

TEL : (216) 71 754 000
(216) 71 755 000
(216) 71 848 000
FAX : (216) 71 783 621
AFS : DTTCYNYX
Web Site : www.oaca.nat.tn
E-mail: tunisia-ais@oaca.nat.tn



SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
CENTRE DE LA NAVIGATION AERIEENNE
AEROPORT INTERNATIONAL DE TUNIS-CARTHAGE
1080 TUNIS CEDEX

NR 16/05

16 DEC

Décision du Ministre du Transport N°157 du 31/08/2005 , fixant les conditions techniques et opérationnelles pour l'homologation RNP-4 des aéronefs et des exploitants d'aéronefs pour opérer dans un espace aérien RNP-4/ order of the Minister of Transport N°157 dated on 31/08/2005, related to the airworthiness and operational approval for RNP-4 operations in RNP- 4 airspace

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier : Objet : La présente décision a pour objet de fixer les conditions techniques et opérationnelles pour l'homologation RNP-4 des aéronefs et des exploitants d'aéronefs en vue d'opérer dans un espace aérien RNP-4.

Article 2 : Définitions et abréviations : Pour l'application de la présente décision, les expressions et les abréviations ci-dessous ont les significations suivantes :

a) Définitions :

- **Espace RNP-4 :** il s'agit de tout réseau de route ATS publié de l'espace aérien. Pour pouvoir évoluer à l'intérieur de cette zone, la capacité RNP-4 de l'aéronef dans son ensemble doit être démontrée.
- **Homologation RNP- 4 :** Homologation émise par les services compétents du Ministère du Transport de l'Etat dans lequel est basé l'exploitant. Elle consiste en une homologation RNP-4 des aéronefs et une homologation opérationnelle des exploitants d'aéronefs .
- **Organisme de contrôle de la circulation aérienne :** Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome.
- **Organisme des services de la circulation aérienne :** Terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.
- **Permis d'exploitation aérienne :** Document permettant d'effectuer des vols de transport aérien conformément aux spécifications et restrictions qui y sont mentionnées.
- **RNP :** Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.
- **Route RNP-4 :** C'est une route publiée, tracée sur le territoire d'un Etat ayant un espace aérien RNP-4 et ne survolant pas nécessairement les aides radioélectriques au sol ; le long de cette route les aéronefs doivent naviguer avec une précision de navigation RNP-4.

CHAPTER 1

GENERAL PROVISIONS

Article 1 : Purpose: The purpose of this order is to establish the requirements for the airworthiness and operational approval for RNP-4 operations in RNP-4 airspace.

Article 2 : Definitions & abbreviations : The following terms and abbreviations are employed with the meanings set out below:

a) Definitions :

- **RNP- 4 airspace :** All Published ATS network routes in an airspace. To be able to fly within this airspace, the whole RNP-4 capability of the aircraft must be proven.
- **RNP- 4 Approval:** Approval issued by the competent services of the Ministry of Transport of the State in which is based the air operator. The RNP-4 approval consists of an airworthiness approval of the aircraft and operational approval of the air operator .
- **Air traffic control unit:** A generic term meaning variously, area control centre, approach control unit or aerodrome control tower.
- **Air traffic services unit:** A generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre or air traffic services reporting office.
- **Air Operator Certificate:** document allowing to make flights of commercial air transport according to the specifications and the limitations which are mentioned there.
- **RNP :** A measure of the navigation performance accuracy necessary for operation within a defined airspace.
- **RNP-4 route :** Published route, design on state territory implementing RNP-4 airspace and not over flying necessary electrical ground radio aids along this route, the aircrafts shall navigate with RNP-4 accuracy.

- **Système RNP-4** : C'est un équipement ou ensemble d'équipements de bord permettant de répondre aux critères de la RNP-4 tels que définis par la présente décision.

b) Abréviations :

AOC : Permis d'exploitation aérienne.
ATC : Contrôle de la circulation aérienne.
ATS : Services de la circulation aérienne.
GNSS : Système mondial de navigation par satellite.
MEL : Liste minimale d'équipements.

