



COMMENT OBTENIR UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

Guide à l'attention des futurs exploitants



Juin 2008

INTRODUCTION

LE CADRE DU CONTRÔLE EXERCÉ PAR L'ÉTAT

LE CONTRÔLE EXERCÉ PAR LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE À L'ÉGARD DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

LES STRUCTURES CHARGÉES DE CES CONTRÔLES

CONTROLE ECONOMIQUE ET JURIDIQUE

CONTROLE TECHNIQUE

LA DEMANDE DE CTA

VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

CONDITIONS RESTRICTIVES

DELAI D'OBTENTION

CONTENU DU DOSSIER

APPRECIATION DE LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE

INSTRUCTION DE LA DEMANDE

L'ETUDE DOCUMENTAIRE

LA VERIFICATION SUR LE TERRAIN DES MOYENS MIS EN ŒUVRE

DELIVRANCE DU CTA

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

SURVEILLANCE CONTINUE

LEXIQUE

ADRESSES ET CONTACTS UTILES

FICHES THEMATIQUES

1 - L'ORGANISATION DE LA DGAC

2 - LE CONTRÔLE DES EXPLOITANTS

3 - LA PROCÉDURE D'INSTRUCTION DU CTA

4 - LES PRINCIPAUX TEXTES DE RÉFÉRENCE

5 - POUR SE PROCURER LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

6 - Les exigences réglementaires à respecter - ORGANISATION DE L'EXPLOITANT

7 - Les exigences réglementaires à respecter - SYSTEME QUALITE

8 - Les exigences réglementaires à respecter - MAINTENANCE DES AERONEFS

9 - Les exigences réglementaires à respecter - LES APPROBATIONS ACCEPTATIONS A OBTENIR

10 - Les exigences réglementaires à respecter - COMPETENCES ET CONTRÔLES DES EQUIPAGES

11 - AFFRETEMENTS D'AERONEFS

12 - EXIGENCES DE CTA

INTRODUCTION

Le transport aérien public est une activité réglementée. Il est défini dans le Code de l'Aviation Civile comme consistant à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.

Le présent guide a pour vocation d'informer les entreprises de transport aérien en cours de création sur les conditions à réunir pour répondre aux principales exigences qui leur seront imposées en matière de contrôle technique.

Il décrit le cadre réglementaire en vigueur, indique les interlocuteurs compétents dans chaque domaine et détaille le processus qui conduit à la délivrance du certificat de transporteur aérien.

Des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès des Directions de l'aviation civile (DAC) ou sur le site internet de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.aviation-civile.gouv.fr

Avertissement

Ce document n'a pas pour objet de détailler le contrôle économique et juridique auquel sont soumises les entreprises de transport aérien. Il appartient aux postulants de prendre contact avec l'organisme habilité (voir pages 4 et 5) pour que les procédures nécessaires à l'obtention d'une licence de transporteur aérien leur soient présentées.

Dans tous les cas, l'entreprise est invitée à se procurer les textes législatifs et réglementaires régissant les activités de transport aérien (voir fiche 4).

Ce guide ne traite pas de la délivrance des certificats de navigabilité (CDN), certificats de limitation de nuisances (CLN) certificats d'immatriculation (CI) ou licences radio, documents individuels liés à l'appareil (et à son propriétaire pour le CI).

Il ne concerne pas non plus les entreprises dont l'activité se limite aux baptêmes aériens, qui font l'objet d'une réglementation spécifique.

LE CADRE DU CONTRÔLE EXERCÉ PAR L'ÉTAT

Trois documents sont indispensables pour exercer une activité de transporteur aérien.

- Le **certificat de transporteur aérien (CTA)** est délivré après que l'entreprise a présenté des garanties techniques suffisantes, démontrant à la DGAC qu'elle est en mesure de respecter la réglementation technique applicable.
- La **licence d'exploitation de transporteur aérien** est attribuée sous la forme d'un arrêté (nommé ici par commodité "arrêté licence") au vu des garanties morales, financières et techniques présentées par l'entreprise.
- L'**autorisation d'exploiter des services aériens** vient préciser la ou les zones d'activité de l'entreprise. Elle prend la forme d'un arrêté (ou d'une décision) désigné ici par commodité « arrêté exploitation », à ne pas confondre avec "l'arrêté licence", bien qu'en pratique les deux textes soient souvent produits initialement à la même date et par le même signataire.

