, au-delà de la distance de descente permettant d'atteindre un point d'atterrissage sûr, un gilet de sauvetage ou autre dispositif de flottaison à usage individuel pour chaque personne à bord ; il est entreposé en un lieu facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui il est destiné ;
- x) un indicateur de décrochage à bord des aéronefs effectuant les opérations de travail aérien définies par le Directeur.

INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DES VOLS IFR

115. Outre ce qui est dit à l'article 114, les instruments, équipements et dispositifs de sécurité suivants sont transportés pour tous les vols effectués selon des règles de vol aux instruments :

- a) un système d'éclairage des instruments de bord du poste de pilotage et des ampoules de rechange ;
- b) un dispositif électrique de dégivrage pour chaque anémomètre ;
- c) un variomètre ;
- d) un indicateur de virage et d'inclinaison ;
- e) un indicateur gyroscopique de virage ;
- f) un horizon gyroscopique ;
- g) un altimètre sensible ;
- h) un thermomètre extérieur ;
- i) une montre ou horloge précise indiquant heures, minutes et seconde ;
- j) des témoins indiquant que les alimentations des instruments gyroscopiques fonctionnent normalement ;
- k) un groupe électrogène d'une capacité adéquate ;
- l) un stock de fusibles de rechange (25%) ;
- m) un indicateur de température de l'air du carburateur de chaque moteur ;
- n) un anémomètre, outre celui qui est prescrit à l'alinéa f) de l'article 114.

INSTRUCTION EN MATIERE DE VOL IFR

116. Sous réserve des conditions qu'il peut imposer, le Directeur peut exempter de tout ou partie des prescriptions de l'article 115 les vols d'instruction IFR, effectués dans des conditions météorologiques de vol à vue, ayant fait l'objet d'un plan de vol IFR.

INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DES VOLS DE NUIT

117. 1) Sauf dispositions contraires et outre ce qui est dit aux articles 114 et 115, les instruments, équipements et dispositifs de sécurité suivants sont transportés sur tous les vols de nuit :
- a) les feux de navigation prescrits au présent règlement ;
 - b) un bon éclairage de tous les postes d'équipage ;
 - c) une lampe électrique pour chaque membre d'équipage.
- 2) Sauf prescriptions contraires, les instruments suivants doivent être éclairés, lumineux ou fluorescents, dans la mesure indiquée par le Directeur ;
- a) anémomètres ;
 - b) altimètres ;
 - c) indicateurs de virage et d'inclinaison ;
 - d) indicateurs gyroscopiques de virage ;
 - e) horizons gyroscopiques ;
 - f) variomètres ;
 - g) compas magnétiques ;
 - h) horloges et montres ;
 - i) tachymètres ;
 - k) indicateurs de pression d'huile ;
 - l) jauges de carburant ;
 - m) indicateurs de pression du carburant ;
 - n) indicateurs de position du train d'atterrissage ;
 - o) indicateurs de position des volets.

INSTRUMENTS REQUIS POUR LES OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN

118. Outre ce qui est dit aux articles 115, 116 et 117, les instruments, équipements et dispositifs de sécurité suivants sont transportés sur tous les vols effectués par des aéronefs se livrant au transport aérien :

- a) les équipements d'alimentation en oxygène ainsi que des réserves suffisantes en oxygène, à l'usage des passagers et des membres d'équipage, lorsque le présent règlement impose le transport d'oxygène ;
- b) un pistolet de signalisation pyrotechnique ainsi que 6 cartouches de signalisation vertes et 6 rouges, sur les vols internationaux ;
- c) les dispositifs d'enregistrement de vol prescrits par le Directeur ;
- d) pour les vols effectués dans des régions où peut prévaloir une atmosphère givrante :
 - i) les équipements d'antigivrage et de dégivrage des ailes, de la queue, des gouvernes, des moteurs, des hélices ainsi que du pare-brise du poste de pilotage, pour dégager le champ de vision ;
 - ii) un dispositif de protection des ensembles aériens fixes et des goniomètres non-escamotables, destiné à garantir leur installation électrique ou leur fonctionnement contre les accrétions de glace ;
- e) pour les vols de nuit :
 - i) deux phares d'atterrissage ;
 - ii) au moins une lumière dans chaque cabine de passagers ;
- f) sur les vols nécessitant le concours d'un navigateur :
 - i) un pupitre de lecture des cartes ;
 - ii) un dérivomètre ;
 - iii) un compas astronomique ;
 - iv) un compas magnétique supplémentaire si celui prévu à l'article 104 n'est pas dans le champ de vision du navigateur ;
 - v) un sextant ;
 - vi) les instruments, almanachs et tables de navigation ;
- g) sur les vols nécessitant le concours d'un navigateur, si celui-ci ne peut lire facilement les instruments du pilote, des instruments supplémentaires sont mis à sa disposition, savoir :
 - i) un anémomètre ;
 - ii) un altimètre ;
 - iii) un compas magnétique ;
 - iv) un thermomètre extérieur.

RADAR METEOROLOGIQUE

119. 1) Tout avion à turbomachines d'un poids maximum excédant 5700 kilogrammes est équipé d'un radar météorologique de conception agréée.
- 2) Le Directeur prescrit les conditions dans lesquelles les avions visés au paragraphe 1 peuvent être exploités sans le radar requis.

INSTRUMENTS DES AERONEFS D'ENTRAINEMENT

120. Outre les instruments, équipements et dispositifs de sécurité visés au présent règlement, les aéronefs destinés à l'instruction en double commande, au contrôle des compétences de l'équipage de conduite ou à l'entraînement au vol aux instruments transportent à leur bord les instruments, équipements et dispositifs de sécurité prescrits par le Directeur pour ce type d'aéronef et de vol.

INSTRUMENTS, EQUIPEMENTS ET DISPOSITIFS DE SECURITE

121. 1) Un aéronef doit transporter à son bord, outre les instruments, équipements et dispositifs de sécurité prévus au présent règlement tous ceux imposés à ce type d'aéronef ou de vol aux termes du règlement de navigabilité de l'aviation civile visé à l'alinéa d) de l'article 6 ; ces instruments, équipements et dispositifs de sécurité sont en bon état de fonctionnement pendant le vol.
- 2) Nonobstant toute disposition contraire du présent règlement, un aéronef peut être exploité alors même qu'un instrument, équipement ou dispositif de sécurité requis aux termes du présent règlement ou du règlement de navigabilité de l'aviation civile est hors de fonctionnement si l'aéronef transporte tous les instruments, équipements et dispositifs de sécurité mentionnés sur une liste approuvée des équipements de bord minimums pour ce type d'aéronef et d'opération.
- 3) Le Directeur peut, de façon ponctuelle, modifier ou écarter les conditions fixées au paragraphe 1 et dans les articles 114 à 120 lorsque :
- a) des instruments, équipements et dispositifs de sécurité différents mais appropriés sont transportés à bord ;
 - b) les instruments, équipements et dispositifs de sécurité prévus ne conviennent pas au type d'aéronef ou d'opération envisagés.

EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SURVIE

122. 1) Les équipements suivants sont transportés à bord de tout aéronef qui entreprend un vol comportant le survol de l'eau à la vitesse de croisière pendant plus de 120 minutes ou s'éloigne de plus de 400 milles nautiques de la première terre sur laquelle il pourrait effectuer un atterrissage d'urgence :

- a) des radeaux de sauvetage, d'une conception agréée par le Directeur et en nombre suffisant pour transporter toutes les personnes à bord ; ils sont entreposés de façon à pouvoir être utilisés immédiatement en cas d'urgence et sont dotés des équipements de sauvetage (y compris les moyens de survie et les appareils de signalisation pyrotechnique de détresse) que le Directeur estime adaptés au vol entrepris ;
 - b) au moins un équipement radio VHF de survie de conception agréée, entreposé de façon à pouvoir être utilisé immédiatement en cas d'urgence. Cet équipement est portatif, étanche, flottant, dispose de sa propre source d'alimentation et peut être utilisé en dehors de l'aéronef par des profanes ;
 - c) pour les aéronefs se livrant au transport de passagers et dont le poids maximum au décollage est homologué supérieur à 5700 kilogrammes, au moins deux équipements radio du type visé à l'alinéa b) ;
 - d) un dispositif lumineux, aux fins de repérage, monté sur chaque gilet de sauvetage ou autre appareil de flottaison à usage individuel, transporté en application de l'article 114.
- 2) Le Directeur peut exiger que les équipements suivants soient installés à bord d'un ou de tous les aéronefs évoluant dans des régions où les recherches et le sauvetage sont particulièrement difficiles :
- a) au moins un émetteur localisateur VHF d'urgence, de conception agréée, entreposé de façon à pouvoir être utilisé immédiatement en cas d'urgence. L'émetteur est portatif, dispose de sa propre source d'alimentation et peut être utilisé en dehors de l'aéronef par des profanes ;
 - b) les appareils de signalisation et les équipements de sauvetage (y compris des moyens de survie) que le Directeur estime adaptés à la région survolée.

ALIMENTATION EN OXYGENE

- 123.
- 1) Un aéronef ne peut évoluer à une altitude de 10 000 pieds ou plus si les conditions prescrites par le Directeur en matière d'alimentation et d'utilisation de l'oxygène transporté à bord ne sont pas respectées.
 - 2) Lorsqu'il agit dans le cadre du paragraphe 1, le Directeur peut, en vue de la sécurité et du bien être de l'équipage et des passagers d'un aéronef, émettre les prescriptions qu'il juge utiles sur toute question relative à l'installation des équipements et aux conditions et procédures d'utilisation de l'oxygène.
 - 3) Les membres d'équipage d'un aéronef utilisent l'oxygène conformément aux prescriptions édictées par le Directeur en vertu du présent article.

TITRE 4 - FEUX ET SIGNAUX

RESPECT DU REGLEMENT

- 124.
- 1) Les dispositions du présent titre sont appliquées par tous les aéronefs en vol de nuit ; les aéronefs à la surface de l'eau sont toutefois tenus d'allumer, du coucher au lever du soleil, les feux prescrits aux articles 126, 127 ou 128 selon le cas qu'il leur est applicable.
 - 2) Le pilote commandant de bord informe au plus vite le contrôle de la circulation aérienne de la défaillance d'un feu que l'aéronef en vol doit afficher aux termes du présent règlement et qui ne peut être réparé. Si la communication ne peut être établie, il atterrit dès que possible.

AERODYNES MOTOPROPULSES

- 125.
- 1) Tout aérodyne motopropulsé exploité de nuit, en vol ou sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome terrestre est équipé des feux suivants :
 - a) un feu rouge, fixe et découvert, projeté au-dessus et au-dessous du plan horizontal, dans l'angle formé entre un point droit devant et 110 degrés sur la gauche ;
 - b) un feu vert, fixe et découvert, projeté au-dessus et au-dessous du plan horizontal, dans l'angle formé entre un point droit devant et 110 degrés sur la droite ;
 - c) un feu blanc, fixe et découvert, projeté vers l'arrière au-dessus et au-dessous du plan horizontal, dans un angle de 140 degrés également réparti entre la droite et la gauche ;
 - d) un ou des feux rouges à éclats, visibles dans toutes les directions et aussi loin que possible, dans les 30 degrés supérieurs et inférieurs au plan horizontal de l'avion ;
- il est admis que les aéronefs en circulation au jour d'entrée en vigueur du présent règlement qui ne sont pas conformes aux prescriptions ci-dessus peuvent toutefois être exploités avec l'autorisation du Directeur, dans des conditions spéciales fixées aux Instructions pour la sécurité aérienne.

AERONEFS A LA SURFACE DE L'EAU

- 126.
- 1) Tout aérodyne entraîné par un organe moteur, en marche à la surface de l'eau et maître de sa manoeuvre est tenu d'allumer les feux ci-dessous :
 - a) les feux fixes visés à l'article 125 ;
 - b) un feu blanc, fixe et visible à au moins 5 kilomètres, à l'avant de l'appareil, dans un angle dièdre de 220 degrés coupé suivant sa bissectrice par un plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'aéronef.
 - 2) Lorsqu'il est remorqué, un aérodyne entraîné par un organe moteur n'est tenu d'allumer que les feux fixes visés à l'article 125.

AERONEFS A LA SURFACE DE L'EAU, NON MAÎTRES DE LEUR MANŒUVRE

- 127.
- 1) Tout aérodyne à la surface de l'eau qui n'est pas maître de sa manoeuvre est tenu d'afficher, là où ils sont le mieux visibles, deux feux rouges fixes, à la verticale l'un de l'autre, espacés d'au moins un mètre et tous deux visibles, dans la mesure du possible, de tous les points de l'horizon, sur une distance d'au moins 3 kilomètres; de jour et dans les mêmes conditions, cet aérodyne affiche, là où ils sont le mieux visibles, deux ballons noirs d'au moins 60 centimètres de diamètre, à la verticale l'un de l'autre et espacés d'au moins un mètre.
 - 2) Outre ce qui est dit au paragraphe 1 :
 - a) si l'aéronef est sur son erre, il affiche les feux fixes visés à l'article 125 ;
 - b) si l'aéronef n'a pas d'erre, il affiche seulement le feu arrière blanc et fixe visé à l'article 125.

AERONEFS A LA SURFACE DE L'EAU AU MOUILLAGE

- 128.
- 1) Tout aérodyne entraîné par un organe moteur, ancré ou mouillé à la surface de l'eau est tenu d'afficher vers l'avant un feu blanc et fixe, visible de tous les points de l'horizon sur une distance d'au moins 3 kilomètres ; si l'aérodyne mesure plus de 50 mètres de long, cette distance est d'au moins 5 kilomètres.
 - 2) Un aérodyne entraîné par un organe moteur est tenu d'afficher, au sol, deux feux rouges et fixes, situés à la verticale l'un de l'autre, espacés d'au moins 1 mètre et tous deux visibles, dans la mesure du possible, de toutes les directions.

PLANEURS

- 129.
- Dans tous les cas où les dispositions du présent titre imposent aux aérodynes entraînés par un organe moteur d'afficher certains feux, les planeurs sont tenus d'afficher un feu rouge et fixe, visible dans la mesure du possible, de toutes les directions.

INTERPRETATION

- 130.
- Aux fins d'interprétation des articles 124 à 129:
- a) un aéronef à la surface de l'eau est réputé en marche lorsqu'il n'est ni échoué, ni arrimé au sol ou à tout objet fixe à terre ou dans l'eau;

- b) un aéronef en marche à la surface de l'eau est réputé avoir de l'erre lorsqu'il se déplace et qu'il a une vitesse relative à l'eau ;
- c) un aéronef à la surface de l'eau est réputé maître de sa manoeuvre lorsqu'il peut exécuter les manoeuvres requises aux termes du présent règlement ou des règlements internationaux pour la prévention des abordages en mer.

SIGNAUX

UTILISATION DES SIGNAUX PRESCRITS

131. Les signaux prescrits aux articles 133 à 142 ne peuvent être utilisés pour donner des indications différentes de celles spécifiées au présent règlement.

RESPECT DES SIGNAUX

132. Lorsqu'il reçoit ou observe l'un des signaux visés aux articles 133 à 142, le pilote commandant de bord est tenu d'adopter les mesures dictées par le signal reçu ou observé.

TRANSMISSION

133. La transmission ou l'affichage des signaux visés aux articles 140, 141 et 142 ne peut être autorisé que par le pilote commandant de bord qui agit en fonction de l'urgence de la situation.

SIGNAUX A L'INTENTION DES AERONEFS

134. 1) Les signaux lumineux adressés à un aéronef particulier par le contrôle d'aérodrome assument, tant de jour que de nuit, la signification fixée au tableau suivant :

SIGNAL LUMINEUX	A l'intention des :	
	AERONEFS EN VOL	AERONEFS AU SOL
Vert fixe	autorisé à atterrir	autorisé à décoller
rouge fixe	cédez le passage aux autres aéronefs et demeurez en circuit d'attente	arrêtez
Série d'éclats verts	revenez pour atterrissage	autorisé à circuler
Série d'éclats rouges	Aérodrome dangereux n'atterrissez pas	écartez-vous de l'aire d'atterrissage utilisée

SIGNAL LUMINEUX	A l'intention des :	
	AERONEFS EN VOL	AERONEFS AU SOL
Série d'éclats blancs	atterrissez sur cet aérodrome et rendez-vous à l'aire de stationnement	retournez à votre point de départ sur l'aérodrome
Eclats alternés rouges et verts	danger - état d'alerte	danger - état d'alerte

- 2) Les dispositions du présent article ne peuvent être interprétées de façon à décharger le pilote commandant de bord de ses responsabilités en matière de prévention des abordages.

SIGNALISATION DE LA CIRCULATION AU SOL

135. 1) Dans les aérodromes disposant d'installations d'accueil de passagers, de déchargement de frêt ou d'installations d'entretien ou d'avitaillement en carburant, le Directeur peut exiger de l'exploitant qu'il emploie des signaleurs qualifiés chargés du contrôle de la circulation des aéronefs sur les aires de trafic. Par publication d'instructions pour la sécurité aérienne, le Directeur peut spécifier les compétences requises à cet effet et fixer les signaux types utilisés dans ce domaine.

SIGNAUX EMIS PAR LES AERONEFS

136. Les aéronefs utilisent les signaux suivants pour accuser réception de signaux lumineux émanant du contrôle d'aérodrome :

a) de jour :

- I) et en vol, balancement des ailes,
- II) au sol; mouvement des ailerons ou de la gouverne de direction ;

b) de nuit :

- I) deux éclats des phares d'atterrissage ou
- II) si l'aéronef n'est pas équipé de phares d'atterrissage, deux éclats des feux de navigation.

SIGNAUX PYROTECHNIQUES

137. Un signal pyrotechnique rouge envoyé d'un aérodrome, de jour ou de nuit, indique à un aéronef en vol qu'il

n'est pas autorisé à atterrir. Ce signal annule toute autorisation d'atterrir préalablement accordée.