Article 3 : Critères RNP-4 : Pour recevoir une approbation RNP-4, un aéronef doit être capable d'une précision de navigation telle que les composantes latérale et longitudinale de l'erreur du système total ne dépassent pas $\pm 7,4$ km (± 4 NM) pendant 95% du temps de vol total. Cette valeur comprend l'erreur d'estimation de la position, l'erreur technique de vol, l'erreur de définition de la trajectoire et l'erreur d'affichage.

Article 4 : Documents d'approbation : L'exploitant doit présenter aux services compétents du Ministère du Transport les moyens de navigation requis. Ces moyens seront homologués avant d'accorder une homologation RNP-4. Dans le cas des exploitants commerciaux, cette homologation doit être indiquée dans le permis d'exploitation aérienne (AOC). Dans le cas des exploitants non commerciaux, elle doit faire l'objet d'une notification faite par les services compétents du Ministère du Transport.

CHAPITRE 2

HOMOLOGATION RNP-4 DES AERONEFS

Article 5 : Aéronefs immatriculés en Tunisie : Sont concernés par cette homologation tous les aéronefs immatriculés en Tunisie et qu'un exploitant a l'intention d'utiliser dans l'espace aérien RNP-4. Cette homologation doit s'effectuer conformément aux spécifications techniques définies dans la présente décision.

Article 6 : Aéronefs non immatriculés en Tunisie : Les aéronefs non immatriculés en Tunisie et exploités par une entreprise de transport aérien tunisienne doivent obtenir une homologation RNP-4 par l'Etat d'immatriculation pour opérer dans l'espace aérien RNP-4.

Article 7 : Equipements de navigation : Pour l'exploitation RNP-4 en espace aérien océanique ou isolé, l'aéronef doit être équipé d'au moins de deux systèmes de navigation longue distance indépendants, en bon état de fonctionnement et offrant une intégrité telle qu'ils ne produisent pas de données erronées.

Article 8 : Base de données de navigation : L'exploitant doit procéder à des vérifications d'intégrité des bases de données au moyen d'outils informatiques appropriés ou de procédures manuelles approuvées afin de contrôler les données relatives aux points de cheminement situés dans l'espace aérien RNP-4 ou sur les routes RNP-4 utilisées.

Les vérifications d'intégrité doivent mettre en évidence les différences entre les informations stockées dans la base de données de navigation et celles qui figurent sur les cartes ou dans les procédures publiées. Les différences invalidant une procédure de la base de données doivent être signalées par l'exploitant au fournisseur de cette base, et la procédure en question doit faire l'objet d'un avis d'interdiction d'emploi envoyé par l'exploitant aux équipages de conduite. Les exploitants doivent envisager de procéder à leurs propres vérifications d'intégrité même lorsque les produits proviennent de fournisseurs agréés.

- **RNP-4 system** : It's on board equipment or combination of equipments that allow compliance with RNP-4 criteria as defined in this order.

b) Abbreviations:

AOC : Air Operator Certificate
ATC : Air Traffic Control.
ATS : Air Traffic Services.
GNSS : Global Navigation Satellite System.
MEL : Minimum Equipment List.

Article 3: RNP-4 Criteria: To receive RNP-4 approval, the aircraft must meet a cross-track keeping accuracy and along-track positioning accuracy of no greater than $\pm 7,4$ km (± 4 NM) for 95 per cent of the total flight time. This includes position estimation error, flight technical error, path definition error and display error.

Article 4: Documents of approval: The operator must provide the competent services of the Ministry of Transport with the required means of navigation. These means will be approved prior to the grant of the RNP-4 approval. For commercial operators, this approval must be indicated in the air operator certificate (AOC). For non-commercial operators, it has to be the object of an announcement made by the competent services of the Ministry of Transport.