LE CONTRÔLE EXERCÉ PAR LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC) À L'ÉGARD DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

- **Le contrôle économique-juridique** rassemble toutes les actions relatives à l'attribution et aux modifications de la licence de transporteur aérien et de "l'arrêté exploitation" associé. Il s'agit de s'assurer que la société concernée présente, dès le départ et en permanence par la suite, des garanties morales et financières suffisantes pour exercer une activité de transport aérien, ainsi que de juger le cas échéant de l'opportunité de ses demandes de services aériens en fonction du réseau existant.

- **Le contrôle technique** rassemble toutes les actions relatives à la délivrance et aux modifications ultérieures du certificat de transporteur aérien. Il s'agit de vérifier, initialement et en continu par la suite, que la société satisfait aux exigences requises par la réglementation technique pour assurer l'exploitation de ses aéronefs en transport aérien public. Il s'agit également, le cas échéant, de lui accorder un certain nombre d'autorisations spécifiques : atterrissage à minima réduits (catégorie II, III), RVSM, BRNAV, SMUH, etc.

La réglementation applicable en France dans ce domaine est pour l'essentiel issue de normes communes édictées par les Autorités conjointes de l'aviation civile (JAA). Une part importante de ces textes est aujourd'hui intégrée dans les règlements de l'Union européenne.

LES STRUCTURES CHARGÉES DE CES CONTRÔLES (voir fiche 2)

CONTRÔLE ÉCONOMIQUE ET JURIDIQUE

Cas 1 : l'entreprise répond à **au moins une des trois conditions** suivantes :

- elle exploite au moins un aéronef d'une masse maximale au décollage supérieure ou égale à 10t et/ou d'une capacité supérieure ou égale à 20 sièges ;
- son CA annuel est supérieur à 3 millions d'euros ;
- elle exploite au moins une ligne régulière.

C'est la **Direction de la Régulation Économique (DRE)**, située au siège de la DGAC à Paris, qui exerce le contrôle économique et juridique de l'entreprise au nom du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Cas 2 : l'entreprise **cumule** les trois conditions suivantes :

- elle exploite exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 t et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges ;
- son CA annuel est inférieur ou égal à 3 millions d'euros ;
- elle n'exploite pas de lignes régulières.

C'est la **Direction de l'Aviation civile (DAC)**¹ dans laquelle est situé le siège social de l'entreprise qui exerce le contrôle économique et juridique de l'entreprise.

¹ Pour faciliter la lecture, le terme générique "DAC" est utilisé dans le présent guide indifféremment pour les DAC de métropole et les services équivalents d'Outre Mer.

Si l'entreprise se trouve dans ce cas, il lui est donc conseillé de placer son siège social et son établissement principal sur le territoire d'une seule DAC, afin de ne pas multiplier le nombre de ses interlocuteurs.

Pour en savoir plus sur les procédures nécessaires à l'obtention d'une licence de transporteur aérien, il appartient à l'entreprise de prendre contact avec l'organisme responsable : la DRE ou la DAC de rattachement, selon les cas.

CONTROLE TECHNIQUE

L'organisme chargé du contrôle technique des entreprises françaises de transport aérien est le service déconcentré de la DGAC sur le territoire duquel se trouve l'établissement principal de la compagnie² :

- Directions de l'Aviation Civile (DAC) en France métropolitaine et dans les Antilles et en Guyane
- Service de l'Aviation Civile dans l'Océan Indien et à Saint Pierre et Miquelon
- Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie

L'établissement principal correspond généralement au site où sont regroupées les directions de l'exploitation et de l'entretien de l'entreprise. Si celles-ci sont situées sur le territoire de deux DAC différentes, il appartient à ces dernières de se concerter pour déterminer laquelle assume la responsabilité du contrôle technique de l'entreprise.