ZONES INTERDITES ET REGLEMENTEES

- 138.
- 1) De jour comme de nuit l'envoi, à intervalles de 10 secondes; d'une série de projectiles qui émettent en éclatant des lumières ou des étoiles alternativement rouges et vertes; indique à un aéronef en vol qu'il se trouve à proximité d'une zone réglementée ou interdite;
 - 2) Le pilote commandant de bord d'un aéronef auquel est adressé le signal visé au paragraphe 1) est tenu de modifier son cap sur-le-champ pour éviter la zone interdite ou réglementée.

SIGNALISATION AU SOL

- 139.
- 1) Lorsqu'ils sont affichés par un organe des services de la circulation aérienne; les panneaux de signalisation au sol assument la signification qui leur est attribuée au présent article :
 - a) un panneau carré, horizontal et rouge portant des diagonales jaunes (figure Nr 1) indique qu'il est interdit d'atterrir sur l'aérodrome en question et que cette interdiction peut durer un certain temps ;

Figure Nr 1

- b) un panneau carré, horizontal et rouge portant une diagonale jaune (figure Nr 2) indique qu'en raison du mauvais état de l'aire de manoeuvre ou pour toute autre raison; des précautions particulières doivent être observées lors de l'approche en vue de l'atterrissage ou lors de l'atterrissage lui-même ;

Figure Nr 2

- c) un signal horizontal blanc en forme d'haltère (figure Nr 3) indique que les aéronefs doivent atterrir ou décoller sur une piste et ne circuler

que sur des pistes ou voies de circulation ;

Figure Nr 3

- d) un signal horizontal blanc et en forme d'haltère portant une barre noire sur chacune des extrémités circulaires et à angle droit par rapport à la longueur de l'haltère (figure Nr 4) indique que les atterrissages et les décollages ne peuvent s'effectuer que sur des pistes; mais que, sous réserve des signaux balisant les zones non entretenues et inutilisables; les autres manoeuvres des aéronefs ne sont pas limitées aux pistes ou voies de circulation ;

Figure Nr 4

- e) des croix blanches (figure Nr 5) affichées à l'horizontale sur une aire de manoeuvre indique que le terrain sur lequel elles sont affichées est hors d'état d'utilisation. Des croix blanches affichées à chaque extrémité d'une piste ou portion de piste indiquent que la piste ou portion de piste ne peut être utilisée ;

Figure Nr 5

- f) des balises blanches; jaunes; rouges ou oranges (figure Nr 6) installées aux limites d'une aire de manoeuvre ou aux points extrêmes des zones gazonnées inutilisables dans l'aire de manoeuvre indiquent les limites de la sécurité de mouvement des aéronefs ;

Figure Nr 6

- g) un "T" d'atterrissage horizontal; blanc ou orange, (figure Nr 7), indique la direction dans laquelle les aéronefs doivent atterrir ou décoller ; (à

savoir, dans le sens de la jambe du "T" en direction de la barre supérieure) ;

Figure-Nr-7

- h) un disque blanc, affiché horizontalement à côté de la barre supérieure d'un "T" d'atterrissage dans le prolongement de la jambe (figure Nr 8), est un signal de prudence indiquant qu'atterrissages et décollages ne s'effectuent pas tous dans la même direction ;

Figure-Nr-8

- i) un ensemble de deux chiffres (figure Nr 9) exposés verticalement sur la tour de contrôle d'un aérodrome ou à proximité et clairement visibles pour un aéronef situé sur l'aire de manoeuvre; lui indique l'orientation du décollage; exprimée en unités de 10 degrés par rapport à la dizaine de degrés la plus proche sur le compas magnétique ;

Figure-Nr-9

- j) un drapeau exposé sur la tour de contrôle d'un aérodrome; sur une station des services en vol ou à proximité de ces bâtiments; constitué de 12 carrés égaux colorés alternativement en rouge et en jaune (figure Nr 10) indique que l'aérodrome fournit un service de la circulation aérienne;

Figure-Nr-10

- k) la lettre "C" exposée verticalement en noir sur fond jaune (figure Nr 11) et clairement visible pour les aéronefs situés sur l'aire de manoeuvre, indique l'endroit où doivent être effectués les comptes rendus relatifs aux services de la circulation aérienne;

Figure-Nr-11

2) Une flèche, formée de bandes de tissu blanc, exposée à la surface d'un aérodrome (figure Nr 12) indique que :

- a) des planeurs sont en vols ;
- b) des planeurs atterrissent ou sont remorqués dans la direction de la flèche ;
- c) les câbles de remorquage traînent certainement au sol, à quelque distance de la source de remorquage, dans l'alignement des bandes de signalisation.

Figure Nr 12

Nota : la pointe de la flèche ne doit pas se situer à moins de 60 mètres des limites de l'aérodrome lorsque le remorquage est effectué par un aéronef ou par un véhicule.

3) Un cône rouge et blanc exposé dans une zone de parachutage, pointe dirigée au vent (figure Nr 13) indique qu'un parachutage est en cours.

Figure Nr 13

4) Aux aérodromes non contrôlés (autres que ceux utilisés uniquement pour des opérations agricoles) ou à ceux fournissant un service d'information de vol, une lettre blanche en forme de A (figure Nr 14) indique que des opérations agricoles ou des vols d'instruction en matière d'opérations agricoles sont en cours.

Figure Nr 14

SIGNAUX DE DETRESSE

140. Un aéronef menacé par un danger grave et imminent qui requiert une assistance immédiate affiche les signaux suivants, simultanément ou séparément, avant d'envoyer son message :

- a) en radiotélégraphie : le signal SOS (...---...)
- b) en radiotéléphonie, l'expression verbale "MAYDAY" (correspondant à la prononciation française de "M'AIDER" ;

c) signaux visuels ou auditifs :

- i) le signal SOS en morse (...---...) envoyé par un dispositif d'émission visuelle ou sonore ;
- ii) une succession de feux pyrotechniques, tirés à brefs intervalles, qui émettent l'un après l'autre une lumière rouge unique ;
- iii) une fusée à parachute émettant une lumière rouge ;
- iv) un appel sonore continu émis par tout dispositif sonore ;
- v) le signal avertisseur à deux pavillons, correspondant au signal de détresse "NC" du code international des signaux ;
- vi) le signal "détresse" qui consiste en un pavillon carré ayant au-dessus ou en dessous une boule ou un objet analogue.

SIGNAUX D'URGENCE

141. 1) L'aéronef qui utilise (ensemble ou séparément) les signaux suivants souhaite signaler des difficultés qui l'obligent à atterrir sans qu'il ait immédiatement besoin d'assistance :
- a) de jour : une succession de feux pyrotechniques blancs ;
 - b) de nuit :
 - i) une succession de feux pyrotechniques blancs ;
 - ii) l'allumage et l'extinction répétés des feux affichés par l'aéronef, effectués de manière à pouvoir faire la différence avec les feux à éclats visés à l'article 125 ;
 - iii) une succession de feux à éclats blancs tirés à l'aide d'un appareil de signalisation ou
 - iv) l'allumage et l'extinction répétés des phares d'atterrissage.
- 2) L'aéronef qui utilise ensemble ou séparément les signaux suivants a un message très urgent à communiquer au sujet de sa sécurité, de celle de tout aéronef, navire ou autre véhicule, ou au sujet de la sécurité d'une personne à bord ou en vue :
- a) en radiotélégraphie : le groupe "XXX" affiché à trois reprises, de façon bien espacée, avant l'appel ;

- b) en radiotéléphonie : l'expression "PAN", envoyée à trois reprises, avant l'appel ;
 - c) une succession de feux pyrotechniques verts ou de feux à éclats verts envoyés par un appareil de signalisation.
- 3) Les signaux prescrits aux paragraphes 1 et 2 sont, dans la mesure du possible, suivis d'un message donnant de plus amples explications ; les signaux radiotélégraphiques ou radiotéléphoniques sont en règle générale adressés à une station particulière.

AUTRES SIGNAUX

142. Les dispositions des articles 140 et 141 ne peuvent être interprétées de façon à empêcher le pilote commandant de bord d'un aéronef en danger ou en difficulté d'utiliser tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position ou obtenir de l'aide.

TITRE 5 - OPERATIONS AERIENNES

CLASSIFICATION DES OPERATIONS ET CONDITIONS D'EXPLOITATION

143. 1) Aux fins d'application du présent règlement, les opérations aériennes sont classifiées comme suit :
- a) les opérations privées, lors desquelles un aéronef n'est ni affrété ni utilisé contre rémunération ; cette classe embrasse les opérations suivantes :
 - i) le transport personnel du propriétaire de l'aéronef ;
 - ii) le transport personnel d'un affréteur qui pilote l'aéronef ;
 - iii) le transport personnel d'un ou plusieurs affréteurs qui sont tous membres de bonne foi de l'organisation à laquelle l'aéronef a été affrété ; l'un d'entre eux pilote l'aéronef ;
 - iv) le transport gratuit de personnes ou de fret ;
 - v) la vérification en vol d'un aéronef ou de son équipement ;
 - vi) les opérations agricoles sur des terres appartenant à l'exploitant de l'aéronef ; ces opérations comportent le transport d'articles ou de matériaux devant être

largués en vol, ainsi qu'il est dit au paragraphe 2, alinéa a), b) et c) de l'article 34, ainsi que le transport des personnes chargées de ces tâches ;

- vii) les opérations de convoyage lorsque la livraison de l'aéronef, de ses rechanges et équipements constitue le seul but du vol ;
 - viii) toutes autres opérations gratuites qui sont reconnues de nature similaire à celles décrites au présent paragraphe.
- b) le travail aérien, qui n'entre pas dans la classe d'opérations privées et lors duquel un aéronef est utilisé aux fins suivantes :
- i) la publicité aérienne, y compris le remorquage de banderoles, de parachutes et l'écriture dans le ciel ;
 - ii) la photographie aérienne destinée à la vente, y compris le transport des personnes chargées de ces tâches ;
 - iii) le relevé topographique aérien, les inspections et les recherches aériennes, y compris le transport des personnes chargées de ces tâches ;
 - iv) la pose aérienne de lignes électriques ou téléphoniques, y compris la mise en place des personnes fournissant le soutien au sol nécessaire ;
 - v) le ramassage, le transport ou la mise en place de machines, d'équipement ou autre, aux fins d'installation, d'entretien ou de dépose lorsqu'il n'existe aucun autre moyen de transport adapté, y compris le transport des personnes chargées de ces tâches ;
 - vi) le service ambulancier aérien dans les zones non développées avec, pour seuls passagers, le patient et les aides-soignants nécessaires ;
 - vii) les opérations agricoles autres que celles visées à l'alinéa a), sous-alinéa vi), y compris le transport des articles et matériaux devant être largués en vol, conformément aux dispositions du paragraphe 2, alinéa a), b) ou c) de l'article 34, et le transport des personnes chargées de ces tâches ;
 - viii) le transport de fournitures, produits ou articles au sein, à destination ou en provenance de zones isolées ou non développées ;

- ix) le transport, à des fins commerciales, de marchandises qui sont la propriété de l'exploitant ou du pilote de l'aéronef;
 - x) le transport d'équipements et de personnes directement engagés dans l'exploration, l'exploitation ou l'extraction minière ou pétrolière, entre le lieu de cette activité et l'aérodrome agréé (ou tout autre endroit autorisé comme tel aux termes de l'article 201) le plus proche ;
 - xi) le transport d'équipements et de personnes se livrant aux investigations techniques d'accidents d'aviation ;
 - xii) l'entraînement en vol, qui comporte l'instruction et le contrôle des connaissances des membres de l'équipage de conduite, aux fins de délivrance, de prorogation ou de renouvellement des licences et qualifications ;
 - xiii) toutes autres opérations qui sont reconnues de nature similaire à celles décrites au présent paragraphe ;
- c) le transport aérien lors duquel un aéronef est utilisé aux fins suivantes :
- i) service aérien régulier, lors duquel un aéronef est affrété ou utilisé contre rémunération sur des routes données, pour le transport de passagers ou de fret ;
 - ii) autres services aériens, lors desquels l'aéronef est affrété ou utilisé contre rémunération pour le transport de passagers ou de fret, y compris les services d'affrètement aérien, de taxi aérien, les vols d'excursion touristiques ainsi que les services ambulanciers aériens ; il est entendu que les services ambulanciers aériens au sein de zones non développées ne sont pas classés comme transport aérien;
 - iii) toutes autres opérations qui sont reconnues de nature similaire à celles décrites au présent paragraphe.
- d) les opérations spéciales, lors desquelles un aéronef est utilisé :
- i) aux fins d'homologation de type, de délivrance de certificat de type ou à des fins expérimentales ;
 - ii) toutes autres opérations qui sont reconnues de nature similaire à celles décrites au présent paragraphe.

- 2) Le Directeur peut prescrire des conditions techniques ou d'exploitation applicables aux diverses classes d'opérations et s'inscrivant dans le cadre du présent règlement.

UTILISATION DES AERONEFS

144. Sous réserve du présent règlement, un aéronef dont le certificat de navigabilité fait état, en vertu de l'article 174, d'une classification :
- a) catégorie normale, peut être utilisé pour toutes les classes d'opérations mentionnées à l'article 143 ;
 - b) catégorie agricole, peut être utilisé pour toutes les classes d'opérations mentionnées à l'article 143 hormis le transport aérien ;
 - c) catégorie restreinte, ne peut être utilisé que pour la ou les classes d'opérations mentionnées à l'article 143 qui figurent au manuel de vol de l'aéronef ou autre document approuvé, hormis le transport aérien.

PERFORMANCE DES AERONEFS

145. Par publication d'instructions pour la sécurité aérienne, le Directeur peut fixer les performances requises des aéronefs dans les diverses classes d'opérations.

RESPECT DES LIMITES DE PERFORMANCE IMPOSEES

146. Un aéronef ne peut être utilisé dans une classe donnée d'opérations si ses performances ne s'inscrivent pas dans les limites fixées pour cette classe ; toutefois :
- a) lorsqu'un aéronef en service à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ne satisfait pas aux performances imposées, le Directeur peut l'en exempter en totalité ou en partie ; il peut également fixer, pour cet aéronef, des performances qui permettent une marge raisonnable de sécurité. La dérogation accordée ou les performances fixées dans les conditions susdites peuvent rester en vigueur pendant la durée de service de l'aéronef.
 - b) le Directeur peut exempter un aéronef se livrant au transport aérien dans des zones non développées de tout ou partie des performances requises si elles s'avèrent restrictives. Dans ce cas, il fixe des procédures spéciales d'exploitation visant à assurer le maximum de sécurité possible.

CERTIFICATS DE SERVICE AERIEN

- 147.
- 1) Un exploitant ne peut utiliser ou autoriser l'utilisation d'un aéronef pour le transport aérien qu'avec un certificat de service aérien délivré par le Ministre et dans le cadre des conditions qui y sont fixées.
 - 2) Le Ministre délivre un certificat de service aérien à la personne qui en forme la demande s'il estime qu'elle dispose des compétences nécessaires pour exploiter et entretenir en toute sécurité un aéronef se livrant au transport aérien.
 - 3) Le Ministre peut assortir le certificat de service aérien des conditions qu'il estime nécessaires à la sécurité.
 - 4) Les demandes de certificat de service aérien sont présentées sur le formulaire que le Ministre délivre à cet effet ; lors du dépôt du formulaire de demande dûment rempli ou à une date ultérieure fixée sur accord du Ministre, le requérant dépose les documents suivants :
 - a) le manuel d'exploitation, accompagné des cartes d'itinéraires et du manuel de formation ;
 - b) le manuel de vol ainsi que le manuel d'exploitation connexe pour chaque type d'aéronef que le requérant entend exploiter ;
 - c) le manuel d'entretien.
 - 5) le titulaire d'un certificat de service aérien est tenu de notifier le Ministre de toute modification qu'il entend apporter à son organisation interne, à l'équipement utilisé, aux routes empruntées ou à toute autre question pouvant avoir une incidence sur la sécurité.
 - 6) Par avis écrit, le Ministre peut à tout moment exiger du titulaire d'un certificat de service aérien qu'il fournisse des renseignements supplémentaires sur les opérations autorisées par ce titre; il peut, par la même procédure, modifier ou compléter les conditions de maintien du certificat.
 - 7) Un certificat de service aérien délivré en vertu du présent règlement reste en vigueur jusqu'à sa restitution par son titulaire ou jusqu'à son retrait ou annulation, prononcés conformément aux dispositions de l'article 8.
 - 8) Un certificat de service aérien ne peut être transféré qu'avec le consentement écrit du Ministre.

INSTRUCTIONS A L'INTENTION DU PERSONNEL

148. Les entreprises de transport aérien s'assurent que leur personnel connaît les instructions relatives à leur charges et responsabilités respectives et qu'ils en connaissent l'incidence sur le système d'exploitation.

CONTROLE D'EXPLOITATION

- 149.
- 1) Il incombe aux entreprises de transport aérien ou à leurs agents d'assurer un contrôle d'exploitation et d'instituer un mode de contrôle que le Directeur estime adapté au type d'opérations engagées.
 - 2) Sur instructions du Directeur, une entreprise vanuatuanne de transport aérien assure le contrôle de l'exploitation grâce à des agents techniques d'exploitation agréés en vertu du présent règlement.
 - 3) Les agents techniques d'exploitation en poste à Vanuatu et employés en cette qualité par un exploitant étranger sont titulaires des licences, brevets, qualifications ou autres titres délivrés par les autorités compétentes de l'Etat de l'entreprise de transport aérien intéressée.