CHAPTER 2

AIRWORTHINESS APPROVAL FOR RNP-4

Article 5 : Aircraft registered in Tunisia: The approval concerned all the aircraft registered in Tunisia and that will be operated by an air operator in RNP-4 airspace. This approval should be issued in accordance with the technical specifications of the present order.

Article 6 : Aircraft not registered in Tunisia: Aircraft not registered in Tunisia and operated by a Tunisian air operator should obtain an RNP-4 airworthiness approval by the State of registry for RNP-4 operations.

Article 7: Navigation equipments: For RNP-4 operations in oceanic or remote airspace, at least two fully serviceable independent long-range navigation systems, with integrity such that the navigation system does not provide misleading information, must be fitted to the aircraft.

Article 8: Navigation database : The operator must implement navigation database integrity checks using appropriate software tools or approved manual procedures to verify data relating to all waypoints in the subject RNP-4 airspace or routes.

The integrity checks need to identify any discrepancies between the navigation database and the published charts/procedures. Discrepancies that invalidate a procedure must be reported to the navigation database supplier and affected procedure must be prohibited by an operator's notice to its flight crew. Aircraft operators should consider the need to continue their own database checks even for products obtained from approved suppliers.

Article 9 : Documentation technique de l'aéronef :
L'exploitant doit fournir aux services compétents du ministère du transport une documentation permettant de vérifier que l'aéronef est doté d'un équipement de navigation répondant aux critères de la RNP-4.

L'exploitant doit remettre une liste détaillée de l'équipement et des composants qui seront utilisés pour la navigation longue distance et l'exploitation RNP-4. L'équipement en place doit correspondre à l'équipement homologué indiqué dans le manuel de vol, et il doit être en état de fonctionnement, sauf les exceptions prévues dans la liste minimale d'équipements (MEL) pour des conditions non standard précises.

CHAPITRE 3

HOMOLOGATION OPERATIONNELLE DE L'EXPLOITANT

Section 1 : Planification de vol

Article 10 : Planification du vol : Lors de la planification du vol, l'équipage de conduite doit accorder une attention particulière aux conditions qui peuvent influencer sur l'exploitation en espace aérien ou sur des routes RNP-4, dont notamment les suivantes :

- a) Vérification de l'homologation RNP-4 de l'aéronef ;
- b) Vérification de la présence de la lettre « R » dans la case 10 (Equipement) du plan de vol;
- c) Vérification du respect de toutes les exigences de planification de vol supplémentaires applicables figurant dans le document de l'OACI relatif aux procédures complémentaires régionales (Doc.7030) ou dans les publications d'information aéronautique ;
- d) Vérification des exigences en ce qui concerne le GNSS ;
- e) Prise en compte de toute restriction d'exploitation applicable à l'approbation RNP-4, le cas échéant.

Article 11 : Procédures pré vol : L'équipage de conduite doit :

- a) Consulter les comptes rendus matériels pour s'assurer du bon état de fonctionnement de l'équipement à utiliser pour l'exploitation en espace aérien RNP-4 ou sur des routes exigeant une capacité de navigation RNP-4 ;
- b) S'assurer que des mesures de maintenance ont été prises pour corriger les anomalies de l'équipement requis ;
- c) Passer en revue les procédures en cas de situation imprévue en espace aérien RNP-4 ou sur une route exigeant une capacité de navigation RNP-4. Les équipages doivent être capables de reconnaître les situations dans lesquelles leur aéronef ne peut plus naviguer en RNP-4 et, dans de telles situations, ils doivent en aviser l'ATC.

Article 12 : Procédures en route :

- a) Au moins deux systèmes de navigation longue distance permettant une navigation RNP-4 et indiqués dans le manuel de vol doivent être en état de fonctionnement au point d'entrée dans l'espace aérien RNP-4. En cas de panne d'un élément exigé pour la RNP-4, le pilote doit envisager de suivre une autre route ou de se dérouter pour faire effectuer les réparations nécessaires.