Dans le cadre de l'étude du dossier et de la mise en ligne des appareils et équipages de l'entreprise postulante, la DAC fait appel à l'expertise d'autres organismes de la DGAC :

- Le Groupement pour la sécurité de l'Aviation civile (GSAC) lui fournit son avis pour les questions qui relèvent de l'entretien des aéronefs ;
- La Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) en fait de même à propos de certaines parties du manuel d'exploitation et sur certaines autorisations ;
- L'Organisme de contrôle en vol (OCV) intervient dans le processus de lâcher des premiers équipages.

² Le contrôle technique de la société Air France est assuré directement par la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS).

VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

Avant le dépôt d'un dossier complet de demande de CTA, une phase d'information et d'évaluation permet au postulant de présenter à la DAC son projet et les moyens matériels, financiers et humains dont il dispose déjà ou qu'il compte mettre en œuvre. Au cours de cette phase, la DAC cerne les intentions du postulant afin de mieux le conseiller, décrit le processus de délivrance du CTA et précise les documents et informations à joindre à la demande initiale ainsi que leurs modalités pratiques de dépôt en attirant l'attention sur les délais requis pour l'instruction de la demande initiale de délivrance du CTA. La DAC présente au postulant la liste des approbations/acceptations fondamentales à obtenir préalablement à la délivrance du CTA et l'informe qu'il devra demander les approbations/acceptations spécifiques ou particulières qui lui seront nécessaires.

Elle indique à l'entreprise la liste des règlements techniques en vigueur ayant trait au CTA, les endroits où se les procurer, ainsi que les services de la DGAC en charge de les faire appliquer. En particulier la DAC détermine la réglementation applicable en matière d'entretien (partie M sous partie G du règlement CE 2042/2003 ou sous partie M du règlement OPS 3, pour les vols circulaires).

La DAC effectue une première analyse de la faisabilité du projet présenté, notamment en termes d'adéquation entre les intentions de l'entreprise et les moyens prévus.

Cette phase d'évaluation préalable s'achève par l'envoi d'un courrier confirmant la liste des actions à entreprendre pour mener à terme le projet. De plus, les éventuels points soulevant des difficultés réglementaires sont précisés.

CONDITIONS RESTRICTIVES

Une même société ne peut détenir deux CTA. Pour obtenir un CTA en France :

- le postulant ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre autorité ;
- le postulant ne peut exploiter que des aéronefs immatriculés en France, sauf accord de la DGAC et de l'Autorité équivalente dans l'État d'immatriculation (situation exceptionnelle).

DEPOT DE LA DEMANDE INITIALE

La réglementation³ prévoit un délai minimal de 90 jours entre le dépôt du dossier de demande initiale de CTA et le début de l'exploitation envisagé avec possibilité de dépôt du manuel d'exploitation 60 jours avant le début d'exploitation.

Mais ce délai ne court qu'à compter de la date de dépôt d'un dossier complet, ce qui est parfois difficile à mettre en œuvre pour certains postulants, compte tenu de la quantité de documentation à élaborer. En conséquence, le postulant peut solliciter de la DAC de déposer par parties le dossier de demande initiale. Dans ce cas, un calendrier peut être demandé par la DAC.

CONTENU DU DOSSIER

Le dossier de demande initiale doit comprendre :

- le nom officiel, la raison commerciale et l'adresse de la société (extrait K-bis) ;
- une description de l'exploitation envisagée, notamment la date prévue de début d'exploitation ;
- une description de l'organisation de l'encadrement ;
- le nom du dirigeant et des principaux responsables pressentis (notamment les responsables désignés pour les domaines Opérations Aériennes, Entretien, Formation, Opérations Sol et Qualité) accompagnés de leurs qualifications et expériences ;
- le Manuel d'exploitation, couramment désigné sous le vocable « Manex » ;
- le nombre et type d'aéronefs envisagés ;
- les documents d'entretien suivants dans le cas des sociétés soumises à la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003 :
 - Manuel de spécifications de gestion de maintien de la navigabilité (MGN) et les éventuels contrats de gestion du maintien de la navigabilité ;
 - Compte Rendu Matériel (C.R.M) ;
 - Les formulaires 4 AESA des personnels concernés