ATTRIBUTIONS DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

150. L'agent technique d'exploitation employé dans les circonstances visées à l'article 149 :
- a) assiste le pilote commandant de bord et lui fournit les informations qu'il requiert ;
 - b) assiste le pilote commandant de bord dans l'élaboration des plans de vols, approuve et signe ces plans et dépose le plan de vol du contrôle de la circulation aérienne auprès de l'organe approprié ;
 - c) par l'intermédiaire du contrôle de la circulation aérienne :
 - i) fournit au pilote commandant de bord d'un aéronef en vol, par le moyen le mieux adapté, les informations nécessaires au bon déroulement du vol et
 - ii) émet les instructions qu'il estime nécessaires ou justifiées quant à la poursuite, au déroulement ou à l'achèvement du vol ;
 - d) applique, en cas d'urgence, les procédures prescrites au manuel d'exploitation ;

- e) assure son service jusqu'à l'achèvement de tous les vols dont il a le contrôle, sauf s'il est remplacé.

COORDINATION DU CONTROLE D'EXPLOITATION ET DES AUTRES SERVICES

151. En matière de contrôle d'exploitation, l'exploitant, son agent ou tout agent technique d'exploitation agréé évitent d'adopter des mesures susceptibles de contrecarrer les procédures suivies par :

- a) le contrôle de la circulation aérienne ;
- b) le service météorologique ou
- c) le service des communications.

Ils s'assurent, en outre, que toute modification du premier plan de vol a été portée à la connaissance du contrôle de la circulation aérienne.

MANUEL D'EXPLOITATION

152. 1) Les exploitants se livrant au transport aérien fournissent à leur personnel technique d'exploitation un manuel d'exploitation approuvé contenant les informations suivantes :
- a) la description des responsabilités du personnel technique d'exploitation et leur incidence sur le déroulement des vols ;
 - b) les effectifs de l'équipage de conduite pour chaque étape des routes empruntées, y compris la description de leurs attributions et les changements de commandement ;
 - c) les procédures d'urgence en vol et les attributions de chaque membre de l'équipage de conduite en cas d'urgence ;
 - d) les altitudes minimales de sécurité par secteur pour chaque route empruntée et, pour les vols selon les règles de vol aux instruments, les limites de poids de l'aéronef ainsi que les niveaux de croisière minimaux de secteur applicables en cas de défaillance des moteurs en vol ;
 - e) des instructions précises pour le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant devant être transportées sur chaque route, compte tenu de tous les facteurs d'incidence, et notamment de l'éventualité d'une défaillance en vol d'un ou de plusieurs moteurs, et
 - f) les cartes d'itinéraires couvrant toutes les routes empruntées, comprenant des renseignements

relatifs aux services de communication, aides à la navigation, aérodromes, procédures en vol ainsi que toute autre information que l'exploitant ou le Directeur estime nécessaire au bon déroulement des vols.

- 2) Un exploitant est tenu de réviser son manuel d'exploitation lorsque le Directeur le requiert; lorsque cette révision s'avère nécessaire du fait de modifications des vols; de l'aéronef ou de ses équipements ou encore lorsque l'expérience impose cette révision.
- 3) L'exploitant est tenu de fournir des exemplaires de son manuel d'exploitation, et de toute modification qui y est apportée; au Directeur ainsi qu'aux personnes nommées par ce dernier.
- 4) L'exploitant s'assure que les sections du manuel d'exploitation relatives aux vols planifiés sont fournies à l'équipage de conduite avant le vol et qu'elles sont transportées à bord.
- 5) L'exploitant s'assure que tous les exemplaires du manuel d'exploitation sont tenus à jour.

ENTRAINEMENT ET CONTROLE DES COMPETENCES

153. Les entreprises de transport aérien dispensent un entraînement et un contrôle approuvés des connaissances pour s'assurer du maintien du niveau de compétence des membres de l'équipage de conduite.

RESPECT DES REGLEMENTS ETRANGERS

- 154.
- 1) L'exploitant s'assure que ses employés savent qu'ils sont tenus; à l'étranger; au respect des textes législatifs et réglementaires et des procédures applicables dans les Etats où son aéronef est exploité.
 - 2) L'exploitant s'assure que chacun de ses pilotes connaît les règlements et procédures prescrites dans les zones traversées; les aérodromes devant être utilisés ainsi que les services de navigation aérienne qui y sont disponibles. Il s'assure, en outre; que tous les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ces règlements et procédures, dans la mesure où ils ont une incidence sur leurs attributions respectives.

ESSAIS D'HOMOLOGATION

- 155.
- 1) Un aéronef de type ou de modèle non encore utilisé par l'exploitant ne peut être affecté au transport public régulier de passagers tant qu'il n'a pas subi; dans les conditions et la mesure prescrites, les essais imposés par le Directeur.

- 2) Le Directeur peut exiger qu'un aéronef subisse les essais qu'il estime nécessaires lorsque cet appareil; exploité en service aérien régulier, a été modifié; lorsqu'il a déjà été homologué pour ce type d'opérations ou lorsqu'il est affecté à des opérations autres que celles pour lesquelles il a été homologué.

MANUEL D'ENTRETIEN

- 156:
- 1) L'exploitant d'un aéronef de transport aérien fournit au personnel d'entretien un manuel d'entretien approuvé ainsi que les autres publications approuvées contenant les informations relatives aux méthodes et procédures d'entretien et de vérification de l'aéronef.
 - 2) L'exploitant révisé le manuel d'entretien à la demande du Directeur; lorsque cette révision s'avère nécessaire du fait de modifications des vols; de l'aéronef ou de ses équipements ou encore lorsque l'expérience l'impose ; cette révision est approuvée par le Directeur.
 - 3) L'exploitant est tenu de fournir des exemplaires du manuel d'entretien et de toute modification qui y est apportée à tous les membres du personnel qu'il estime intéressés ainsi qu'au Directeur et aux personnes nommées par ce dernier.
 - 4) L'exploitant s'assure que tous les exemplaires du manuel d'entretien et des publications approuvées remises à son personnel sont tenus à jour.

INSTRUCTION DU PERSONNEL

- 157.
- 1) L'exploitant d'un aéronef de transport aérien s'assure que le personnel d'entretien est qualifié comme de besoin; notamment avant la mise en circulation d'un nouvel équipement.
 - 2) En vue de l'application du paragraphe 1), le Directeur peut prescrire les programmes d'instruction; la nature des équipements requis pour dispenser cette instruction ainsi que les qualifications minimales de l'instructeur.

DEFINITION DU TERME AERONEF

- 158.
- Aux fins d'interprétation des articles 156 et 157, le terme "aéronef" comprend les moteurs d'avions, hélices; éléments; accessoires, instruments, équipements et appareils; y compris l'équipement d'urgence.

TITRE 6. - IMMATRICULATION ET MARQUES DES AERONEFS

Immatriculation des aéronefs

REGISTRE D'IMMATRICULATION DES AERONEFS

- 159.
- 1) Le Directeur tient un registre d'immatriculation des aéronefs vanuatuans ; il peut délivrer des certificats d'immatriculation relatifs aux aéronefs qui y sont inscrits à leur propriétaire ou, dans le cas d'une vente sous condition, à l'acquéreur intéressé.
 - 2) Le registre d'immatriculation des aéronefs vanuatuans peut être inspecté par toute personne intéressée durant les heures réglementaires.

DELIVRANCE DE CERTIFICATS D'IMMATRICULATION

- 160.
- 1) Sauf accord du Ministre, un certificat d'immatriculation ne peut être accordé qu'aux personnes qui résident à Vanuatu ou, dans le cas de personnes morales, qui y sont immatriculées et y ont leur principal lieu d'activités.
 - 2) Un certificat d'immatriculation peut être refusé si le Ministre estime, au vu des circonstances, que l'intérêt public s'oppose à sa délivrance.
 - 3) La personne qui forme une demande de certificat d'immatriculation dépose auprès du Directeur des pièces justificatives de la marque, du type et du numéro de série de l'aéronef.
 - 4) Le directeur peut exiger du requérant qu'il soumette une attestation de bonne foi quant à la véracité des déclarations contenues dans la demande de certificat d'immatriculation ; il peut refuser de délivrer le certificat tant que cette attestation n'a pas été fournie.

MUTATION DE PROPRIETE

- 161.
- 1) En cas de mutation de propriété d'un aéronef immatriculé, le certificat d'immatriculation devient nul et non avenue ; le vendeur ou cessionnaire de l'aéronef est tenu de communiquer au Directeur dans les 14 jours :
 - a) un avis de mutation de propriété mentionnant les noms et domiciles complets du nouveau propriétaire ainsi que la date de la mutation et
 - b) le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

Le Directeur enregistre le nouveau propriétaire de l'aéronef à la demande de ce dernier ; il porte alors la mention de la mutation au certificat

d'immatriculation et modifie en conséquence le registre d'immatriculation des aéronefs vanuatuans.

- 2) Sauf accord préalable écrit du Ministre, le propriétaire d'un aéronef vanuatuan ne peut se dessaisir de son aéronef, l'affréter ou s'en défaire d'une quelconque manière au profit d'une personne ou organisation qui en fera usage en dehors de Vanuatu.

HYPOTHEQUES

- 162: Mention des hypothèques grevant les aéronefs est portée au registre d'immatriculation des aéronefs vanuatuans de la façon prescrite par le Directeur.

ANNULATION D'IMMATRICULATION

- 163: Lorsqu'un aéronef immatriculé a été détruit ou retiré de la circulation de façon définitive, le propriétaire communique au Directeur :

- a) un avis de destruction ou de retrait de circulation relatif à l'aéronef et
- b) le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

Ce certificat est alors annulé et la mention appropriée est portée au registre d'immatriculation des aéronefs vanuatuans.

NATIONALITE DES AERONEFS

- 164: 1) Un aéronef est réputé posséder la nationalité de l'Etat dans lequel il est immatriculé.
- 2) Un aéronef ne peut bénéficier d'une immatriculation en vertu du présent règlement s'il est déjà immatriculé auprès d'un autre Etat.

MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION

- 165: 1) A l'exception des ballons captifs, planeurs, cerfs-volants et modèles réduits d'aéronefs, les aéronefs vanuatuans portent leurs marques de nationalité et d'immatriculation de la façon prescrite au présent titre ; toutefois :
- a) les avions d'un poids maximum au décollage certifié inférieur à 5.700 kilogrammes ainsi que les aéronefs exploités dans le cadre d'une autorisation de vol sont dispensés du port des marques de nationalité lorsqu'ils circulent à Vanuatu ;
 - b) les hélicoptères, ballons libres et planeurs sont dispensés du port des marques de nationalité ou de la première lettre de leur marque d'immatriculation lorsqu'ils circulent à Vanuatu ;

- c) dans les conditions qu'il estime appropriées, le Directeur peut exempter tout aéronef ou classe d'aéronef de tout ou partie des dispositions du présent article et de celles des articles 166 à 171.

MARQUES

- 166: Les marques de la nationalité vanuatuanne sont constituées par les majuscules YJ ; la marque d'immatriculation est constituée par un groupe de deux lettres et d'un ou de plusieurs chiffres, séparé des marques de nationalité par un tiret ; ainsi : YJ - RV7. Le Directeur attribue à chaque aéronef sa marque d'immatriculation.

MARQUES SPECIALES ET IDENTIFICATION DES AERONEFS

- 167: Une plaque d'immatriculation frappée ou gravée des marques de nationalité et d'immatriculation est apposée à la structure de chaque aéronef vanuatuan. La plaque est en métal ou autre matériau incombustible doté des propriétés physiques nécessaires ; elle est fixée à l'extérieur de l'aéronef, dans un endroit bien en vue à côté de l'entrée principale.

POSE DES MARQUES

- 168: Les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur l'aéronef ou y sont apposées de façon permanente par tout autre procédé. Elles sont nettoyées de sorte à rester visibles en permanence.

EMPLACEMENT DES MARQUES

- 169: 1) Les marques de nationalité et d'immatriculation sont affichées comme il est dit au présent article.
- 2) Aérostats :
- a) dirigeables : les marques sont situées de part et d'autre du dirigeable ainsi que sur sa surface supérieure, le long de la ligne de symétrie. Elles sont placées à l'horizontale à proximité de la plus grande transversale du dirigeable;
 - b) ballons sphériques : les marques se situent en deux endroits diamétralement opposés, à proximité de la plus grande circonférence horizontale du ballon ;
 - c) ballons non sphériques : les marques sont situées de part et d'autre, à proximité de la plus grande transversale du ballon, juste au-dessus du cercle ou des points de retenue des cordes de la nacelle. Les marques latérales d'un aérostat sont visibles tant de côté que du sol.

3) Aérodynes :

- a) sur les avions et les planeurs; les marques figurent :
 - i) une première fois sur la surface inférieure de l'aile et; si elles sont portées sur la moitié externe de l'aile; elles sont situées sur la surface inférieure gauche (bâbord). L'extrémité supérieure des lettres pointe vers le bord d'attaque et, dans la mesure du possible; elles sont à égale distance des bords d'attaque et de fuite de l'aile ; les aéronefs et les planeurs dont l'exploitation est restreinte à Vanuatu ne sont pas tenus au respect des dispositions du présent alinéa ;
 - ii) des deux côtés du fuselage entre les ailes et la queue ou sur la moitié supérieure des surfaces verticales de la queue. Lorsqu'elles ne sont situées que sur une surface verticale de la queue; elles y figurent de part et d'autre ; dans le cas d'une queue ayant plusieurs surfaces verticales, les marques apparaissent sur le pan extérieur des surfaces externes ;
 - b) sur les giravions; les marques figurent sur la surface inférieure du fuselage ou de la cabine; l'extrémité supérieure des marques pointant vers la gauche du fuselage ; elles figurent en outre de part et d'autre du fuselage ou de la cabine; en-dessous et aussi près que possible du poste de pilotage.
- 4) Les marques de nationalité et d'immatriculation sont affichées de la meilleure façon possible au vu de la conception ou des caractéristiques de l'aéronef ; leur couleur permet un contraste net avec le fond sur lequel elles figurent.

TAILLE DES MARQUES

170. Les marques de nationalité et d'immatriculation ont les tailles figurant ci-dessous :

- a) sur les aérostats; les marques sont d'au moins 50 centimètres de haut ;
- b) sur les avions ou les planeurs :
 - i) les marques des ailes sont constituées de lettres de taille égale; d'au moins 50 centimètres de haut ;
 - ii) les marques du fuselage ou structure correspondante ainsi que celles des surfaces verticales sont d'au moins 30 cm de haut ; lorsque le support n'est pas assez grand; le Directeur peut approuver des marques plus petites qui

doivent néanmoins avoir au moins 15 centimètres de haut et être clairement lisibles ;

- c) sur les giravions, la hauteur des marques inférieures du fuselage ou de la cabine est d'au moins les quatre cinquièmes de la largeur du fuselage ou de la cabine ; sur les côtés du fuselage ou de la cabine, les marques sont d'au moins 15 centimètres de haut ; lorsque le support n'est pas assez grand pour respecter les tailles prescrites, le Directeur peut approuver des marques plus petites qui doivent néanmoins avoir au moins 5 centimètres de haut et être clairement lisibles ;
- d) les marques de nationalité et d'immatriculation sont constituées de lettres de taille égale, posées de façon à laisser une marge d'au moins 5 centimètres le long du rebord de la surface de support.

CARACTERISTIQUES DES MARQUES

171: Les marques de nationalité et d'immatriculation sont formées de majuscules en caractères romains, sans ornementation et se conforment aux caractéristiques suivantes :

- a) la largeur de chaque lettre (sauf la lettre I) et la longueur du trait d'union sont des deux tiers de la hauteur de la lettre ;
- b) l'écart des lettres entre elles est égal à un tiers de la hauteur des lettres ; le trait d'union est, à cette fin, considéré comme une lettre ;
- c) les lettres ainsi que les traits d'union sont pleins et leur épaisseur est égale à un sixième de la hauteur de la lettre.

TITRE 7 - CONDITIONS DE NAVIGABILITE

DELIVRANCE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- 172:
- 1) Le Directeur peut délivrer un certificat de navigabilité à tout aéronef vanuatuan ;
 - 2) Un certificat de navigabilité ne peut être délivré à un aéronef construit à Vanuatu que si :
 - a) l'aéronef a été construit conformément à un certificat d'homologation de type délivré en vertu du présent règlement et
 - b) les matériaux et procédés de construction sont conformes aux instructions émises ou approuvées par le Directeur.

- 3) Sauf ce qui est dit à l'article 176, un certificat de navigabilité ne peut être validé ou délivré au profit d'un aéronef importé à Vanuatu que si :
- a) le demandeur a fourni au Directeur, sur sa demande, les documents en langue anglaise faisant état des caractéristiques techniques de l'aéronef et de ses éléments ;
 - b) le demandeur s'est engagé auprès du Directeur à lui transmettre à l'avenir tous les renseignements requis relatifs à la conception, à l'entretien et à la sécurité d'exploitation de l'aéronef ;
 - c) l'aéronef est immatriculé à Vanuatu ;
 - d) le demandeur soumet au Directeur les documents visés à l'alinéa e) ou f) ci-dessous, selon le cas ;
 - e) pour chaque aéronef importé entièrement monté ou en pièces détachées, il existe :
 - i) un certificat de navigabilité valide à la date d'importation à Vanuatu ou ayant expiré dans les 30 jours précédents ;
 - ii) un manuel de vol approuvé ou autre document que le Directeur déclare équivalent ;
 - iii) un registre des travaux d'entretien effectués sur l'aéronef ainsi qu'une déclaration quant aux modifications effectuées à l'importation à Vanuatu ;
 - f) pour chaque aéronef incomplet, prémonté ou sous forme d'ensembles à monter, qui ne pouvait donc faire l'objet d'un certificat de navigabilité avant la date d'exportation, il existe :
 - i) la preuve qu'un certificat de navigabilité a été délivré au prototype ;
 - ii) la preuve que l'aéronef incomplet ou les matériaux ou pièces formant l'ensemble à monter ont été construits ou inspectés dans des conditions que le Directeur estime acceptables et qu'ils sont conformes aux dessins représentant ce type d'aéronef et approuvés par les autorités compétentes étrangères ;
 - iii) entre les mains du demandeur, des instructions ou procédures émanant du constructeur ou des instructions et procédures approuvées permettant de monter l'aéronef et de le soumettre à un essai en vol.