Article 9 : Technical documentation of the aircraft:

Operators must provide to the competent services of the Ministry of Transport relevant documentation to establish that the aircraft is equipped with navigation equipment that satisfies the requirements of RNP-4 .

Operators must provide a detailed list of the equipment and components to be used for long- range navigation and RNP-4 operations. Installed equipment must be identical to that certified in the flight manual and must be operational unless exceptions are listed in the Minimum Equipment List (MEL) for specific non-standard conditions.

CHAPTER 3

OPERATIONAL APPROVAL OF THE OPERATOR

Section 1 : Flight planning

Article 10: Flight planning : During flight planning, the flight crew should pay particular attention to conditions that may affect operations in RNP-4 airspace or on RNP- 4 routes. These include, but may not be limited to:

- a) verification that the aircraft has been approved for RNP-4 operations;
- b) verification that the letter "R" has been inserted in "Item 10: Equipment" of the flight plan;
- c) verification that any additional flight planning requirements specified in the ICAO regional supplementary procedures (Doc 7030) or in the Aeronautical Information Publication have been met;
- d) verification of the requirements for GNSS, and
- e) account for any operating restriction related to the RNP-4 approval, if required.

Article 11: Pre-flight procedures : The flight crew must:

- a) review maintenance logs and forms to ascertain the condition of the equipment required for flight in RNP-4 airspace or on routes requiring RNP-4 navigation capability;
- b) ensure that maintenance action has been taken to correct defects in the required equipment; and
- c) review the contingency procedures for operations in RNP-4 airspace or on routes requiring an RNP-4 navigation capability. Crews must be able to recognize and ATC must be advised when the aircraft is no longer able to navigate to its RNP-4 navigational capability.

Article 12 : En route procedures

- a) At least two long-range navigation systems, capable of navigating to RNP-4 , and listed in the flight manual, must be operational at the entry point of the RNP airspace. If an item of equipment required for RNP-4 operations is unserviceable, the pilot should consider an alternate routing, or diversion for repairs.

- b) Les procédures d'exploitation en vol doivent prévoir des contre-vérifications obligatoires visant à déceler les erreurs de navigation suffisamment à l'avance pour prévenir un écart involontaire par rapport à la route ATC autorisée.
- c) Les équipages doivent aviser l'ATC en cas de panne de l'équipement de navigation ou de détérioration de ses performances telles que celles-ci sont inférieures au niveau requis, ainsi que lorsqu'ils s'écartent de leur trajectoire dans le cadre d'une procédure en cas de situation imprévue.

- b) In-flight operating procedures must include mandatory cross-checking procedures to identify navigation errors in sufficient time to prevent inadvertent deviation from ATC-cleared routes.
- c) Crews must advise ATC of any deterioration or failure of the navigation equipment that causes navigation performance to fall below the required level, and/or any deviations required for a contingency procedure.

Section 2 : Connaissances de l'équipage de conduite

Article 13 : Documents de formation : Les exploitants d'aéronefs doivent soumettre le contenu de leurs cours et matériel de formation aux services compétents du Ministre du Transport pour montrer que leur programme de formation intègre des parties sur les pratiques, les procédures opérationnelles et d'autres éléments concernant l'exploitation RNP-4.

Les pratiques et les procédures concernant les points suivants doivent être mentionnées :

- a) planification des vols ;
- b) procédures pré vol pour chaque vol ;
- c) procédures avant l'entrée dans un espace aérien RNP-4 ou sur une route RNP-4 ;
- d) situations imprévues en vol ;
- e) procédures de qualification des équipages de conduite.

Article 14 : Formation des équipages : Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que les équipages de conduite reçoivent une formation appropriée et à ce qu'ils possèdent une connaissance suffisante des sujets visés à la présente décision, des limites des moyens de navigation RNP-4 mis à leur disposition, des incidences de l'actualisation ainsi que des procédures en cas de situation imprévue en exploitation RNP-4.