³ OPS 1 (3).185

- Les programmes d'entretien des appareils exploités ;
- Les spécifications techniques du contrat d'entretien conclu le cas échéant avec le ou les ateliers Partie 145 sous-traitants (voir page 20) ;

Pour les sociétés soumises à la sous partie M de l'OPS 3 :

- Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) ;
- Manuel d'entretien (ME) de chaque type d'appareil exploité ;
- Compte Rendu Matériel (C.R.M) ;
- Spécifications techniques du contrat d'entretien conclu le cas échéant avec le ou les ateliers Partie 145 sous-traitants (voir page 20) ;

Destinataires des éléments du dossier

L'ensemble du dossier de demande initiale est transmis à la DAC, à l'exception des éléments relatifs à l'entretien, transmis au GSAC local accompagnés d'un bordereau que le postulant transmet à la DAC.

APPRECIATION DE LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE

Les documents et manuels inclus dans ce dossier représentent un important travail de rédaction. En pratique, de nombreux échanges sont à prévoir avec la DAC (et le GSAC pour ce qui concerne les Programmes d'entretien, le MGN (ou le MME)), avant que le dossier ne soit considéré comme recevable.

C'est en fonction de l'avis du GSAC et de l'analyse des autres documents que la DAC détermine si le dossier est suffisant pour constituer une demande initiale de CTA.

Si la demande est jugée non pertinente et/ou incomplète, la DAC ou le GSAC le notifie en indiquant les lacunes constatées, les délais d'instruction ne commençant à courir qu'après le dépôt des éléments complémentaires

INSTRUCTION DE LA DEMANDE

L'instruction de la demande passe en premier lieu par l'étude des documents déposés par le postulant. La DAC examine ainsi dans le détail la conformité à la réglementation des éléments transmis dans la demande initiale de CTA.

Elle procède ensuite à la vérification sur le terrain des moyens mis en place par l'entreprise pour démarrer son exploitation. Il s'agit alors pour la DAC d'évaluer globalement la capacité du postulant à se mettre en conformité avec le référentiel réglementaire et, en particulier, de veiller à la cohérence entre les moyens mis en place et les documents inclus dans la demande de CTA.

Des fiches développent les exigences réglementaires spécifiques à certains domaines.

1. L'ETUDE DOCUMENTAIRE

Organisation et infrastructures (voir fiche 6)

- Acceptabilité du dirigeant responsable et des responsables désignés,
- Adéquation des prévisions en locaux ainsi qu'en moyens de communication et informatiques à l'exploitation envisagée,
- Pertinence des méthodes de supervision, procédures et responsabilités nécessaires au contrôle exercé par l'exploitant en matière de sécurité des vols.

Système Qualité (voir fiche 7)

Examen de son acceptabilité au vu :

- de la politique qualité de l'entreprise ;
- des compétences et de la position dans l'organisation du responsable qualité, du personnel affecté au service qualité (en tant que de besoin) et des auditeurs ;
- des programmes prévisionnels d'audits et de contrôles qualité ;
- de la documentation et maîtrise documentaire;
- de la politique en matière de maîtrise des sous-traitants (y compris affrètement de compagnies) ;
- de l'information et de la formation du personnel à la qualité.

Matériel volant

Vérification du fait que les aéronefs devant être exploités seront bien dotés des équipements prévus par

la réglementation⁴.

Entretien (voir fiche 8)

Vérification par le GSAC et la DAC du fait que le système d'entretien du postulant, décrit dans le MGN (ou le MME) et les programmes d'entretien, correspondent aux exigences de la réglementation.

Exploitation (voir fiche 9)

Examen du manuel d'exploitation et instruction des demandes d'approbations et/ou d'acceptations fondamentales ou spécifiques faites par le postulant.

Personnels navigants (voir fiche 10)

- Adaptation des prévisions en personnels navigants (quantité et qualifications) à l'exploitation envisagée,
- Conformité à la législation en vigueur des dispositions relatives au temps de travail des équipages,
- Étude du programme de formation des navigants (qualification ou adaptation au type d'aéronef, adaptation à l'exploitation, stage CDB).