Toutefois, un certificat de navigabilité ne peut être validé ou délivré en vertu du présent paragraphe tant que le Directeur n'a pas constaté, au cours d'une visite, que l'aéronef remplit toutes les conditions de navigabilité applicables à Vanuatu ;

le Directeur peut en outre fixer au règlement de navigabilité de l'aviation civile visé à l'alinéa d) de l'article 6; les classes particulières d'aéronefs qui peuvent prétendre à un assouplissement des conditions prévues au présent paragraphe ;

dans les conditions qu'il impose, le Directeur peut encore exempter des dispositions de l'alinéa e); sous-alinéa i) et ii), les aéronefs d'un type déjà en circulation à Vanuatu et au sujet desquels il existe des données détaillées.

AUTORISATION DE VOL

- 173:
- 1) Le Directeur peut délivrer une autorisation de vol au propriétaire d'un aéronef vanuatuan qui ne remplit pas les conditions prescrites à l'article 172:
 - 2) Une autorisation de vol ne peut être délivrée qu'aux aéronefs :
 - a) construits dans des conditions approuvées par le Directeur ;
 - b) d'un poids maximum n'excédant pas 680 kilogrammes;
 - c) dont la puissance maximale autorisée des moteurs ne peut excéder 150 chevaux de puissance d'arrêt;
 - d) qui remplissent toutes autres conditions spéciales du règlement de navigabilité de l'aviation civile;
 - 3) L'aéronef faisant l'objet d'une autorisation de vol en vigueur ne peut être exploité que pour les opérations privées définies à l'article 143; l'autorisation de vol est régie par les conditions que le Directeur peut y mentionner.
 - 4) L'aéronef faisant l'objet d'une autorisation de vol est entretenu conformément aux procédures spécifiées au règlement de navigabilité de l'aviation civile.

CLASSIFICATION DES AERONEFS

- 174:
- Les aéronefs sont classés dans l'une des catégories suivantes qui correspondent à la mention d'emploi portée sur leur certificat de navigabilité :
- a) privé ;

- b) travail aérien ;
- c) affrètement ;
- d) transport public régulier.

CERTIFICAT D'HOMOLOGATION DE TYPE

- 175:
- 1) Le Directeur peut délivrer à un constructeur un certificat d'homologation de type pour les types d'aéronefs ou éléments d'aéronefs mentionnés au certificat.
 - 2) Aux fins d'application du présent article, tout aéronef ou élément d'aéronef doit être conforme à une définition de type qui permet son identification ; cette définition comporte les dessins, caractéristiques, rapports et autres données qui, de l'avis du Directeur, permettent d'établir que l'appareil se conforme, dans sa conception, aux stipulations des normes internationales, et aux pratiques et procédures recommandées adoptées de façon ponctuelle en application de la Convention ; il est entendu que ce paragraphe ne s'applique ni aux aéronefs sollicitant ou détenant une autorisation de vol ni aux éléments de cet aéronef.
 - 3) La personne qui sollicite un certificat d'homologation de type dépose avec sa demande les pièces requises par le Directeur, y compris les dessins et documents définissant la conception, les matériaux, les caractéristiques, la construction et les performances de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef considéré.
 - 4) A tous les stades de la construction et ultérieurement, le Directeur peut exiger que l'aéronef ou ses éléments, selon le cas, subissent les visites, essais et mises à l'épreuve qu'il estime nécessaires.
 - 5) Un certificat d'homologation de type est valide pour la période que le Directeur y a fixée ; il peut être modifié ou annulé à tout moment.

VALIDATION ET REMPLACEMENT DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE DES AERONEFS IMPORTES

- 176:
- 1) Lorsqu'une demande est formée en vue de l'immatriculation d'un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré par les autorités compétentes d'un pays étranger, que ce certificat est toujours en vigueur à la date de la demande, que le Directeur estime que cet aéronef est apte au vol et qu'il remplit les conditions de navigabilité adoptées en vertu de la Convention, le Directeur peut immatriculer l'aéronef ; il peut alors, soit valider le certificat de navigabilité étranger, soit délivrer un certificat vanuatuan, régi par les conditions et restrictions qu'il estime nécessaires.

- 2) Les demandes visées au paragraphe ci-dessus sont accompagnées des documents définis au paragraphe 3, alinéas a) ou e) de l'article 172 selon le cas.
- 3) La période de validité des certificats de navigabilité validés ou délivrés en vertu du présent article est fixée par le Directeur ; elle ne peut excéder soit la période de validité du certificat étranger, soit une période de 6 mois, au plus court de ces termes.

PERIODE DE VALIDITE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE ET DES AUTORISATIONS DE VOL

- 177.
- 1) Les certificats de navigabilité et autorisations de vol délivrés en vertu du présent titre expirent à l'échéance qui y est mentionnée ; ils peuvent toutefois être renouvelés si le Directeur constate que l'aéronef est apte au vol.
 - 2) En vue du renouvellement d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol, le demandeur soumet au Directeur les informations requises quant à la condition de l'aéronef et de ses éléments et quant à l'emploi qui en sera fait.

CONDITIONS REGISSANT LES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- 178.
- 1) Les certificats de navigabilité comportent des conditions conformes aux normes de navigabilité adoptées en vertu de la Convention ainsi que toutes les conditions que le Directeur estime nécessaires à la sécurité.
 - 2) Le Directeur peut modifier les conditions mentionnées au certificat :
 - a) pour les adapter à toute modification des normes de navigabilité adoptées de façon ponctuelle en vertu de la Convention ou
 - b) pour les adapter à toutes nouvelles conditions de sécurité qu'il estime nécessaires d'imposer.

RETRAIT DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE ET DES AUTORISATIONS DE VOL

- 179.
- 1) Lorsqu'un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en vertu du présent titre subit des dommages, le certificat est réputé suspendu jusqu'à ce que l'aéronef ait été visité, réparé, le cas échéant, et certifié apte au vol conformément aux dispositions du présent titre.
 - 2) Lorsqu'un aéronef muni d'une autorisation de vol délivrée en vertu du présent titre subit

des dommages; l'autorisation de vol est réputée suspendue jusqu'à ce que l'aéronef ait été visité et jusqu'à ce qu'il ait subi les réparations nécessaires à la restitution de son autorisation de vol;

3) Si un aéronef :

a) n'a pas été visité et n'a pas fait l'objet d'une fiche d'entretien dans la période fixée au présent titre ou

b) présente un quelconque vice auquel l'équipage de conduite ne peut remédier;

le certificat de navigabilité est réputé suspendu jusqu'à ce que l'aéronef ait été visité et qu'une nouvelle fiche d'entretien lui ait été délivrée conformément au présent titre.

4) Un aéronef ne peut circuler pendant la période où son certificat de navigabilité ou autorisation de vol a été annulé; suspendu ou réputé suspendu; sauf dans la mesure nécessaire pour lui permettre d'achever le vol lors duquel le vice est apparu ou pour le soumettre à un essai en vol en vue de la restitution des titres susdits;

MANUEL DE VOL

180.

- 1) Le Directeur peut approuver comme manuel de vol d'un aéronef vanuatuan tout document ou ensemble de documents qu'il estime appropriés;
- 2) Un manuel de vol ne peut être modifié autrement que conformément aux instructions qui y sont contenues ou sur instruction du Directeur.
- 3) Le Directeur peut, de façon ponctuelle, exiger que le manuel de vol de tout aéronef vanuatuan soit modifié; le propriétaire de l'aéronef intéressé s'assure que les modifications requises sont effectuées;

INTERDICTION DE VOL DES AERONEFS ETRANGERS

181.

- 1) Lorsqu'un aéronef étranger subit des dommages à Vanuatu ou qu'il est établi que sa condition est telle qu'il ne remplit plus les conditions de maintien en vigueur de son certificat de navigabilité; le Directeur peut lui interdire de circuler.
- 2) Lorsqu'un aéronef est frappé d'une interdiction de circuler en vertu du présent article :
 - a) le Directeur est tenu, dans les meilleurs délais, d'aviser les autorités compétentes

de l'Etat d'immatriculation des mesures qu'il a prises ; il est tenu en outre de leur communiquer un rapport relatif aux dommages subis ou à la mauvaise condition constatée et

b) l'interdiction ne peut être levée tant que les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation n'ont pas informé le Directeur de ce que :

i) toute suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef imposée par les autorités de l'Etat d'immatriculation à la suite des dommages subis ou de la mauvaise condition constatée a été levée ou

ii) les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation estiment que, malgré les dommages subis ou la mauvaise condition constatée, l'aéronef remplit toujours les conditions minimales de sécurité fixées par cet Etat.

VISITE DES AERONEFS ET DELIVRANCE DES FICHES D'ENTRETIEN

182:

1) Les aéronefs devant faire l'objet d'un certificat de navigabilité aux termes du présent règlement ou munis de ce certificat en vertu du présent titre :

a) sont visités de façon périodique et chaque fois que le Directeur l'exige ; il prescrit, à cet effet, la façon dont doivent se dérouler ces visites ;

b) font l'objet d'une fiche d'entretien, délivrée pour la période couverte par la visite, dans les conditions et de la façon prescrites par le Directeur.

2) Pour les aéronefs de transport aérien, la fréquence des visites est indiquée au manuel d'entretien approuvé ; la fréquence des visites pour les aéronefs de transport international figure au duplicata du manuel d'entretien, transporté à bord à l'intention du personnel d'entretien en poste dans des endroits autres que le port d'attache de ces aéronefs.

3) Les visites effectuées en vertu du présent article le sont conformément aux programmes d'entretien approuvés par le mécanicien d'entretien d'aéronef qui délivre le certificat ou sous son contrôle.

4) Une fiche d'entretien ne peut être délivrée à un aéronef tant que le mécanicien d'entretien ne s'est pas assuré que les travaux nécessaires ont été menés à bien.

- 5) Les fiches d'entretien sont établies en double exemplaire ; l'original est transporté à bord pendant sa période de validité ; le second exemplaire est conservé par le mécanicien qui le délivre ou par l'exploitant de l'aéronef, pendant une période d'au moins trois mois après son expiration. Le deuxième exemplaire ne doit pas être transporté à bord de l'aéronef.

Toutefois, pour les planeurs, les fonctions et attributions du mécanicien d'entretien d'aéronef visé aux paragraphes 3, 4 et 5, sont exercées par une ou plusieurs personnes spécialement agréées à cette fin par le Directeur.

CERTIFICATS DES AERONEFS VANUATUANS CIRCULANT EN DEHORS DE VANUATU

183. Lorsqu'un aéronef vanuatuan traverse un Etat étranger ou y est exploité, tout certificat qui, aux termes du présent règlement, est signé par un mécanicien d'entretien titulaire d'une licence vanuatuan peut être délivré par tout autre mécanicien d'entretien d'aéronef titulaire :

- a) de la licence appropriée pour ce type d'aéronef, dans le cas d'un Etat contractant ;
- b) de qualifications approuvées par le Directeur, dans le cas d'un Etat non contractant.

ENTRETIEN DE L'AERONEF

184. 1) Le propriétaire et l'exploitant d'un aéronef vanuatuan s'assurent que l'exploitation de l'aéronef et de ses éléments est gouvernée, en matière d'entretien et de délivrance de certificats, par les dispositions du présent titre.
- 2) Aux fins d'application du présent article, le Directeur fixe, pour chaque aéronef ou élément d'aéronef, la période de validité des certificats compte tenu des facteurs suivants :
- a) les services et équipements d'entretien à la disposition de l'exploitant ;
 - b) le nombre d'heures de vol de l'aéronef ;
 - c) les relevés effectués en vertu du présent règlement
 - d) la mention d'emploi de l'aéronef : transport aérien, travail aérien, entraînement en vol, aéronef privé ou spécial, et l'exploitation qui résulte de cette classification ;

- e) la période minimale; fixée par le constructeur, durant laquelle l'aéronef et ses éléments peuvent être exploités en toute sécurité et
- f) les conditions de route ou sur les bases utilisées, telles que salinité de l'air, poussière ou autre facteur pouvant avoir une incidence sur la navigabilité de l'aéronef.

DELIVRANCE DE CERTIFICATS APRES ENTRETIEN

185. Nul ne peut délivrer un certificat de conformité ou une fiche d'entretien s'il ne connaît pas l'aéronef ou éléments d'aéronef considérés et s'il n'est pas en outre :
- a) titulaire de la licence appropriée de mécanicien d'entretien ;
 - b) titulaire de l'autorisation d'entretien aéronautique appropriée ;
 - c) dûment agréé à cette fin; pour les planeurs ou éléments de planeur ou
 - d) dans le cas d'un certificat de conformité; employé par un organisme de visite agréé et habilité; en vue de la délivrance de ce titre, par le responsable du service d'entretien des aéronefs de cet organisme, dans les conditions que le Directeur peut approuver.

SÉRVICES D'ENTRETIEN DES ENTREPRISES D'EXPLOITATION

- 186.
- 1) L'exploitant d'un aéronef de transport aérien assure la mise en place de services d'entretien appropriés dotés du personnel; des ateliers; de l'équipement et des installations que le Directeur peut imposer.
 - 2) Une entreprise d'exploitation tient des registres d'entretien pour chacun de ses aéronefs; moteurs d'aéronef; hélices à pas variable et; sauf dispositions contraires; pour tous les instruments; équipements et accessoires d'aéronefs ; ces registres indiquent la période écoulée depuis la dernière révision et depuis la dernière visite et font état de tous les renseignements permettant de déterminer l'histoire; la condition et la performance de l'élément considéré. Ces relevés sont présentés au Directeur s'il en fait la demande.
 - 3) Les registres imposés au présent article sont conservés; après le retrait de circulation des éléments auxquels ils se rapportent; pendant une période d'au moins 12 mois; fixée par le Directeur.

MODIFICATION ET REPARATION DES AERONEFS ET ELEMENTS D'AERONEFS

- 187.
- 1) Le Directeur peut, de façon ponctuelle, exiger qu'un aéronef vanuatuan, une classe d'aéronefs vanuatuans ou des éléments de ces aéronefs, fassent l'objet de modifications ou de visites, s'il estime ces modifications ou visites nécessaires à la sécurité.
 - 2) L'exploitant d'un aéronef faisant l'objet d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol délivrés en vertu du présent titre ne peut effectuer ou autoriser sur l'aéronef ou ses éléments des modifications ou réparations non autorisées.
 - 3) Pour bénéficier de l'autorisation visée au paragraphe 2), l'exploitant soumet au Directeur les renseignements relatifs à la conception ou à la performance de l'aéronef et les preuves de sa navigabilité que le Directeur peut exiger.

CONDITIONS REGISSANT REVISION; MODIFICATION; REMPLACEMENT; REPARATION ET VISITE DES AERONEFS

- 188:
- Les conditions suivantes sont applicables aux révisions, modifications, remplacements, réparations et visites des aéronefs faisant l'objet d'un certificat de navigabilité ou sollicitant ce certificat en vertu du présent titre ainsi qu'aux éléments dont il est ou sera équipé:
- a) les révisions; modifications; remplacements; réparations et visites effectués dans des conditions approuvées ; *sont*
 - b) les travaux sont entrepris par un mécanicien d'entretien d'aéronef licencié; ou sous son contrôle, ou par toute autre personne habilitée à cet effet ;
 - c) les travaux sont exécutés, dans toutes leurs étapes essentielles, conformément à la conception homologuée de type, y compris les modifications de structure approuvées, ou sont effectués conformément aux programmes de réparation ou d'entretien; ou aux modifications approuvées conformément au présent titre ;
 - d) tous les éléments d'aéronef utilisés sont conformes à la conception homologuée de type ou à la définition fixée par le Directeur ; ils ont été construits et visités dans des conditions approuvées ;
 - e) les travaux effectués sont inspectés par un mécanicien d'entretien d'aéronef dûment licencié, sous son contrôle ou par toute autre personne habilitée à cette fin ; les travaux sont conformes aux normes homologuées ;
 - f) les certificats de conformité sont délivrés comme il est dit à l'article 189, dans la forme et selon

la manière approuvée par le Directeur ou selon la manière prescrite au règlement de navigabilité de l'aviation civile ; toutefois, s'il n'est pas possible, en cas d'urgence, de se conformer aux stipulations du présent article, les pièces endommagées peuvent être réparées, de façon temporaire, à la seule fin de permettre à l'aéronef d'atteindre le premier endroit où la réparation requise par les présentes dispositions peut être effectuée. Compte tenu des circonstances, si le pilote commandant de bord estime que cette réparation permet de poursuivre le vol jusqu'audit endroit, il n'est pas nécessaire de faire certifier la réparation temporaire dans les formes fixées au présent article ; dans ces conditions, seul l'équipage de conduite est autorisé à bord ; il est entendu que toute réparation temporaire conservée telle quelle est considérée comme une modification ou réparation soumise à l'autorisation visée à l'article 187.

CERTIFICAT DE CONFORMITE

189. Les dispositions suivantes s'appliquent au certificat visé à l'alinéa f) de l'article 188 :

- 1) sauf ce qui est dit au paragraphe 5 de l'article 215, le certificat est établi dans la forme suivante:

"Je certifie par la présente que toutes les conditions et stipulations du règlement de l'aviation civile actuellement en vigueur et applicable à l'espèce ont été respectées lors de (... la visite) (révision) (réparation) (remplacement) (modification) (réglage) visé ci-dessus.