Article 15 : Eléments indicatifs du programme de formation RNP-4 :

Les équipages de conduite doivent recevoir une formation et un recyclage appropriés en matière de navigation RNP-4, couvrant les procédures normales et d'urgence. L'exploitant doit s'assurer que le manuel de formation contient les éléments appropriés pour les opérations RNP-4 dont notamment :

- les éléments indicatifs de la RNP-4 ;
- la base de données, cartes et composantes de l'avionique ;
- les points de cheminement ;
- l'utilisation de l'équipement RNP-4 comprenant le cas échéant la recherche d'une procédure à partir de la base de données ainsi que la technique de modification du plan de vol ;
- l'entrée des données associées et propres au vol ;
- l'application de la procédure ;
- l'utilisation du mode latéral de navigation et de techniques associées ;
- l'utilisation du mode vertical de navigation et de techniques associées ;
- l'utilisation du pilote automatique, du directeur de vol et de l'auto manettes pendant les différentes étapes de la procédure ;
- la phraséologie RNP-4 ;
- Les répercussions sur les opérations RNP-4 des défauts de fonctionnement des systèmes qui ne sont pas RNP-4 telle que la panne hydraulique ou la panne moteur.

Section 2 : knowledge of the crew

Article 13 : Training documentation: Operators must submit training syllabi and training material to the competent services of the Ministry of Transport to show that the operational practices and procedures and training items related to RNP-4 operations have been incorporated in training programmes.

Practices and procedures in the following areas must be standardized:

- a) flight planning;
- b) pre-flight procedures for each flight;
- c) procedures before entry into an RNP-4 route or airspace;
- d) in-flight contingency and
- e) flight crew qualification procedures.

Article 14 : Flight crew knowledge : Operators must ensure that flight crews have been trained and that they have appropriate knowledge of the topics contained in this order, the limits of their RNP-4 navigation capabilities, the effects of updating, and RNP-4 contingency procedures.

Article 15: Guidance material of the RNP-4 training program

The flight crews shall receive appropriate training and recurrent training in RNP-4 navigation, covering normal and contingency procedures. The operator must ensure that the Training Manual contains appropriate material to support RNP-4 operations, including :

- theory of RNP-4,
- the database, charting and avionics issues
- waypoints.
- The use of the equipment RNP-4 including if necessary the search for a procedure from the database, the verification and sensor management as well as the technique of modification of the flight plan;
- Entering associated data relative to flight
- Flying the procedure
- Use of lateral navigation mode and associated lateral control techniques.
- Use of vertical navigation mode and associated vertical control techniques.
- Use of automatic pilot, flight director and auto-throttle at different stages of the procedure.
- RT phraseology for RNP-4
- The implications for RNP-4 operations of system malfunctions which are not RNP-4 related e.g. hydraulic failure or engine failure.

Section 3 : Manuels d'exploitation et listes de vérification

Article 16 : Exploitants commerciaux : Les exploitants commerciaux doivent réviser leurs manuels d'exploitation et leurs listes de vérification de façon à y inclure les procédures d'exploitation. Les instructions d'utilisation du système de navigation et les procédures à suivre en cas de situation imprévue, doivent figurer dans les manuels appropriés. Les exploitants commerciaux doivent soumettre leurs manuels et leurs listes pour examen aux services compétents du Ministère du Transport en même temps que leur demande.

Article 17 : Exploitants non commerciaux : Les exploitants non commerciaux doivent établir des instructions d'utilisation de l'équipement de navigation et des procédures à suivre en cas de situation imprévue. Cette information, qui doit être à la disposition des équipages pendant le vol, doit figurer dans le manuel d'exploitation ou le guide d'utilisation à l'intention du pilote. Ces documents, de même que les instructions du constructeur relatives à l'utilisation de l'équipement de navigation de bord doivent être soumis pour examen en même temps que la demande.

Article 18 : Amendement de la liste minimale d'équipements (MEL) : Dans le cas d'une exploitation commerciale, les services compétents du Ministère du Transport doivent approuver toute modification à apporter à la liste minimale d'équipements (MEL) pour prendre en compte les dispositions RNP-4 de la présente décision. Dans le cas d'un organisme non commercial, l'équipement de navigation en place indiqué dans le manuel de vol comme étant nécessaire pour la RNP-4 doit être en état de fonctionnement.