Ce programme d'entraînement et de contrôles périodiques doit être déposé et lorsque nécessaire approuvé. Cependant, sa mise en œuvre avant le démarrage de l'exploitation implique le plus souvent l'adoption de dispositions particulières, notamment le recours à des instructeurs ou des examinateurs extérieurs au postulant. Ceci nécessite une coordination préalable entre la DAC, l'OCV, la DCS et l'encadrement opérationnel du postulant.

Un calendrier de dépôt du programme sera exigé s'il n'est pas fourni avec le dossier de demande initiale.

Personnels d'exploitation au sol

- Examen du programme de formation des personnels d'exploitation au sol ayant un impact sur la sécurité (décrit dans la partie D du manuel d'exploitation), en particulier des agents techniques d'exploitation.

Sûreté

Examen des dispositions prises par l'exploitant, afin de s'assurer qu'elles satisfont aux exigences du programme national de sûreté.

2. LA VERIFICATION SUR LE TERRAIN DES MOYENS MIS EN ŒUVRE

Locaux, matériels et documentations disponibles

Une visite des locaux et installations de l'établissement principal de l'entreprise est effectuée par la DAC en présence des responsables désignés concernés et, si possible, du dirigeant, afin de s'assurer d'une part de la disponibilité des moyens et documents nécessaires à l'exploitation des aéronefs, d'autre part du fait que l'encadrement du postulant présente les compétences requises pour s'acquitter correctement de ses fonctions.

Dans le domaine des opérations, la DAC vérifie, au regard du manuel d'exploitation, les moyens mis en place pour assurer la préparation des vols.

Des vérifications du même ordre peuvent être effectuées dans les éventuels établissements secondaires du postulant.

Matériel volant

La DAC contrôle la conformité des équipements de chaque aéronef devant être exploité⁵, y compris ceux correspondant aux autorisations spéciales sollicitées par le postulant. Elle s'assure auprès du GSAC que les modifications constatées sur l'aéronef ont bien fait l'objet d'approbations.

Entretien

Le GSAC effectue un audit de l'exploitant sur les aspects entretien pour vérifier que l'ensemble des moyens décrits dans le MGN (ou le MME) et/ou les contrats sont effectivement disponibles.

Les activités de la compagnie n'ayant pas commencé, cet audit de conformité ne peut être que partiel. Un audit complémentaire est programmé par les échelons locaux du GSAC six mois après le début d'exploitation.

⁴ voir les sous-parties K, L de l'OPS 1 (3) et l'appendice 1 à l'OPS 1.005 (b) de l'arrêté du 12 mai 1997

⁵ voir les sous-parties K, L et l'OPS 1 (3) et l'appendice 1 à l'OPS 1.005 (b) de l'arrêté du 12 mai 1997

Lorsque des tâches de gestion de maintien de navigabilité sont externalisées, l'audit est étendu au sous-traitant en tant que de besoin.

À l'issue de cet audit, le GSAC transmet un compte rendu d'audit (CRIS) à l'exploitant afin que ce dernier réponde aux éventuels écarts notifiés. Après réponse de l'exploitant, le formulaire 13 AESA est transmis par le GSAC à la DAC.

Formation des personnels

La DAC veille à ce que les personnels navigants aient bien reçu une formation conforme aux programmes déposés et aux dispositions particulières fixées par l'OCV et la DCS.

Elle peut également vérifier les relevés de formation des autres personnels d'exploitation, notamment des personnels chargés de l'assurance qualité et des personnels spécialisés dont les programmes de formation doivent être approuvés (sûreté, matières dangereuses...).

DELIVRANCE DU CTA

La DAC évalue la situation du postulant au regard des exigences réglementaires. Une fois remplies toutes les conditions techniques nécessaires et, le cas échéant, au vu des résultats favorables du contrôle en vol qui peut être exigé préalablement, la DAC délivre le Certificat de Transporteur Aérien.

Les spécifications opérationnelles qui lui sont associées peuvent être modifiées indépendamment du CTA proprement dit.