Signature

Date

Numéro de la licence du mécanicien d'entretien d'aéronef ou de l'autorisation ;

- 2) lorsque le certificat se rapporte à l'aéronef (ainsi qu'à ses moteurs, hélices et stations radio), il est consigné au livret aéronef ; lorsqu'il fait uniquement référence aux :

a) moteurs, il est consigné dans le livret moteur

b) hélices à pas variable, il est consigné dans le livret hélice ;

c) stations radio, il est consigné dans le livret radio ;

Toutefois, :

- i) si les détails des révisions, réparations, remplacements, modifications, réglages ou

visites sont trop importants pour être consignés au livret de bord; ils peuvent être consignés dans un livret d'entretien ; les mentions y sont numérotées et certifiées comme seraient certifiées celles des livrets susdits ; le livret d'entretien est conservé dans un endroit sûr pour pouvoir être présenté sur toute demande. Le numéro de référence des mentions ainsi que l'endroit où peut être examiné le livret d'entretien sont indiqués au livret approprié ainsi qu'une description succincte des travaux effectués ;

- ii) si le livret requis ne se trouve pas à l'endroit où ont été effectués les travaux susvisés, un certificat peut être accordé qui sera consigné audit livret dès que possible.

CERTIFICATS D'AGREMENT ET DELEGATION DE RESPONSABILITES

- 190.
- 1) Le Directeur peut délivrer un certificat d'agrément à toute entreprise ou personne aux fins de conception, construction, entretien, fabrication ou fourniture d'aéronefs ou éléments d'aéronefs ; l'entreprise ou personne susvisée peut alors établir les rapports et certificats qui s'inscrivent dans le cadre du certificat d'agrément.
 - 2) Les compétences, l'organisation et l'équipement de cette entreprise ou personne font l'objet d'inspections que le Directeur peut ordonner à l'origine et ultérieurement pour s'assurer que cette entreprise ou personne est compétente, organisée et convenablement équipée dans le domaine mentionné au certificat d'agrément sollicité ou déjà accordé.

RAPPORTS, INVESTIGATIONS ET REPARATION DES DEFECTUOSITES

- 191.
- 1) Lorsqu'une défectuosité est enregistrée à bord d'un aéronef vanuatuan ou sur l'un de ses éléments, l'exploitant est tenu, dans le délai et de la manière fixés par le Directeur de :
 - a) lui communiquer un rapport circonstancié ;
 - b) rechercher la cause de la défectuosité, communiquer ses conclusions au Directeur et l'informer des mesures prises pour remédier à la situation ;
 - c) effectuer toute démarche supplémentaire que le Directeur peut exiger en vue d'un complément d'information sur les causes de la défectuosité ou en vue de sa réparation ;

Il est entendu que les défectuosités qui sont soit découvertes, soit réparées par une personne ou entreprise d'entretien autre que l'exploitant sont signalées par cette personne ou entreprise,

en application des dispositions du présent article.

- 2) Lorsqu'une défectuosité est enregistrée sur un aéronef étranger à Vanuatu ou sur l'un de ses éléments, l'exploitant est tenu, dans le délai et de la manière fixés par le Directeur de :

- a) lui communiquer un rapport circonstancié ;
- b) enquêter sur la cause de la défectuosité, communiquer ses conclusions au Directeur et l'informer des mesures prises ;
- c) informer le Directeur des démarches éventuellement effectuées dans le but de notifier les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation ;

Il est entendu que les défectuosités qui sont soit enregistrées, soit réparées par une personne ou entreprise d'entretien autre que l'exploitant sont signalées par cette personne ou entreprise, en vertu des dispositions du présent paragraphe.

- 3) Aux fins d'interprétation du présent article, le terme "défectuosité" désigne tout mauvais fonctionnement ou défaillance d'un aéronef ou de l'un de ses éléments, enregistrés en vol ou au sol.

DISPOSITIONS GENERALES

192.

- 1) Aux fins d'interprétation du présent titre :

"entreprise d'exploitation" comprend tout organisme ou personne se livrant au travail ou au transport aérien ou dispensant une formation en vol ;

"certificat de navigabilité" comprend tout document qui, soit seul, soit accompagné d'un manuel de vol ou autre document approuvé, permet d'identifier l'aéronef, fixe les conditions générales et les limites d'exploitation de l'aéronef ainsi que les objets pour lesquels il peut être utilisé ; cette expression exclut les autorisations de vol.

- 2) Tout certificat de navigabilité délivré ou validé en vertu de la loi applicable dans l'Etat d'immatriculation de l'aéronef est réputé être un certificat de navigabilité aux fins d'application du présent règlement.

TITRE 8. - EQUIPEMENT RADIO

EQUIPEMENT RADIO DE BORD

193. 1) Des équipements de radiocommunication et de radionavigation sont installés dans :
- a) tous les aéronefs se livrant au transport aérien de passagers ;
 - b) tous les aéronefs se livrant à la navigation aérienne internationale ;
 - c) tous les aéronefs exploités selon des règles de vol aux instruments ;
 - d) tous les aéronefs désignés de façon ponctuelle par le Directeur qui prend en considération la catégorie et le type d'opérations effectuées, les routes empruntées, le type et la densité apparente de la circulation aérienne ;

Il est entendu que les dispositions du présent article en matière d'équipement de radionavigation ne sont pas applicables aux aéronefs exploités de jour, selon les règles de vol à vue, lorsque la navigation peut s'effectuer par observation de points de repère.

EQUIPEMENT RADIO

194. 1) Les aéronefs auxquels le présent règlement impose un équipement de radiocommunication doivent disposer d'un équipement leur permettant :
- a) d'instaurer une communication bilatérale en vue de contrôle d'aérodrome ;
 - b) de recevoir des renseignements météorologiques à tout moment durant le vol ;
 - c) d'établir, à tout moment durant le vol, une communication bilatérale avec au moins une station aéronautique ainsi qu'avec toute station aéronautique et sur toute fréquence prescrites par le Directeur ou par les autorités compétentes, lorsqu'il se trouve en dehors de l'espace aérien vanuatuan
 - d) d'établir des communications sur la fréquence d'urgence aéronautique 121,5 MHZ sur les vols internationaux et sur tous autres vols désignés par le Directeur. Les dispositions du présent paragraphe sont réputées avoir été respectées pendant le vol s'il est possible d'établir une communication dans des conditions de propagation d'ondes radio normales pour la route empruntée.

- 2) Les aéronefs auxquels le présent règlement impose un équipement de radiocommunication disposent d'une installation aménagée de telle sorte que la défaillance de l'un de ses éléments, à un moment donné du vol; n'empêche pas le maintien de la communication avec au moins une station aéronautique pendant tout le reste du vol.
- 3) Les aéronefs auxquels le présent règlement impose un équipement de radionavigation disposent d'une installation qui leur permet de se conformer :
 - a) au plan de vol exploitation et
 - b) aux instructions du contrôle de la circulation aérienne.
- 4) Lorsqu'un aéronef peut effectuer une approche aux instruments en vue de l'atterrissage, il doit disposer d'un équipement radio lui permettant de capter les signaux du contrôle au sol au moins jusqu'en un point où il peut effectuer un atterrissage à vue.
- 5) Les aéronefs auxquels le présent règlement impose un équipement de radionavigation, disposent d'une installation aménagée de telle sorte qu'en cas de défaillance de l'un de ses éléments, à un moment donné du vol; l'équipement restant soit suffisant pour permettre la navigation, conformément aux paragraphes 3 et 4; pendant tout le reste du vol.
- 6) L'installation radio à bord est aménagée de sorte que la défaillance de l'un de ses éléments ne peut entraîner la défaillance de tout autre élément nécessaire à la communication ou à la navigation.

HOMOLOGATION DES EQUIPEMENTS ET STATIONS RADIO

- 195:
- 1) Les équipements radio des aéronefs vanuatuans sont tous de type homologué.
 - 2) Le Directeur peut homologuer l'équipement radio d'un aéronef vanuatuan en lui délivrant un certificat d'homologation de station radio d'aéronef comportant les limites et conditions qu'il peut fixer ; l'homologation est accordée si le Directeur constate que l'équipement est adapté à sa destination, conforme aux conditions du présent titre et à toutes autres conditions qu'il peut imposer.

INSTALLATION ET ENTRETIEN DE L'EQUIPEMENT RADIO

- 196:
- L'équipement radio des aéronefs vanuatuans est aménagé et entretenu conformément aux conditions prescrites par le Directeur:

UTILISATION DE L'EQUIPEMENT RADIO

- 197:
- 1) L'équipement radio des aéronefs vanuatuans ne

peut être utilisé que par :

- a) une personne titulaire d'une qualification d'opérateur radionavigant délivrée en vertu du présent règlement ou d'une qualification équivalente, validée aux fins d'application du présent article ;
 - b) toute personne qui s'entraîne sous le contrôle du titulaire d'une qualification d'opérateur radionavigant; en vue de l'obtention de cette qualification ;
 - c) toute personne autorisée à faire circuler un aéronef dans les conditions visées au paragraphe 3) de l'article 75.
- 2) L'équipement radio d'un aéronef étranger survolant Vanuatu, exploité à partir ou à destination du territoire national; est sous le contrôle d'une personne autorisée à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

DEROGATIONS

- 198: Le Directeur peut, dans les conditions qu'il estime utiles; exempter un aéronef ou une classe d'aéronefs de tout ou partie des dispositions du présent titre s'il constate que cela ne peut nuire à la sécurité de la navigation aérienne:

TITRE 9 - AERODROMES, OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE ET FEUX

Aérodromes

CLASSIFICATION DES AERODROMES

199. 1) Aux fins d'application du présent règlement; les aérodromes sont classés par catégorie, comme suit:
- a) les aérodromes publics; qui sont ouverts à tous les aéronefs dans les limites d'exploitation prescrites par le Directeur ;
 - b) les aérodromes privés qui comportent :
 - i) les aérodromes privés à usage général;
 - ii) les aérodromes privés à usage restreint; dont la licence fixe la qualité des usagers et les heures d'ouverture et qui ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances qu'avec l'accord préalable du titulaire de la licence et;
 - iii) les aérodromes privés qui ne peuvent être utilisés qu'avec l'accord préalable du

propriétaire, du locataire ou de toute autre personne habilitée à utiliser cet endroit comme aérodrome ;

- 2) Le Directeur peut prescrire les limites d'exploitation qu'il estime nécessaires à la sécurité d'un aérodrome ou endroit autorisé comme tel ; il peut, à tout moment, modifier ces limites.

LICENCES D'AERODROME

200.

- 1) Le Ministre peut délivrer une licence d'aérodrome privé pour tout aérodrome vanuatuan ; il peut l'assortir des limites et restrictions que sollicite le titulaire de cette licence, quant aux usagers et aux heures d'ouverture.
- 2) Une licence d'aérodrome reste en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit remise par son titulaire, retirée ou annulée en vertu de l'article 8.
- 3) Seuls sont habilités à former une demande de licence d'aérodrome le propriétaire, le locataire ou l'usufruitier de l'endroit pour lequel la licence est sollicitée. La demande est accompagnée de tous les renseignements que le Ministre peut exiger sur l'aérodrome.
- 4) Le titulaire d'une licence d'aérodrome est tenu de :
 - a) se conformer aux conditions prescrites par le Directeur quant à l'exploitation de l'aérodrome et aux installations qui y sont disponibles ;
 - b) maintenir l'aire de manoeuvre de l'aérodrome dans un état au moins égal à celui qui prévalait au moment où la licence a été délivrée ; il en améliore la condition s'il est mis en demeure de le faire ;
 - c) communiquer au Directeur ou à l'organe des services de la circulation aérienne le plus proche, par le moyen le plus rapide dont il dispose, toute modification importante de l'état de l'aire de manoeuvre ou des installations d'aérodrome pouvant constituer un risque pour la sécurité des aéronefs en circulation ;
 - d) fermer l'aérodrome et d'en informer le Directeur ou l'organe des services de la circulation aérienne le plus proche, par le moyen le plus rapide dont il dispose, si une modification importante de l'état de l'aire de manoeuvre (y compris la présence d'obstacles) rend dangereux l'atterrissage ou le décollage des aéronefs ; il lui incombe, en outre, de réouvrir l'aérodrome

et d'en aviser le Directeur ou l'organe des services aériens le plus proche, par le moyen le plus rapide dont il dispose, lorsque la condition constatée a disparu ;

- e) autoriser, au moins une fois l'an, la visite de l'aérodrome par une personne autorisée et acquitter les droits exigibles à ce titre.

ENDROIT AUTORISE COMME AERODROME

- 201.
- 1) Le Directeur peut autoriser l'utilisation d'un endroit qui ne fait pas l'objet d'une licence délivrée en vertu du présent règlement comme aérodrome aux fins d'atterrissage ou de décollage des aéronefs de transport aérien.
 - 2) L'exploitation des endroits faisant l'objet de l'autorisation susvisée s'effectue sous réserve des conditions et pour la période fixées à l'autorisation.
 - 3) L'autorisation visée au présent article ne peut être délivrée que si le demandeur acquitte les droits prescrits lors du dépôt de sa demande et s'il dépose le consentement écrit du propriétaire, locataire ou usufruitier l'autorisant à utiliser l'endroit dont il s'agit comme aérodrome ; l'autorisation est réputée annulée si l'exploitant ou le Directeur reçoit un avis écrit signé du propriétaire, locataire ou autre usufruitier annulant le consentement susdit.
 - 4) Le propriétaire, locataire ou autre usufruitier d'un endroit autorisé comme aérodrome pour une période de plus d'un an permet à une personne autorisée de visiter cet endroit au moins une fois l'an ; il acquitte les droits exigibles à ce titre.

DISPOSITIONS GENERALES

- 202.
- 1) Le Directeur peut exiger du titulaire d'une licence d'aérodrome qu'il conserve à l'aérodrome en question une trousse approuvée de premiers soins et qu'il fournisse; s'il est requis de le faire, un certificat d'un médecin, d'une infirmière ou d'un pharmacien agréé à l'effet que ladite trousse est disponible et dûment approvisionnée.
 - 2) Le Directeur peut exiger du titulaire d'une licence d'aérodrome qu'il entretienne, dans la mesure imposée, les équipements et appareils de secours et de lutte contre l'incendie ainsi que les divers services dont l'aérodrome est doté.
 - 3) Sauf accord du Directeur, il est formellement interdit de construire, d'agrandir ou de déplacer

tout bâtiment, poteau, mât, barrière ou autres structures situés sur un aérodrome agréé ; dans les mêmes circonstances, il est interdit d'y planter des arbres, d'y effectuer des travaux de terrassement ou d'y exercer toute autre activité pouvant constituer un risque pour la navigation aérienne.

- 4) a) Les titulaires d'une licence d'aérodrome et
- b) les propriétaires, locataires ou autres usufruitiers d'un endroit agréé comme aérodrome ne peuvent autoriser la présence de bovins, chevaux, ovins ou autre bétail pâturent sur l'aire de manoeuvre s'ils sont avertis que des opérations aériennes sont en cours ou imminentes.

ATTENUATION DU BRUIT

203: Après consultation des personnes que le Ministre peut désigner comme étant intéressées aux questions d'aviation civile, le Directeur peut imposer à l'exploitation aérienne des limites, restrictions et interdictions visant à atténuer le bruit ; il peut notamment ordonner la clôture de certains aérodromes à tous les aéronefs ou à un aéronef particulier pendant des heures déterminées.

Obstacles à la navigation aérienne et feux

PHARES

- 204:
- 1) L'installation et l'exploitation de phares sont interdites sauf avec l'accord écrit du Directeur et dans le cadre des conditions qu'il peut y fixer.
 - 2) Il est interdit de modifier les caractéristiques du feu émis par un phare sans l'accord écrit du Directeur.
 - 3) Aux fins d'interprétation du présent article, le terme "phare" comprend toute lumière qui, de l'avis du Directeur, peut être confondue avec un phare ou balisage lumineux destiné à faciliter la navigation aérienne.

LUMIERES DANGEREUSES

- 205:
- 1) S'il existe des lumières :
 - a) à proximité d'un aérodrome, dont l'éclat est susceptible de mettre en danger les aéronefs qui atterrissent ou décollent de cet aérodrome ou
 - b) qui peuvent mettre en danger les aéronefs en

créant une confusion avec tout phare, feu ou balisage lumineux affiché à ou près d'un aérodrome ou destiné à signaler un obstacle à la navigation aérienne, le Ministre peut mettre le propriétaire, l'occupant ou le responsable de l'endroit où se trouve cette lumière, en demeure de prendre des mesures pour la faire éteindre, pour la voiler ou pour empêcher à l'avenir toute lumière semblable ; le Directeur lui impartit à cette fin un délai raisonnable.

- 2) La mise en demeure visée au paragraphe 1) peut être délivrée à la personne ou envoyée par courrier; elle peut encore être affichée en un endroit bien en vue à proximité de la lumière incriminée.
- 3) A défaut de l'exécution de la mise en demeure dans le délai imparti, toute personne autorisée par écrit par le Ministre peut pénétrer dans le lieu où se situe la lumière incriminée et peut, sans causer de dommage inutile, prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la mise en demeure; le Ministre peut recouvrer les frais assumés à cette occasion au moyen d'une procédure civile intentée contre la personne mise en demeure.

BRUIT ET VIBRATION DANS LES AERODROMES

206. 1) Les aéronefs ne peuvent créer du bruit et des vibrations dans un aérodrome agréé ou dans un endroit autorisé comme tel, que dans les circonstances suivantes :

- a) à l'atterrissage ou au décollage ;
- b) lors de manoeuvres au sol ou sur l'eau ;
- c) lorsque leurs moteurs sont en marche :
 - i) au point fixe, avant le décollage,
 - ii) pour s'assurer de leur bon fonctionnement ou
 - iii) pour s'assurer du bon fonctionnement des instruments, appareils ou autres éléments d'aéronefs.

2) Les moteurs démontés d'un aéronef ne peuvent être mis en marche ou vérifiés que lorsque le Directeur constate l'existence de moyens satisfaisants d'atténuation du bruit.

PERIL AVIAIRE A PROXIMITE DES AERODROMES

207. 1) Si le Ministre estime que la présence de débris alimentaires ou autres sur un aérodrome ou sur

tout fonds de terre avoisinant peut attirer des oiseaux qui constituent un risque pour les aéronefs; il peut, par avis public, déclarer que l'aérodrome ou fonds de terre susdit tombe sous le coup du présent article.