Section 4 : Homologation en vue de l'exploitation opérationnelle

Article 19 : Conditions d'homologation opérationnelle : L'exploitant d'aéronefs civils qui a l'intention de faire évoluer ses aéronefs dans l'espace aérien RNP-4 doit obtenir une homologation opérationnelle.

Cette homologation porte notamment sur les programmes de formation des équipages et les procédures d'exploitation.

Article 20 : Evaluation de la demande de l'exploitant : Après avoir reçu une demande d'un exploitant, les services compétents du Ministère du Transport doivent déclencher le processus d'examen et d'évaluation. Si la demande est incomplète, ces services doivent demander des renseignements supplémentaires à l'exploitant.

CHAPITRE 4

CONDITIONS D'HOMOLOGATION RNP-4, DE SON RETRAIT, DE SA SUSPENSION ET DE SON RETABLISSEMENT

Article 21 : Conditions d'homologation RNP-4 : Avant qu'une approbation opérationnelle RNP-4 ne puisse être délivrée à un exploitant, les conditions suivantes doivent être respectées :

- a) L'Etat de conception et l'Etat d'immatriculation déterminent si l'aéronef est admissible dans l'espace aérien RNP-4 et si son équipement de navigation a reçu l'homologation requise ;
- b) L'exploitant rend compte de la formation et des procédures qu'il a établies en ce qui concerne l'utilisation des systèmes de navigation par les équipages de conduite ;
- c) Les services compétents du Ministère du Transport doivent s'assurer que la base de

Section 3: Operations manuals and check lists

Article 16: Commercial operators: Commercial operators must revise their operations manuals and checklists to include information on the standard operating procedures. The appropriate manuals should contain navigation system operating instructions and contingency procedures where specified. Commercial operators must submit manuals and checklists to the competent services of the Ministry of Transport for review as part of the application process.

Article 17: Non-commercial operators : Non-commercial operators must establish appropriate instructions containing navigation operating instructions and contingency procedures. This information must be available to crews in flight and should be entered into the Operations Manual or Pilot Operating Handbook, as appropriate. These manuals and manufacturer's instructions for operation of the aircraft navigation equipment, as appropriate, must be submitted for review as part of the application process.

Article 18 : Amendment of Minimum Equipment List (MEL) : For commercial operations, the competent services of the Ministry of Transport must approve any MEL revisions necessary to address the RNP-4 provisions in this order. For non-commercial operations, installed navigation equipment listed in the flight manual as required for RNP-4 operations must be operational.

Section 4: Approval with the aim of operational exploitation

Article 19 : Conditions of operational homologation: the civil operator who intends to operate its aircraft in the RNP-4 airspace shall obtain an operational approval.

This approval notably concerns the programs of training of crews and operating procedures.

Article 20 : Review and evaluation of operator application : After an operator submits an application, the competent services of the Ministry of Transport will begin the process of review and evaluation. If the contents of the application are deficient, these services will request additional information from the operator.

CHAPTER 4

WITHDRAWAL, SUSPENSION AND RESTORING OF THE RNP-4 APPROVAL

Article 21 : Conditions of RNP-4 homologation : The following steps must be completed before an RNP-4 operational approval can be issued to an operator:

- a) The State of design and the State of registry determine if the aircraft is acceptable in the RNP-4 airspace and if its equipment of navigation received the required approval;
- b) The operator reports the training and the procedures which he established as regards the use of the systems of navigation by the crews;
- c) The competent services of the Ministry of Transport have to make sure that the

données de navigation a été obtenue à partir d'un fournisseur approuvé qui s'est conformé aux normes de traitement des données aéronautiques.

Si les conditions prévues dans le présent article sont remplies, les services compétents du Ministère du Transport peuvent délivrer une approbation opérationnelle RNP-4.