La DAC transmet le CTA original à l'exploitant avec une lettre d'accompagnement ainsi que les spécifications opérationnelles initiales. Les éventuelles autorisations spécifiques et écarts couverts par des dérogations sont mentionnés explicitement.

Le CTA est toujours limité dans le temps.

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes du CTA : B-RNAV, MNPS, ETOPS, RVSM, Catégorie II, Catégorie III, SMUH, transport de marchandises dangereuses.

Ces autorisations ne sont délivrées qu'après examen des dossiers présentés à la DAC par l'exploitant, justifiant qu'il se conforme à l'intégralité des exigences de la réglementation.

SURVEILLANCE CONTINUE

Les services de l'Aviation civile exercent une surveillance permanente à l'égard des exploitants, qui permet notamment de vérifier que ceux-ci remplissent les conditions nécessaires au renouvellement de leurs CTA et autorisations spécifiques, le cas échéant. Ils procèdent régulièrement à des inspections approfondies des compagnies dans le cadre de programmes préétablis ainsi qu'à des contrôles techniques d'exploitation inopinés pour les appareils qui fréquentent les aéroports français.

LEXIQUE

AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
B-RNAV	Basic Area Navigation— Navigation de surface de base
CDB	Commandant de bord
CDN	Certificat de navigabilité
CI	Certificat d'immatriculation
CLN	Certificat de limitations de nuisances
CRM	Compte rendu matériel
CSAM	Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande
CTA	Certificat de transporteur aérien
DAC	Direction de l'aviation civile
DCS	Direction du contrôle de la sécurité
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DR	Dirigeant responsable
DRE	Direction de la Régulation Economique
ETOPS	Extended Range for Twin engine Operations— autorisation d'éloignement accordé à un bimoteur
FCL	Flight Crew Licensing — licences des personnels navigants
GSAC	Groupement pour la sécurité de l'aviation civile
JAA	Joint Aviation Authorities — Autorités conjointes de l'aviation civile
JAR	Joint Aviation Requirement — norme commune édictée par les JAA

Manex	Manuel d'exploitation
MME	Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant
ME	Manuel d'entretien de l'appareil
MGN	Manuel de Gestion de Maintien de la Navigabilité
MNPS	Minimum Navigation Performance Specifications— Spécifications minimales de performance de navigation
MOE	Manuel d'organisme d'entretien
OPS	Opérations
OCV	Organisme du contrôle en vol
RD	Responsable désigné
RQ	Responsable Qualité
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima— minimum de séparation verticale réduit
SMUH	Service médical d'urgence par hélicoptère

ADRESSES ET CONTACTS UTILES

DCS :	✉ 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15		
Sous direction Navigabilité et Opérations (DCS/NO) :		☎ 01.58.09.45.08	☎ 01.58.09.45.52
Sous direction des Personnels Navigants (DCS/PN) :		☎ 01.58.09.43.86	☎ 01.58.09.45.20
Sous direction des Méthodes et de la Qualité (DCS/MQ) :		☎ 01.58.09.44.74	☎ 01.58.09.47.41
DAC Centre-Est :	✉ Aéroport de Lyon-Satolas BP 601 69125 SATOLAS AEROPORT	☎ 04.72.22.55.00	☎ 04.72.22.55.09
Division transport aérien :		☎ 04.72.22.55.61	☎ 04.72.22.55.56
DAC Nord :	✉ Orly Sud 108 94396 Orly Aérogare Cedex	☎ 01.69.57.60.00	☎ 01.69.38.26.23
Division transport aérien :		☎ 01.69.57.77.25	☎ 01.69.57.76.61
DAC Nord-Est :	✉ Aérodrome de Strasbourg- Entzheim 67960 Entzheim	☎ 03.88.59.64.64	☎ 03.88.59.64.92
Division transport aérien :		☎ 03.88.59.63.03	☎ 03.88.59.63.52
DAC Ouest :	✉ Aérodrome de Brest-Guipavas BP 56 29490 Guipavas	☎ 02.98.32.02.00	☎ 02.98.32.02.05
Division transport aérien :		☎ 02.98.32.02.25	☎ 02.98.32.85.54
DAC Sud :	✉ Allée Saint Exupéry BP 60100 31703 Blagnac Cedex	☎ 05.62.74.64.00	☎ 05.62.74.64.09
Division transport aérien :		☎ 05.62.74.65.01	☎ 05.62.74.65.10
DAC Sud-Est :	✉ 1, rue Vincent Auriol 13617 Aix-En-Provence Cedex	☎ 04.42.33.78.78	☎ 04.42.33.76.04
Division transport aérien :		☎ 04.42.33.76.62	☎ 04.42.33.79.58
DAC Sud-Ouest :	✉ Aéroport Principal de Bordeaux-Mérignac BP 116 33704 Mérignac Cedex	☎ 05.57.92.81.00	☎ 05.57.92.81.81
Division transport aérien :		☎ 05.57.92.82.81	☎ 05.57.92.83.07
DAC Antilles- Guyane :	✉ 11, rue des Hibiscus BP 644 97262 Fort-de-france Cedex	☎ 0596.55.60.00	☎ 0596.60.02.09
Division transport aérien :		☎ 0596.55.60.25	☎ 0596.60.02.09
SAC Océan Indien:	✉ Aérodrome de Saint-Denis- Gillot BP 52 97408 St Denis Cedex 9	☎ 0262.72.87.87	☎ 0262.72.88.88
Subdivision transport aérien :		☎ 0262.72.87.25	☎ 0262.72.87.13