- 2) Se rend coupable d'une infraction toute personne qui, volontairement ou par omission, est responsable de la présence de débris alimentaires ou autres sur les terres susvisées, lorsque ces débris sont la cause d'un péril aviaire menaçant les aéronefs.

OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

- 208:
- 1) Si le Ministre estime que tout bâtiment, poteau, mât, câble, structure ou autre objet constitue, par sa hauteur ou son emplacement, un risque pour la navigation aérienne, il peut mettre le propriétaire, l'occupant ou le responsable de cet objet ou de l'endroit où il se trouve, en demeure de le baliser, de l'illuminer ou de le déplacer, dans un délai raisonnable et dans la mesure fixés à la mise en demeure ; la personne en cause est tenue de se conformer aux stipulations de la mise en demeure.
 - 2) La mise en demeure visée au paragraphe 1) est signifiée à personne, postée ou affichée en un lieu bien en vue à proximité de l'objet auquel elle se réfère.

TITRE 10 - AGREMENT DES CENTRES DE FORMATION AERONAUTIQUE

AGREMENT DES CENTRES DE FORMATION AERONAUTIQUE

- 209:
- 1) Le Directeur peut agréer tout centre de formation aéronautique qui prépare aux licences ou qualifications prévues au présent règlement.
 - 2) Les centres de formation aéronautique visés au présent article sont classés selon le type d'instruction qu'ils dispensent ; l'agrément délivré en vertu du paragraphe 1) fait état de cette classification.
 - 3) L'équipement et le personnel d'un centre agréé sont adaptés au type d'instruction dispensé.
 - 4) Les programmes, les étapes de la formation et les techniques pédagogiques utilisés dans les centres susdits sont approuvés par le Directeur, en fonction du niveau d'instruction dont doivent disposer les candidats pour réussir les examens et épreuves prescrits pour l'obtention des licences et qualifications.

- 5) Toute personne sollicitant l'agrément d'un centre de formation aéronautique fournit au Directeur les renseignements qu'il demande.

INSTRUCTEURS AU SOL

210. Seuls peuvent agir en qualité d'instructeurs au sol d'un centre agréé de formation aéronautique les personnes ayant été habilitées à cet effet.

QUALIFICATIONS DES INSTRUCTEURS

211. Seuls peuvent bénéficier d'un agrément en qualité d'instructeurs au sol les personnes dont les qualifications attestent la compétence en vue de l'enseignement d'un ou plusieurs des sujets du programme d'études; l'agrément accordé énonce les matières que le titulaire est autorisé à enseigner.

TITRE 11 - DOCUMENTS ET RAPPORTS STATISTIQUES

Livrets

LIVRETS

212. 1) Les aéronefs vanuatuans et les éléments dont ils sont équipés font l'objet des livrets suivants:
- a) pour tout aéronef : un livret aéronef ;
 - b) pour tout aéronef équipé d'une station radio en vertu du présent règlement : un livret radio;
 - c) pour chaque hélice à pas variable, pouvant faire l'objet de réglages ou d'ajustements; un livret hélice ;
 - d) pour chaque moteur : un livret moteur ;

Toutefois, un livret commun peut être utilisé pour l'aéronef et les moteurs lorsqu'il s'agit d'un aéronef construit par un amateur et exploité dans le cadre d'une autorisation de vol ainsi que dans tout autre cas que le Directeur peut prescrire.

- 2) Il incombe au propriétaire de tout aéronef vanuatuan de s'assurer que les livrets requis au présent titre sont dûment tenus et conservés.
- 3) Les livrets requis au présent règlement sont réputés former partie de l'aéronef ou des éléments auxquels ils se rapportent.

FORME DES LIVRETS

213. Les livrets visés au présent titre sont de forme approuvée.

CONSERVATION DES LIVRETS

214. Les livrets sont conservés pendant la durée de service de l'aéronef; de la station radio; du moteur ou de l'hélice; selon le cas et; pendant une période de 12 mois à la suite de la dernière mention qui y est consignée.

LIVRETS DE BORD

- 215.
- 1) Les livrets requis en vertu du présent titre peuvent être conservés au port d'attache de l'aéronef.
 - 2) Lorsqu'un livret, autre que celui de l'équipage de conduite, est transporté à bord, un duplicata doit en être conservé en lieu sûr; au sol.
 - 3) Lorsqu'un livret est conservé au port d'attache de l'aéronef; il est tenu à bord; lors des déplacements de l'aéronef; un registre de tous les incidents survenus qui feront l'objet d'une inscription ultérieure dans ledit livret.
 - 4) Aux fins d'interprétation du présent titre, l'expression "port d'attache de l'aéronef" désigne la station à laquelle les travaux d'entretien sont normalement effectués.

TENUE DES LIVRETS

- 216.
- 1) Les mentions des livrets sont consignées à l'encre ou autre matière indélébile.
 - 2) Sauf prescription ou autorisation contraire du Directeur, les livrets sont tenus comme il est dit au présent article.
 - 3) Les mentions sont consignées aux livrets dans les 24 heures suivant l'évènement auquel elles se rapportent ; lorsque les livrets sont normalement conservés au port d'attache de l'aéronef, les mentions y sont portées dans les 24 heures suivant le retour de l'aéronef à son port ; lorsqu'un livret a été remis dans les circonstances visées à l'article 7; les mentions sont transcrites dans les sept jours suivant sa restitution.
 - 4) Les mentions relatives à l'entretien de l'aéronef ou de ses éléments sont certifiées par une personne dûment licenciée ou habilitée à cet effet ou par une personne agréée aux termes de l'alinéa d) de l'article 185.
 - 5) Le certificat de conformité requis à l'article 189 est réputé constitué par la signature du mécanicien d'entretien d'aéronef et soit le numéro de sa licence; soit le numéro de son autorisation; dans le cas d'une personne agréée pour décerner

lesdits certificats ; la signature et ce numéro sont suivis de la date et figurent en regard de la mention relative aux travaux effectués sur l'aéronef ou ses éléments.

- 6) Lorsqu'un aéronef ou l'un de ses éléments a fait l'objet d'une visite, réparation, révision ou remplacement rendu nécessaire du fait d'une panne ou de dommages dus à un accident ou à un atterrissage forcé, le livret approprié fait état des circonstances qui ont donné lieu aux travaux susdits.
- 7) Les mentions relatives aux visites et autres travaux d'entretien comportent le nom et l'emplacement de l'atelier, de l'aérodrome ou de l'endroit où ils ont eu lieu.
- 8) Lorsque les mentions sont consignées en abrégé dans les livrets ainsi qu'il est dit à l'article 189, les mentions de l'autre registre d'entretien sont consignées à l'encre ou autre matière indélébile.

TITRE 12 - LICENCES ET AGREMENT DU PERSONNEL D'ENTRETIEN D'AERONEF

DISPOSITIONS GENERALES

- 217.
- 1) Sous réserve des dispositions du présent titre, le Directeur peut délivrer :
 - a) les licences de mécanicien d'entretien d'aéronef suivantes :
 - i) licence de mécanicien d'entretien d'aéronef-mécanique ;
 - ii) licence de mécanicien d'entretien d'aéronef-avionique ;
 - b) des qualifications de mécanicien d'entretien d'aéronef ;
 - c) des autorisations d'entretien aéronautique ;
 - d) des brevets d'aptitude ;
 - 2) Les licences, qualifications, autorisations ou brevets sont gouvernés par les conditions et limites dont le Directeur peut les assortir.
 - 3) Le Directeur peut valider une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef ou document équivalent délivré par les autorités compétentes d'un Etat contractant pour habilitier son titulaire à délivrer des certificats de navigabilité aux aéronefs et éléments d'aéronefs vanuatuels. La validation ne couvre que la période où la licence reste en vigueur, elle est soumise aux limites que le Directeur peut prescrire.

- 4) Les licences, autorisations ou brevets d'aptitude ne sont pas délivrés si le Ministre estime que la personne qui en fait la demande ne remplit pas les conditions d'obtention ; le Ministre peut toujours refuser d'octroyer les titres susdits s'il estime qu'il serait contraire à l'intérêt public de le faire.

LICENCE DE MECANICIEN D'ENTRETIEN D'AERONEF

218: Toute personne formant une demande de licence de mécanicien d'entretien d'aéronef doit remplir les conditions suivantes :

- a) être âgé d'au moins 21 ans ;
- b) établir auprès du Directeur qu'il a une bonne connaissance des langues française ou anglaise lui permettant d'exécuter les attributions d'un mécanicien d'entretien d'aéronef ;
- c) passer les examens oraux et écrits que le Directeur peut prescrire; et
- d) établir auprès du Directeur qu'il dispose d'une bonne expérience pratique.

QUALIFICATIONS DE MECANICIEN D'ENTRETIEN D'AERONEF

- 219:
- 1) Le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef peut se voir délivrer une qualification couvrant une classe ou un type particulier d'aéronefs ou d'éléments d'aéronef.
 - 2) Les classes ou types d'aéronefs et d'éléments d'aéronef visés au présent titre sont fixés par le Directeur.
 - 3) La personne qui sollicite une qualification doit établir auprès du Directeur qu'elle possède une bonne expérience pratique de cette classe ou type d'aéronefs ou d'éléments d'aéronef.
 - 4) Le Directeur peut imposer au demandeur de :
 - a) suivre avec succès un stage de formation homologué sur le type ou la classe d'aéronefs ou d'éléments d'aéronef pour lequel la qualification est sollicitée; et
 - b) passer les examens que le Directeur peut prescrire.

PRIVILEGES DES TITULAIRES DE LICENCES

- 220:
- 1) Le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef -mécanique- de deuxième classe est habilité pour les éléments d'aéronef spécifiés dans sa licence, à :

- a) délivrer une fiche d'entretien ;
 - b) délivrer un certificat de conformité lorsque de petits travaux d'entretien ont été effectués sur un aéronef ou ses éléments.
- 2) Le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef -avionique- de deuxième classe est habilité; pour les aéronefs et éléments d'aéronef spécifiés dans sa licence, à :
- a) délivrer une fiche d'entretien ;
 - b) délivrer un certificat de conformité lorsque de petits travaux d'entretien ont été effectués sur les instruments et systèmes ou équipements électriques ou électroniques de l'aéronef.
- 3) Le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef -mécanique- de première classe est habilité; pour les aéronefs et éléments d'aéronef spécifiés dans sa licence; à délivrer un certificat de conformité lorsque de grands travaux d'entretien ont été effectués.
- 4) Le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef -avionique- de première classe est habilité; pour les instruments; systèmes et équipements électriques ou électroniques de l'aéronef spécifiés dans sa licence; à délivrer un certificat de conformité lorsque de grands travaux d'entretien ont été effectués.
- 5) Le Directeur peut spécifier au règlement de navigabilité de l'aviation civile visé à l'alinéa d) de l'article 6; les limites; les restrictions, et les privilèges supplémentaires régissant les différentes catégories de licences et de qualifications.

AUTORISATIONS D'ENTRETIEN AERONAUTIQUE

- 221.
- 1) Le Directeur peut délivrer une autorisation d'entretien aéronautique à une personne qui n'est pas titulaire d'une licence ou d'une qualification de mécanicien d'entretien d'aéronef; mais qui dispose des compétences nécessaires ; l'autorisation habilite cette personne à délivrer des certificats de conformité ou des fiches d'entretien pour les classes ou types d'aéronefs ou éléments d'aéronef mentionnés à l'autorisation.
 - 2) Le Directeur peut imposer à la personne sollicitant une autorisation d'entretien aéronautique de:
 - a) passer les examens oraux et écrits que le Directeur peut prescrire ;

- b) établir qu'il possède une bonne expérience pratique de ce type ou de cette classe d'aéronefs ou éléments d'aéronef ;
- c) suivre avec succès un stage de formation homologué sur le type ou la classe d'aéronefs ou d'éléments d'aéronef pour lequel l'autorisation est sollicitée.

BREVETS D'APTITUDE

- 222.
- 1) Le Directeur peut exiger de toute personne effectuant des travaux spécialisés pouvant affecter la navigabilité d'un aéronef qu'elle soit titulaire d'un brevet d'aptitude à cette fin.
 - 2) Le Directeur peut accorder un brevet d'aptitude à la personne qui remplit les conditions qu'il peut prescrire.

VALIDITE DES LICENCES, QUALIFICATIONS, AUTORISATIONS ET BREVETS

- 223.
- 1) Sous réserve de l'article 8, une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef est valide à vie.
 - 2) Les qualifications dont sont assorties les licences de mécanicien d'entretien d'aéronef, les autorisations d'entretien aéronautique et les brevets d'aptitude sont valides pour la période qui y est mentionnée ; ils peuvent être renouvelés si leur titulaire remplit les conditions imposées par le Directeur.

EXAMENS

- 224.
- Le Directeur peut soumettre à un examen le titulaire d'une licence ou qualification de mécanicien d'entretien d'aéronef, d'une autorisation d'entretien aéronautique ou d'un brevet d'aptitude s'il estime cet examen nécessaire pour établir la compétence du titulaire. Au vu des résultats d'examen, le Directeur peut modifier ou annuler le titre considéré, selon ce qu'il convient de faire.

HOMOLOGATION DE LA FORMATION EN MATIERE D'ENTRETIEN AERONAUTIQUE

- 225.
- 1) Dans les conditions qu'il estime appropriées, le Directeur peut agréer tout organisme de formation préparant à la licence de mécanicien d'entretien d'aéronef ou offrant des stages d'instruction sur des types d'aéronef ou d'éléments d'aéronef en vue de l'obtention ou de la prorogation de qualifications.
 - 2) L'homologation accordée en vertu du présent article à un organisme de formation n'est valide que

pour les stages en cours qui y sont énoncés.

- 3) Le Directeur peut homologuer un stage unique d'instruction ou de formation dispensé par un établissement d'enseignement, un centre d'instruction, un constructeur ou exploitant aéronautique, si cette formation ou instruction est nécessaire pour la délivrance ou la prorogation des licences ou qualifications de mécanicien d'entretien d'aéronef.
- 4) L'homologation octroyée en vertu du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit annulée; le Directeur a toute latitude pour en exclure ou y inclure certains cours.
- 5) Le titulaire d'une homologation ou la personne qui la sollicite fournit au Directeur les renseignements qu'il peut exiger sur les cours et stages considérés.

INSTRUCTEURS AGREES

- 226:
- 1) Seuls sont habilités à dispenser des cours d'instruction ou de formation en vue de la délivrance ou de la prorogation des licences ou qualifications de mécanicien d'entretien d'aéronef les instructeurs agréés à cette fin.
 - 2) Lorsque le Directeur estime qu'une personne est qualifiée et compétente pour enseigner les diverses matières figurant dans sa demande, il peut l'agréer en qualité d'instructeur, dans les conditions qu'il estime utiles.
 - 3) Sous réserve de l'article 8, les agréments délivrés en vertu du présent article restent en vigueur à vie, sauf dispositions contraires.
 - 4) La personne qui forme une demande d'agrément en qualité d'instructeur ou le titulaire d'un tel agrément est tenu de fournir au Directeur les renseignements que ce dernier peut exiger sur ses titres et sa compétence.

TITRE 13 - LICENCES ET QUALIFICATIONS DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

DEFINITIONS

- 227: Dans le présent titre et sous réserve du contexte, le terme "licence" désigne une licence délivrée par le Directeur en application des dispositions du présent titre.

licences et de qualifications

CLASSES DE LICENCES ET DE QUALIFICATIONS

228. 1) Les licences et qualifications pouvant être délivrées en vertu du présent titre sont les suivantes :
- a) licence d'élève pilote d'avion ;
 - b) licence de pilote privé d'avion ;
 - c) licence de pilote professionnel d'avion ;
 - d) licence de pilote professionnel d'avion de première classe ;
 - e) licence de pilote de ligne d'avion ;
 - f) licence d'élève pilote d'hélicoptère ;
 - g) licence de pilote privé d'hélicoptère ;
 - h) licence de pilote professionnel d'hélicoptère ;
 - i) licence de pilote professionnel de planeur ;
 - j) licence de pilote professionnel de ballon libre ;
 - k) licence de second navigateur ;
 - l) licence de navigateur ;
 - m) licence de second mécanicien navigant ;
 - n) licence de mécanicien navigant ;
 - o) qualification d'instructeur de vol de catégorie E - avion ;
 - p) qualification d'instructeur de vol de catégorie D - avion ;
 - q) qualification d'instructeur de vol de catégorie C - avion ;
 - r) qualification d'instructeur de vol de catégorie B - avion ;
 - s) qualification d'instructeur de vol de catégorie A - avion ;
 - t) qualification d'instructeur de vol de catégorie E - hélicoptère ;
 - u) qualification d'instructeur de vol de catégorie D - hélicoptère ;

- v) qualification d'instructeur de vol de catégorie C - hélicoptère ;
 - w) qualification d'instructeur de vol de catégorie B - hélicoptère ;
 - x) qualification d'instructeur de vol de catégorie A - hélicoptère ;
 - y) qualification de pilote de type d'aéronef ;
 - z) qualification de mécanicien navigant de type d'aéronef ;
 - aa) qualification de vol aux instruments de deuxième classe - avion ;
 - ab) qualification de vol aux instruments de première classe - avion ;
 - ac) qualification de vol aux instruments de deuxième classe - hélicoptère ;
 - ad) qualification de vol aux instruments de première classe - hélicoptère ;
 - ae) qualification d'opérateur radionavigant ;
 - af) qualification remorquage de planeur ;
 - ag) qualification opérations agricoles ;
 - ah) qualifications opérations chimiques ;
 - ai) qualification compas ;
- 2) Le titulaire d'une licence ou qualification jouit des privilèges que lui confère ce titre, sous réserve des restrictions fixées au présent règlement.
- 3) Le Directeur peut autoriser le titulaire d'une licence de catégorie visée aux alinéas b) à j) du paragraphe 1) à agir en qualité de pilote ou pilote commandant de bord d'un aéronef appartenant à un type ne figurant pas à sa licence :
- a) en vue de l'essai de cet aéronef ;
 - b) lorsque le titulaire a rempli les conditions d'obtention de la qualification de type requise mais que son titre ne lui a pas encore été délivré, ou
 - c) lorsque l'aéronef est le premier de ce type à Vanuatu ;
- la personne ainsi désignée en qualité de pilote ou pilote commandant de bord exécute les fonctions qui lui incombent dans le cadre des conditions que le Directeur peut prescrire dans l'intérêt de la sécurité.