Article 22 : Contrôle et enquêtes sur les erreurs de navigation : L'espacement latéral des routes et le minimum de séparation à appliquer entre les aéronefs volant sur une route donnée sont déterminés sur la base d'une précision de navigation démontrée. Les erreurs de navigation latérale et longitudinale sont donc contrôlées dans le cadre de programmes conçus à cette fin.

Les observations radar renseignant sur la proximité de chaque aéronef par rapport à l'altitude et à la trajectoire prévues, avant l'entrée dans la zone de couverture d'aides de navigation à courte portée, à la fin du segment de route océanique, sont enregistrées par les installations ATS. Si une observation révèle qu'un aéronef ne respecte pas les limites fixées, un compte rendu d'erreur de navigation est produit, et une enquête est menée pour déterminer la cause de l'écart apparent de trajectoire ou d'altitude en vue de l'application de mesures visant à empêcher que la situation ne se reproduise.

Article 23: Retrait ou suspension de l'homologation RNP-4 :

Les services compétents du Ministère du Transport peuvent utiliser n'importe quel compte rendu d'erreur de navigation pour déterminer les mesures correctives à prendre. Des erreurs de navigation répétées attribuées à un équipement de navigation ou une procédure d'exploitation particulière peuvent entraîner l'annulation de l'homologation RNP-4 en attendant le remplacement ou la modification de l'équipement ou de la procédure en cause.

Des renseignements indiquant une possibilité d'erreurs répétées peuvent imposer une modification du programme de formation ou de maintenance d'un exploitant ou de l'homologation de l'équipement concerné.

Article 24 : Rétablissement de l'homologation RNP-4 : Si l'exploitant démontre aux services compétents du Ministère du Transport que les carences sont éliminées, ces services peuvent inspecter l'aéronef en question en vue du rétablissement de l'homologation RNP-4.

Article 25 : Application des dispositions de la présente décision : Les services compétents du Ministère du Transport et les entreprises du transport aérien sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'application de la présente décision.

Article 26 : Date d'entrée en vigueur : Les dispositions de la présente décision entrent en vigueur à la date du 31 Août 2005.

database of navigation was obtained from an approved supplier who conformed to the standards of aeronautical data processing.

When these steps have been completed, an RNP-4 operational approval can be issued by the competent services of the Ministry of Transport.

Article 22 : Monitoring and investigation of navigation and system errors : Demonstrated navigation accuracy provides the basis for determining the lateral route spacing and separation minima necessary for traffic operating on a given route. Accordingly, lateral and longitudinal navigation errors are monitored through monitoring programmes.

Radar observations of each aircraft's proximity to track and altitude, before coming into coverage of short-range nav aids at the end of the oceanic route segment, are noted by ATS facilities. If an observation indicates that an aircraft is not within the established limit, a navigation error report is submitted, and an investigation undertaken to determine the reason for the apparent deviation from track or altitude, in order that steps may be taken to prevent a recurrence.

Article 23: Retreat or Cancellation of RNP-4 approval :

The competent services of the Ministry of Transport may consider any navigation error reports in determining remedial action. Repeated navigation error occurrences attributed to a specific piece of navigation equipment or operational procedure may result in cancellation of the operational approval pending replacement or modifications on the navigation equipment or changes in the operator's operational procedures.

Information that indicates the potential for repeated errors may require modification of an operator's training programme, maintenance programme or specific equipment certification.

Article 24 : Reestablishment of the RNP-4 homologation: If the operator demonstrates to the competent services of the Ministry of Transport that the deficiencies are eliminated, these services can inspect the aircraft in question with the aim of the reestablishment of the RNP-4 approval.

Article 25 : Application of the provisions of the present order: the competent services of the Ministry of Transport and the air operators are invited to implement the provisions of the present order.

Article 26 : Date to come into: The provisions of the present order come into force from August 31st, 2005.

FIN/END

Cette Circulaire comporte 06 pages/
This AIC includes 06 pages