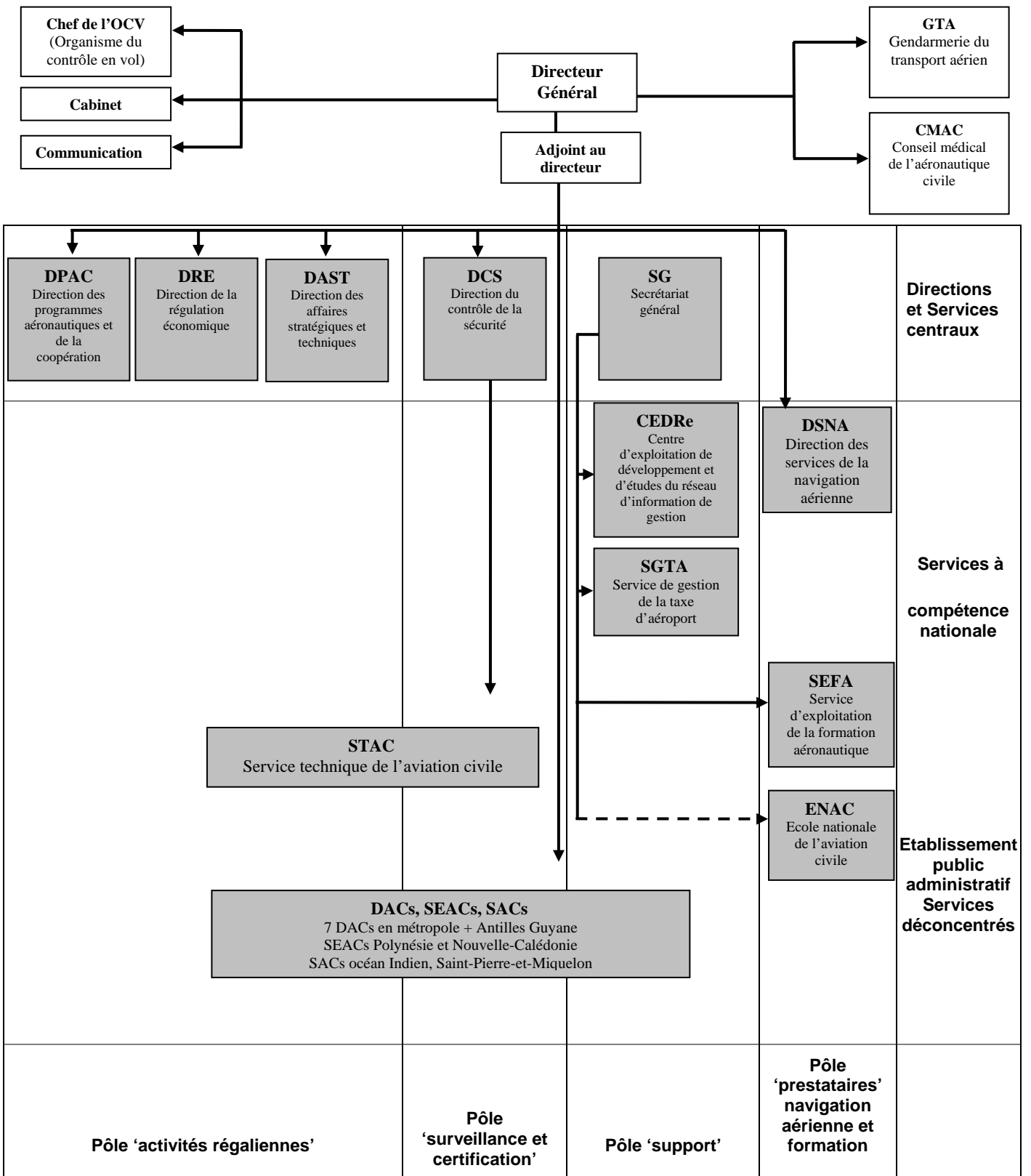
SAC Saint-Pierre et Miquelon :	✉ Boulevard de Port-en-Bessin BP 4265 97500 Saint-Pierre et Miquelon	☎ 0508.41.18.00	📠 0508.41.18.18
Division transport aérien :		☎ 0508.41.18.10	📠 0508.41.18.18
SEAC Nouvelle-Calédonie :	✉ BP HI 98849 Nouméa Cedex Nouvelle-Calédonie	☎ 00.687.26.52.00	📠 00.687.26.52.02
Service du transport aérien :		☎ 00.687.26.52.77	📠 00.687.26.52.06
SEAC Polynésie Française :	✉ BP 6404 98702 Faa'a Aéroport tahiti Polynésie Française	☎ 00.689.86.10.00	📠 00.689.86.10.09
Division transport aérien :		☎ 00.689.86.10.61	📠 00.689.86.10.69
OCV :	✉ 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 Cedex	☎ 01.58.09.46.35	📠 01.58.09.45.23
GSAC :	✉ 72/78 Grande Rue 92314 SEVRES CEDEX	☎ 01.46.90.48.00	📠 01.46.90.48.48
Département entretien :		☎ 01.46.90.48.21	📠 01.46.90.48.48