- 4) Les licences et qualifications sont valides tant que sont respectées les stipulations, restrictions et conditions qui y figurent ou dont elles peuvent être assorties en vertu du présent règlement.
- 5) Une licence (renouvelée ou non) est valide à compter de la date et pour la durée qui y figurent (cette durée s'inscrivant dans la période maximale de validité applicable à cette classe de licence, en vertu de l'article 235).
- 6) Sous réserve du paragraphe 7 ci-dessous, une qualification est valide pour la même période (renouvellement inclus) que la licence qu'elle accompagne ou sur laquelle elle est transcrite.
- 7) A l'expiration d'une licence, toute qualification qui l'accompagne ou qui y est transcrite est transférée à une classe différente de licence, dans la même catégorie; pouvant éventuellement être accordée à la même personne.
- 8) Nonobstant toutes autres dispositions du présent règlement, les licences et qualifications détenues par une personne qui sollicite une licence ou qualification supérieure, expirent lors de la délivrance de ce deuxième titre.

Délivrance et renouvellement des licences et qualifications

DELIVRANCE DES LICENCES ET QUALIFICATIONS

- 229:
- 1) Le Directeur peut délivrer les licences et qualifications visées à l'article 228 à toute personne qui remplit les conditions stipulées aux articles 232 à 234 et celles prescrites aux instructions pour la sécurité aérienne. Les licences ou qualifications délivrées sont gouvernées par les stipulations, restrictions ou conditions que le directeur estime utiles à la sécurité.
 - 2) Une licence ou qualification :
 - a) délivrée par les autorités compétentes d'un Etat contractant;
 - b) qui est encore en vigueur et
 - c) dont le titulaire satisfait aux conditions prescrites par le Directeur, est réputée être jusqu'à son expiration; une licence ou qualification de la classe déterminée par le Directeur ; elle est soumise aux restrictions qu'il impose, par avis écrit envoyé à son titulaire.
 - 3) Nonobstant les paragraphes 1 et 2; aucune licence ou qualification ne peut être délivrée ou validée en vertu du présent article si le Ministre estime que le demandeur ou titulaire du titre considéré

n'est pas apte ou habilité à le détenir ou qu'il serait contraire à l'intérêt public de délivrer ou de valider ce titre;

RENOUVELLEMENT DES LICENCES

- 230:
- 1) Le Directeur peut renouveler une licence (expirée ou non) détenue par une personne qui réunit les conditions stipulées aux articles 233 et 234 ainsi que celles prescrites aux Instructions pour la sécurité aérienne;
 - 2) Les licences peuvent être renouvelées pour une durée s'inscrivant dans la période maximale de validité applicable à cette classe de licence ou de qualification; en vertu de l'article 235.
 - 3) Nonobstant le paragraphe 1); les licences ne sont pas renouvelées si le Ministre estime que leur titulaire n'est pas apte ou habilité à détenir ce titre ou que ce renouvellement serait contraire à l'intérêt public;

PREUVE DE L'IDENTITE

- 231:
- Le Directeur peut exiger de la personne sollicitant une licence ou qualification qu'il présente une preuve de son identité juste avant :
- a) de passer un examen ou une épreuve en vol ;
 - b) la délivrance de la licence ou qualification;

Conditions de délivrance et de détention des licences et qualifications

LIMITES D'AGE

- 232:
- Les personnes sollicitant une licence ne peuvent être âgées de moins de :
- a) 16 ans; pour une licence d'élève pilote; quelle que soit la catégorie de l'aéronef ;
 - b) 17 ans; pour une licence de pilote privé; quelle que soit la catégorie de l'aéronef ;
 - c) 21 ans; pour une licence de pilote professionnel; quelle que soit la catégorie de l'aéronef ;
 - d) 21 ans; pour une licence de pilote professionnel d'avion de première classe ;
 - e) 23 ans; pour une licence de pilote de ligne d'avion;
 - f) 19 ans; pour une licence de second navigateur ;

- g) 21 ans, pour une licence de navigateur ;
- h) 18 ans, pour une licence de second mécanicien navigant;
- i) 21 ans, pour une licence de mécanicien navigant.

APTITUDE PHYSIQUE

233.

- 1) Le Directeur peut prescrire les conditions d'aptitude physique auxquelles doit satisfaire le titulaire d'une licence ou qualification ou la personne sollicitant la délivrance ou le renouvellement de ce titre. Des normes et conditions différentes peuvent être prescrites pour les différentes classes de licences et de qualifications.
- 2) Toute personne sollicitant une licence ou qualification est tenue de :
 - a) se soumettre à un examen médical auprès d'un médecin désigné ou agréé par le Directeur à cet effet ;
 - b) établir auprès du Directeur qu'il réunit les conditions d'aptitude physique prescrites pour la délivrance de cette licence ou qualification et,
 - c) au moment de l'examen médical :
 - i) déclarer s'il s'est déjà soumis à un examen médical en vue de la délivrance ou du renouvellement d'une licence ou qualification et, dans l'affirmative, le résultat de cet examen ;
 - ii) répondre à toute question que le médecin estime utile pour permettre de déterminer s'il remplit les conditions prescrites et
 - iii) autoriser le médecin, l'hôpital ou autre institution médicale à communiquer au Directeur les résultats qui peuvent lui permettre de déterminer si le demandeur remplit les conditions d'aptitude physique imposée pour la délivrance des licences et qualifications.
- 3) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, le Directeur a toute latitude pour exempter une personne des conditions et normes médicales prescrites si cette personne remplit toutes autres conditions qu'il peut éventuellement prescrire et si la licence ou qualification délivrée porte mention des restrictions suivantes :
 - a) le titulaire ne peut se livrer à la navigation aérienne internationale et

- b) toute autre restriction que le Directeur peut estimer utile à la sécurité.
- 4) Le titulaire d'une licence ou qualification qui ne remplit plus les conditions prescrites d'aptitude physique doit immédiatement en aviser le Directeur.

CONNAISSANCES, COMPETENCE ET EXPERIENCE

- 234.
- 1) Le Directeur peut prescrire des normes et conditions en matière de connaissances, de compétence et d'expérience (ainsi que la façon dont elles sont établies) que doivent remplir les titulaires d'une licence ou qualification ou les personnes qui sollicitent l'octroi de ces titres.
 - 2) La personne sollicitant la délivrance d'une licence ou qualification est tenue d'établir qu'elle a une bonne connaissance, tant écrite que parlée, des langues française ou anglaise lui permettant de mener à bien les tâches qui incombent au titulaire du titre sollicité.
 - 3) Dans les conditions qu'il estime appropriées, le Directeur a toute latitude pour exempter des conditions et normes en matière de connaissances, compétence et expérience, toute personne qui a qualité de membre de l'équipage de conduite dans un corps militaire ou qui a acquis une bonne expérience en vol, des connaissances techniques et des compétences en matière d'aviation civile ; le Directeur accorde cette dérogation s'il l'estime justifiée par la qualité de l'expérience, des connaissances et compétence de cette personne.

Période maximale de validité des licences

PERIODE MAXIMALE DE VALIDITE DES LICENCES

235. La période maximale de validité des licences est fixée comme suit :
- a) licence d'élève pilote, pour toute catégorie d'aéronef:
 - 1) 2 ans, lorsque le titulaire est âgé de moins de 50 ans à la date de délivrance ou de renouvellement ;
 - ii) 1 an, lorsque le titulaire est âgé de plus de 50 ans à la date de délivrance ou de renouvellement ;
 - b) licence de pilote privé, pour toute catégorie d'aéronef :
 - i) 2 ans, lorsque le titulaire est âgé de moins de 50 ans à la date de délivrance ou de renouvellement ;

- ii) 1 an, lorsque le titulaire est âgé de plus de 50 ans à la date de délivrance ou de renouvellement ;
- c) licence de pilote professionnel, pour toute catégorie d'aéronef :
 - i) 1 an, lorsque le titulaire est âgé de moins de 50 ans à la date de délivrance ou de renouvellement ;
 - ii) 6 mois, lorsque le titulaire est âgé de plus de 50 ans à la date de délivrance ou de renouvellement ;
- d) licence de pilote professionnel d'avion de première classe : 6 mois ;
- e) licence de pilote de ligne d'avion : 6 mois ;
- f) licence de second navigateur : 1 an ;
- g) licence de navigateur : 1 an ;
- h) licence de second mécanicien navigant : 1 an ;
- i) licence de mécanicien navigant : 1 an.

Privilèges et restrictions des licences et qualifications

LICENCE D'ELEVE PILOTE

236. Une licence d'élève pilote autorise son titulaire à agir, sous le contrôle du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie A, B ou C, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef sans passagers, de la catégorie visée à sa licence, dans le but :

- a) d'accroître ses compétences pour réunir les conditions d'obtention d'une licence de niveau supérieur ou obtenir une qualification supplémentaire, ou
- b) d'acquérir l'entraînement en vol nécessaire au renouvellement d'une licence expirée ;

Néanmoins, l'élève pilote qui se livre à l'entraînement en vol en vue du renouvellement d'une licence expirée depuis moins d'un an n'est pas soumis au contrôle d'un instructeur de vol ;

En outre, l'interdiction faite à l'élève pilote de transporter des passagers ne s'applique pas au transport des personnes autorisées ou des examinateurs agréés qui font passer une épreuve à l'élève pilote.

LICENCE DE PILOTE PRIVE

- 237.
- 1) Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, une licence de pilote privé confère à son titulaire les mêmes attributions qu'au titulaire d'une licence d'élève pilote et l'autorise en outre à agir, à titre gracieux, en qualité de :
 - a) pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie visée à sa licence, qui n'est ni affrété, ni utilisé contre rémunération, et d'y transporter des passagers ;
 - b) copilote d'un aéronef de la catégorie visée à sa licence, qui n'est ni affrété ni utilisé contre rémunération, dans lequel le concours d'un copilote est exigé.
 - 2) Le titulaire d'une licence de pilote privé ne peut :
 - a) agir en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef qui transporte des passagers que s'il détient une qualification pour ce type d'aéronef ou s'il agit dans le cadre des dispositions du paragraphe 1, alinéa c) de l'article 249 ;
 - b) agir en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef effectuant un vol IFR que s'il est titulaire de la qualification de vol aux instruments appropriée.

LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL

- 238.
- 1) Sous réserve du paragraphe 2) ci-dessous, une licence de pilote professionnel confère à son titulaire les privilèges dont jouit le titulaire d'une licence de pilote privé et l'autorise en outre à agir en qualité de :
 - a) pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie visée à sa licence qui se livre au travail aérien ;
 - b) pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie visée à sa licence, dont le poids maximum au décollage est certifié inférieur à 5.700 kilogrammes et qui se livre au transport aérien ;
 - c) copilote d'un aéronef de la catégorie visée à sa licence dans lequel le concours d'un copilote est exigé ;
 - d) troisième pilote d'une équipe de trois pilotes si sa licence porte une mention du Directeur certifiant que le titulaire a suivi avec succès un stage de formation homologué pour le type d'aéronef dont il s'agit ;

il ne peut toutefois occuper le siège du pilote de contrôle que lorsque l'aéronef est à une altitude supérieure à 20.000 pieds.

- 2) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel ne peut :
 - a) agir en qualité de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef qui transporte des passagers ou qui est affrété ou utilisé contre rémunération, que s'il est titulaire d'une qualification pour ce type d'aéronef ou s'il agit dans le cadre des dispositions du paragraphe 1, alinéa c) ou d) de l'article 249.
 - b) agir en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef effectuant un vol IFR que s'il est titulaire d'une qualification de vol aux instruments appropriée.

LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL DE PREMIERE CLASSE

- 239.
- 1) Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, une licence de pilote professionnel de première classe confère à son titulaire les privilèges dont jouit le titulaire d'une licence de pilote professionnel et l'autorise en outre à agir en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie visée à sa licence, dont le poids maximum au décollage est certifié inférieur à 20 tonnes et qui se livre au transport aérien.
 - 2) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel de première classe ne peut :
 - a) agir en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef qui transporte des passagers, ou qui est affrété ou utilisé contre rémunération, que s'il est titulaire d'une qualification pour ce type d'aéronef ou s'il agit dans le cadre des dispositions du paragraphe 1, alinéa d) de l'article 238 ou de celles du paragraphe 1, alinéa c) de l'article 249 ;
 - b) agir en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef effectuant un vol IFR que s'il est titulaire de la qualification de vol aux instruments appropriée.

LICENCE DE PILOTE DE LIGNE

- 240.
- Une licence de pilote de ligne autorise son titulaire à agir en qualité de pilote de tout aéronef appartenant à la catégorie d'aéronef visée à sa licence ainsi qu'en toute autre qualité ;

Toutefois, il ne peut :

- a) agir en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef qui transporte des passagers, ou qui est affrété ou utilisé contre rémunération, que s'il est titulaire d'une qualification pour ce type d'aéronef ou s'il agit dans le cadre des dispositions du paragraphe 1, alinéa c) de l'article 249.
- b) agir en qualité d'instructeur de vol que si sa licence comporte la qualification d'instructeur de vol appropriée.

LICENCE DE SECOND NAVIGATEUR

241. Une licence de second navigateur autorise son titulaire à exercer des fonctions de navigation à bord d'un aéronef, sous le contrôle du titulaire d'une licence de navigateur, dans le but :
- a) d'acquérir une expérience en vol en matière de navigation pour réunir les conditions de délivrance d'une licence de navigateur ;
 - b) de réunir les conditions de renouvellement d'une licence de navigateur.

LICENCE DE NAVIGATEUR

242. Une licence de navigateur autorise son titulaire à exercer les fonctions de second navigateur et en outre à :
- a) exercer des fonctions de navigation à bord et
 - b) contrôler le titulaire d'une licence de second navigateur.

LICENCE DE SECOND MECANICIEN NAVIGANT

243. Une licence de second mécanicien navigant autorise son titulaire à exercer les fonctions de mécanique à bord d'un aéronef sous le contrôle du titulaire d'une licence de mécanicien navigant, dans le but :
- a) d'acquérir une expérience en vol, en matière de mécanique, pour réunir les conditions de délivrance d'une licence de mécanicien navigant ;
 - b) de réunir les conditions de renouvellement d'une licence de mécanicien navigant.

LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT

244. Une licence de mécanicien navigant autorise son titulaire à exercer les fonctions de second mécanicien navigant et en outre à :

a) effectuer toute fonction mécanique à bord et

b) contrôler le titulaire d'une licence de second mécanicien navigant ;

il ne peut toutefois agir en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef que si sa licence comporte une qualification pour ce type d'aéronef.

QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE CATEGORIE "E"

245. Une qualification d'instructeur de vol de catégorie E autorise son titulaire à :

a) dispenser aux titulaires de licences de pilote professionnel, de pilote professionnel de première classe ou de pilote de ligne qui n'ont pas la qualification opérations agricoles, une formation technique et une instruction en vol en matière de dépôt d'engrais en couverture (y compris ensemencement, épandage, largage et dépôt de poison) ou de poudrage ;

b) dispenser des cours d'instruction en vue d'une transformation de type, aux fins de délivrance d'une qualification de type d'aéronef, sur des appareils à vocation agricole ou sur des aéronefs de formation agricole ;

il ne peut toutefois dispenser ce type d'instruction que sur les aéronefs pour lesquels il détient une qualification de type.

QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE CATEGORIE "D"

246. Une qualification d'instructeur de vol de catégorie D autorise son titulaire à dispenser aux titulaires de licences de pilote privé, de pilote professionnel, de pilote professionnel de première classe ou de pilote de ligne :

a) une instruction en vol en matière de vol aux instruments, dans la mesure requise en vue de la délivrance d'une qualification instruments avec des aides radio à la navigation ;

b) une instruction en vue d'une transformation de type, aux fins de délivrance d'une qualification de type d'aéronef ;

il ne peut toutefois dispenser cette instruction que sur les aéronefs pour lesquels il détient une qualification de type ;

en outre, il ne peut dispenser d'instruction en vol en matière de vol aux instruments que s'il est lui-même titulaire de la qualification appropriée de vol aux instruments de première classe et si les aides radio figurent sur sa qualification.

QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE CATEGORIE "C"

- 247.
- 1) Sous réserve du paragraphe 2, une qualification d'instructeur de vol de catégorie C autorise son titulaire, sous le contrôle du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie A ou B à :
 - a) dispenser une instruction en vol ;
 - b) autoriser des vols en solo, autres que le premier vol en solo du titulaire d'une licence d'élève pilote.
 - 2) Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie C ne peut :
 - a) dispenser une instruction en vol ou autoriser des vols en solo que s'il est lui-même titulaire d'une qualification pour ce type d'aéronef ;
 - b) être seul responsable de l'entraînement en vol que s'il s'est trouvé pendant au moins 6 mois consécutifs sous le contrôle du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie A ou B et s'il a effectué, sous contrôle, un minimum de 100 heures d'instruction en vol ;
 - c) dispenser une instruction en matière de vol aux instruments avec des aides radio à la navigation que s'il est lui-même titulaire d'une qualification de vol aux instruments de première classe et si les aides radio figurent sur ce titre ;
 - d) dispenser une instruction en vol contre rémunération que s'il est titulaire d'une licence de pilote professionnel, de pilote professionnel de première classe ou de pilote de ligne.

QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE CATEGORIE "B"

- 248.
- 1) Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, une qualification d'instructeur de vol de catégorie B autorise son titulaire à :
 - a) dispenser une instruction en vol ;
 - b) autoriser le titulaire d'une licence d'élève pilote à voler en solo.
 - 2) Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie B ne peut :

- a) dispenser une instruction en vol ou autoriser des vols en solo que s'il est lui-même titulaire d'une qualification pour ce type d'aéronef;
- b) dispenser une instruction en matière de vol aux instruments avec des aides radio à la navigation que s'il est lui-même titulaire d'une qualification de vol aux instruments de première classe et si les aides radio figurent sur sa qualification ;
- c) dispenser une instruction en vol contre rémunération que s'il est titulaire d'une licence de pilote professionnel, de pilote professionnel de première classe ou de pilote de ligne.

QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL DE CATEGORIE "A"

249. 1) Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, une qualification d'instructeur de vol de catégorie A autorise son titulaire à :
- a) dispenser une instruction en vol ;
 - b) autoriser le titulaire d'une licence d'élève pilote à voler en solo ;
 - c) agir en qualité de pilote commandant de bord ou en qualité d'instructeur sur tous les aéronefs monomoteurs (autres que ceux équipés de skis ou de flotteurs) dont le poids maximum au décollage est certifié ne pas dépasser 2.300 kilogrammes.
- 2) Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de catégorie A ne peut :
- a) dispenser une instruction en vol ou autoriser des vols en solo que s'il est lui-même titulaire d'une qualification pour ce type d'aéronef, sauf ce qui est dit au paragraphe 1, alinéa c) ;
 - b) dispenser une instruction en matière de vol aux instruments avec des aides radio à la navigation que s'il est lui-même titulaire d'une qualification de vol aux instruments de première classe et si les aides radio figurent sur ce titre ;
 - c) dispenser une instruction en vol contre rémunération que s'il est titulaire d'une licence de pilote professionnel, de pilote professionnel de première classe ou de pilote de ligne.

QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS DE DEUXIEME CLASSE

250. Une qualification de vol aux instruments de deuxième classe autorise son titulaire à agir, à bord des

aéronefs d'un poids maximum au décollage certifié ne pas dépasser 5.700 kilogrammes, en qualité de :

- a) pilote commandant de bord ou copilote, de nuit, dans des conditions météorologiques de vol à vue au-delà d'une distance de 5 milles nautiques d'un aérodrome, dans les conditions que le Directeur peut prescrire ;
- b) copilote d'un aéronef circulant selon les règles de vol aux instruments.

QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS DE PREMIERE CLASSE

251. Une qualification de vol aux instruments de première classe autorise son titulaire à :

- a) agir en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef circulant selon les règles de vol aux instruments ;
- b) contrôler un pilote qui s'entraîne au vol aux instruments en vue du renouvellement de sa qualification instruments ou pour satisfaire aux conditions de maintien de la compétence ;

il ne peut, toutefois, effectuer une descente selon les règles de vol aux instruments que si sa qualification fait mention du type d'aides radio utilisées.

QUALIFICATION D'OPERATEUR RADIONAVIGANT

252. 1) Une qualification d'opérateur radionavigant autorise son titulaire à prendre en charge le service radiotéléphonique de tout aéronef, de toute station aéronautique ou station mobile de surface :

- a) qui fonctionne sur des fréquences attribuées exclusivement au service aéronautique mobile ;
- b) si l'émetteur fonctionne grâce à un simple système d'interrupteurs, sans réglage manuel des éléments déterminant la fréquence, et
- c) dont l'émetteur lui-même assure la stabilité des fréquences, dans les limites de tolérance spécifiées.

2) Sauf dans le cadre des obligations qui lui incombent, la personne habilitée à contrôler l'équipement radio d'un aéronef ne peut divulguer à quiconque la teneur ou substance des informations qu'il a pu obtenir au cours de son service.

QUALIFICATION REMORQUAGE DE PLANEUR

253. Une qualification remorquage de planeur autorise son titulaire à agir en qualité de pilote commandant

de bord d'un avion remorquant un planeur.

QUALIFICATION OPERATIONS AGRICOLES

254. Une qualification opérations agricoles autorise son titulaire à agir en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef qui effectue des dépôts d'engrais en couverture (y compris ensemencement, épandage, largage et dépôt de poison) ou des poudrages, sous réserve des restrictions dont ce titre est assorti.

QUALIFICATION OPERATIONS CHIMIQUES

255. Une qualification opérations chimiques autorise son titulaire à agir en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef qui effectue des dépôts ou largages de poisons pour animaux ou de produits chimiques classés comme insecticides, fongicides ou herbicides.

QUALIFICATION COMPAS

256. Une qualification compas autorise son titulaire à délivrer des certificats en matière de compensation des compas magnétiques appartenant au type mentionné à sa qualification.

Dispositions générales

PRESENTATION DES LICENCES

257. Le titulaire d'une licence doit toujours avoir son titre en sa possession lorsqu'il agit en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef de transport aérien ; il présente cette licence à la requête de toute personne autorisée ; le présent article n'est pas applicable lorsque la licence a été envoyée au Directeur et qu'elle n'a pas été restituée.

REGISTRES DE TEMPS DE VOL

- 258.
- 1) Tout membre d'équipage de conduite conserve des relevés de son temps de vol dans un registre de temps de vol adapté à la classe de licence dont il est titulaire ou pour laquelle il souhaite postuler.
 - 2) Les registres de temps de vol sont établis dans une forme approuvée par le Directeur.
 - 3) Les mentions portées aux registres de temps de vol sont rédigées à l'encre ou autre matière indélébile.

- 4) Les registres de temps de vol sont tenus conformément aux instructions du Directeur.
- 5) Les mentions portées aux registres de temps de vol sont certifiées conformément aux instructions du Directeur.
- 6) Un membre d'équipage de conduite doit conserver ses registres de temps de vol pendant au moins 12 mois après expiration de la licence autorisant les fonctions dont il est question auxdits registres.

TEMPS DE VOL ET TEMPS AUX INSTRUMENTS AU SOL

- 259.
- 1) Les temps de vol portés dans les registres visés à l'article 258 y sont crédités aux fins précisées par le Directeur et conformément à ses instructions.
 - 2) Les temps aux instruments au sol portés dans lesdits registres y sont crédités aux fins précisées par le Directeur et conformément à ses instructions.
 - 3) Le temps de vol effectué alors qu'une licence ou qualification n'était plus valide ne peut être considéré comme expérience en vol aux fins de délivrance d'une licence ou qualification supérieure ou aux fins de renouvellement desdits titres.
 - 4) Le temps de vol consigné dans un registre perdu ou détruit n'est pris en compte dans le calcul de l'expérience acquise que si la preuve peut en être fournie au Directeur.

TITRE 14 - DROITS ET CLAUSE DE SAUVEGARDE

EXAMENS

- 260.
- 1) Les droits exigibles à l'occasion des examens techniques et épreuves en vol en vue de la délivrance

ou du renouvellement des licences, qualifications
ou brevets sont ceux figurant au tableau ci-dessous:

T I T R E	DELIVRANCE	RENOU- VELLEMENT	EXAMEN ECRIT	EPREUVE PRATIQUE EN VOL
	EQUIPAGE DE CONDUITE			
	VATU	VATU	VATU	VATU
Licence d'élève pilote	2000	2000	-	-
Licence de pilote privé	2000	2000	1000	2000 (épreuve de renouvelle- ment) 2000
Licence de pilote professionnel	2000	2000	1000	3000
Licence de pilote professionnel de première classe	2500	2000	1000	3000
Licence de pilote de ligne	2500	2000	1000	3000
Licence de second navigateur	2000	2000	-	-
Licence de navigateur	2000	2000	1000	3000
Licence de second mécanicien navigant	2000	2000	-	-
Licence de mécanicien navigant	2500	2000	1000	3000
Qualification de vol aux ins- truments de première classe	1000	1000	1000	3000
Qualification de vol aux ins- truments de deuxième classe	1000	1000	1000	3000
Epreuve de signalisation en morse				
Qualification d'instructeur de vol de catégories A, B et C	1000	-	1000	3000 (épreuve an- nuelle 2500)
Qualification d'instructeur de vol de catégories D et E	1000	-	-	3000
Qualification de type d'aéronef	1000	-	1000	3000
Qualification d'opérateur radio- navigant	1000	-	1000	3000
Qualification remorquage de planeur	1000	-	-	3000
Qualification opérations chimiques	1000	-	1000	-
Qualification compas	1000	-	-	3000
Prorogation des licences et qualifications	1000	-	-	-
Autres épreuves en vol	-	-	-	5000
Validation des licences étrangères	1000	-	les droits sont fonction du titre dont s'agit	

T I T R E	DELIVRANCE	RENOU- VELLEMENT	EXAMEN ECRIT	EPREUVE PRATIQUE EN VOL
Mécanicien d'entretien d'aéronef				
	Vatu	Vatu	Vatu	Vatu
Licence de mécanicien d'entre- tien d'aéronef de deuxième classe	2000	-	1000	-
Licence de mécanicien d'entre- tien d'aéronef de première classe	2000	-	1000	-
Toute qualification de mécanicien d'entretien d'aéronef	1000	1000	1000	-
Autorisation d'entretien aé- ronautique	1000	1000	1000	3000
Brevet d'aptitude	1000	1000	1000	3000

NOTE:

- 1) Les droits de renouvellement des qualifications de mécanicien d'entretien d'aéronef sont de 1000VT, quel que soit le nombre de qualifications détenues.
- 2) Aucun droit n'est perçu au titre des examens techniques pratiques et oraux, qui s'ajoutent aux examens écrits ; toutefois, s'ils sont substitués aux examens écrits, les droits exigibles sont alors ceux prescrits pour les examens écrits.
- 3) Toute révision ou nouveau calcul des notes d'un examen donne lieu au paiement d'un droit de 1000VT.

CERTIFICATS D'IMMATRICULATION ET DE NAVIGABILITE

261.

- 1) Les droits exigibles lors de la première immatriculation d'un aéronef sont de 3000 VT ; ultérieurement un droit de 1000 VT est exigible en vue de l'enregistrement de toute mutation de propriété.
- 2) Les droits exigibles en vue de la délivrance d'un certificat de navigabilité de type ou d'un certificat d'homologation de type sont fixés par le Directeur ; ils ne peuvent être supérieurs aux frais d'investigation sur la conception et la construction de l'aéronef et de ses éléments en vue de la délivrance du certificat.
- 3) Les droits exigibles en vue de la délivrance de tout certificat de navigabilité de série sont de 20 000 VT pour les aéronefs de plus de 5.700 kilogrammes, 10 000 VT pour les aéronefs de plus

de 2.950 kilogrammes et de 5 000 VT pour les aéronefs de 2.950 kilogrammes ou moins. Tout renouvellement de ces certificats donne lieu au paiement d'un droit de 10 000 VT pour les aéronefs de plus de 5.700 kilogrammes, 5 000VT pour les aéronefs de plus de 2.950 kilogrammes et de 3 000 VT pour les aéronefs de 2.950 kilogrammes ou moins.

AERODROMES

- 262.
- 1) La délivrance d'une licence d'aérodrome privé donne lieu au paiement d'un droit de 10 000 VT.
 - 2) Un droit de 10 000 VT est exigible lors de la délivrance d'une autorisation aux fins d'utilisation d'un endroit comme aérodrome en vue de l'atterrissage et du décollage des aéronefs de transport aérien.
 - 3) Un droit de 10 000 VT est exigible lors de la visite annuelle d'un aérodrome licencié.
 - 4) Un droit de 10 000 VT est exigible lors de la visite annuelle d'un endroit approuvé comme aérodrome en vue du décollage et de l'atterrissage des aéronefs de transport aérien ;
- les services administratifs sont exemptés du paiement des droits ci-dessus.

AUTRES DROITS

- 263.
- 1) Les droits de validation d'un certificat de navigabilité en vertu de l'article 176 sont de 10 000VT.
 - 2) Aucun droit n'est exigible au titre de la délivrance ou du renouvellement de toute licence, qualification ou brevet en vertu du présent règlement lorsque le demandeur est un employé de l'Etat et que ce titre est nécessaire à l'exécution de ses fonctions.
 - 3) Un droit de 10 000 VT est exigible lors de la délivrance de tout duplicata de licence, qualification ou brevet dont l'original a été perdu ou détruit.
 - 4) Un droit de 5 000 VT est exigible lors de la délivrance d'une autorisation de vol ; tout transfert enregistré sur cette autorisation donne lieu au paiement d'un droit de 2 000 VT.
 - 5) Un droit de 10 000 VT est exigible lors de la délivrance d'un certificat de service aérien; tout transfert enregistré sur ce titre donne lieu au paiement d'un droit de 2 000 VT.

- 6) Un droit de 1 000 VT est exigible lors de la délivrance de toute licence, qualification ou brevet qui ne fait l'objet d'aucune disposition particulière au présent titre ; tout renouvellement de ces titres entraîne le paiement d'un droit de 1 000 VT. Un droit de 1 000 VT est en outre exigible pour tout examen passé en vue de l'obtention de ces titres.

PAIEMENT DES DROITS

264. Le Directeur peut refuser de prendre ou d'autoriser toute mesure ou de valider tout document tant que les droits exigibles à cette fin n'ont pas été acquittés.

TITRE 15 - DISPOSITIONS DIVERSES

CLAUSE DE SAUVEGARDE DES TITRES

265. Les titres, instruments et actes conformes à la législation applicable avant l'entrée en vigueur du présent règlement et relatifs à toute question faisant l'objet de dispositions au sein dudit règlement, restent pleinement valables (jusqu'à leur éventuelle expiration) au même titre que s'ils avaient été faits ou établis en vertu du présent règlement.

ENTREE EN VIGUEUR

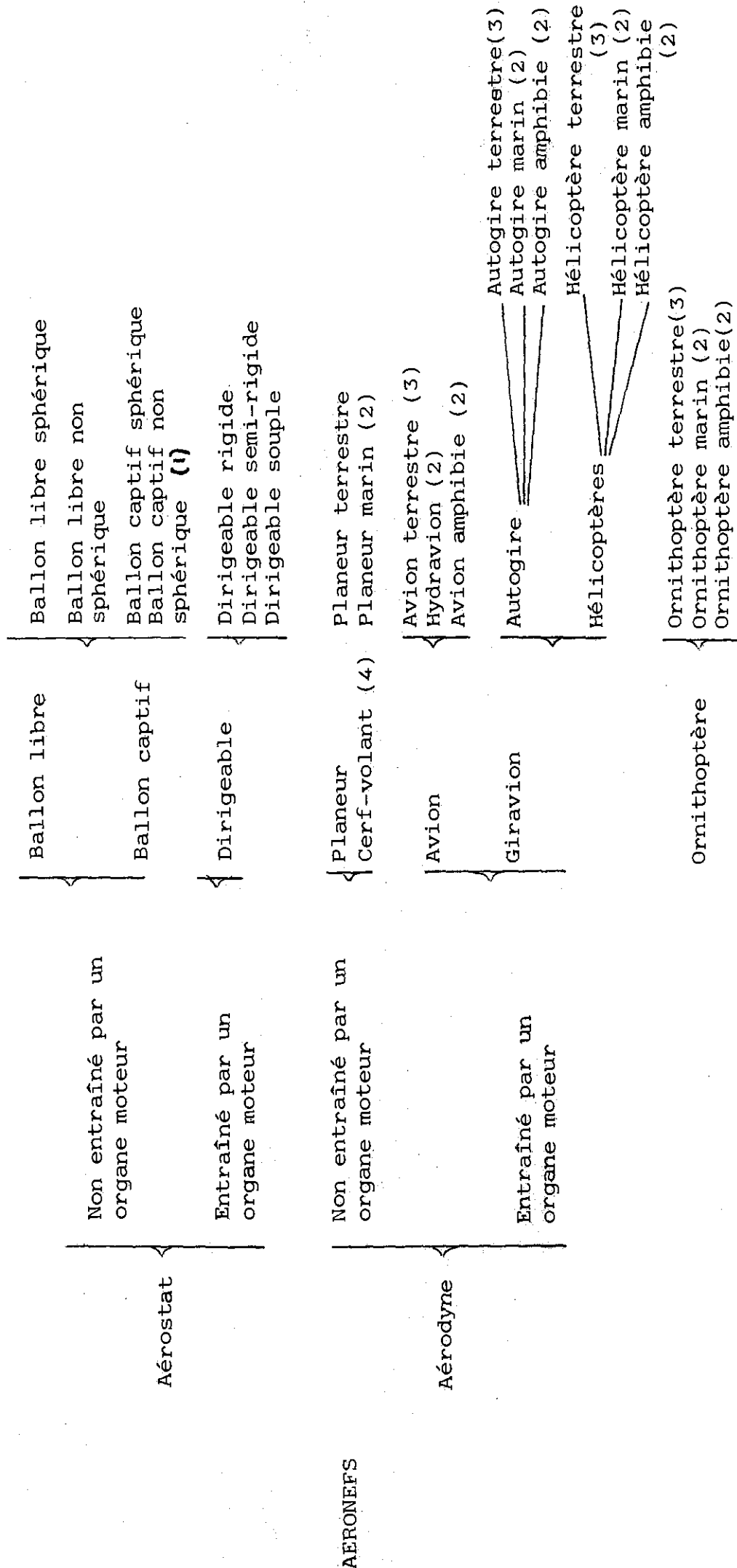
266. Le présent règlement entrera en vigueur le jour de sa publication au Journal Officiel.

FAIT à Port-Vila le 28 mai 1984.

Ministre des Transports,
des Communications et des
Travaux publics,

A. SANDE

ANNEXE : CLASSIFICATION DES AERONEFS
(Paragraphe 2 Article 1)



- 1) Généralement désigné sous l'expression "ballon cerf-volant"
- 2) On peut ajouter, s'il y a lieu, selon la construction : "à flotteurs" ou "à coque"
- 3) Comporte les aéronefs équipés d'un train d'atterrissage à skis (remplacer terrestre par "skis")
- 4) N'est mentionné que pour respecter l'intégralité de la classification.