Les 7 Directions de l'aviation civile en métropole



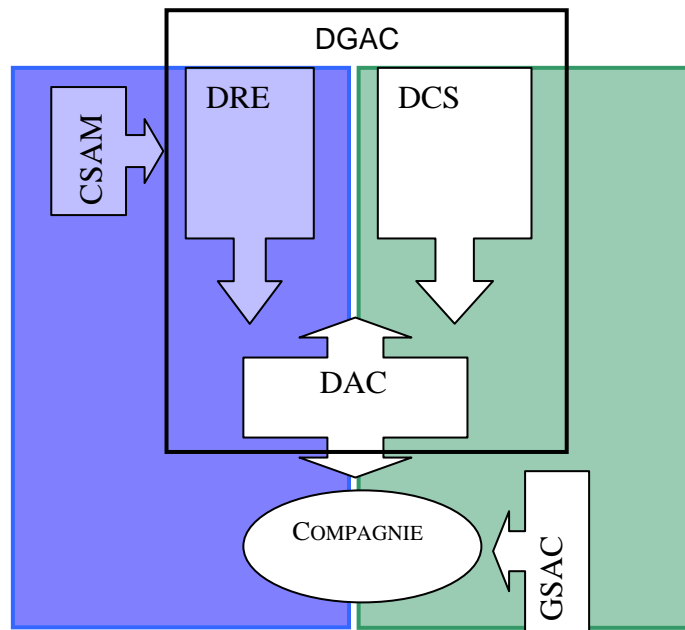
Fiche 1

L'ORGANISATION DE LA DGAC



Fiche 2

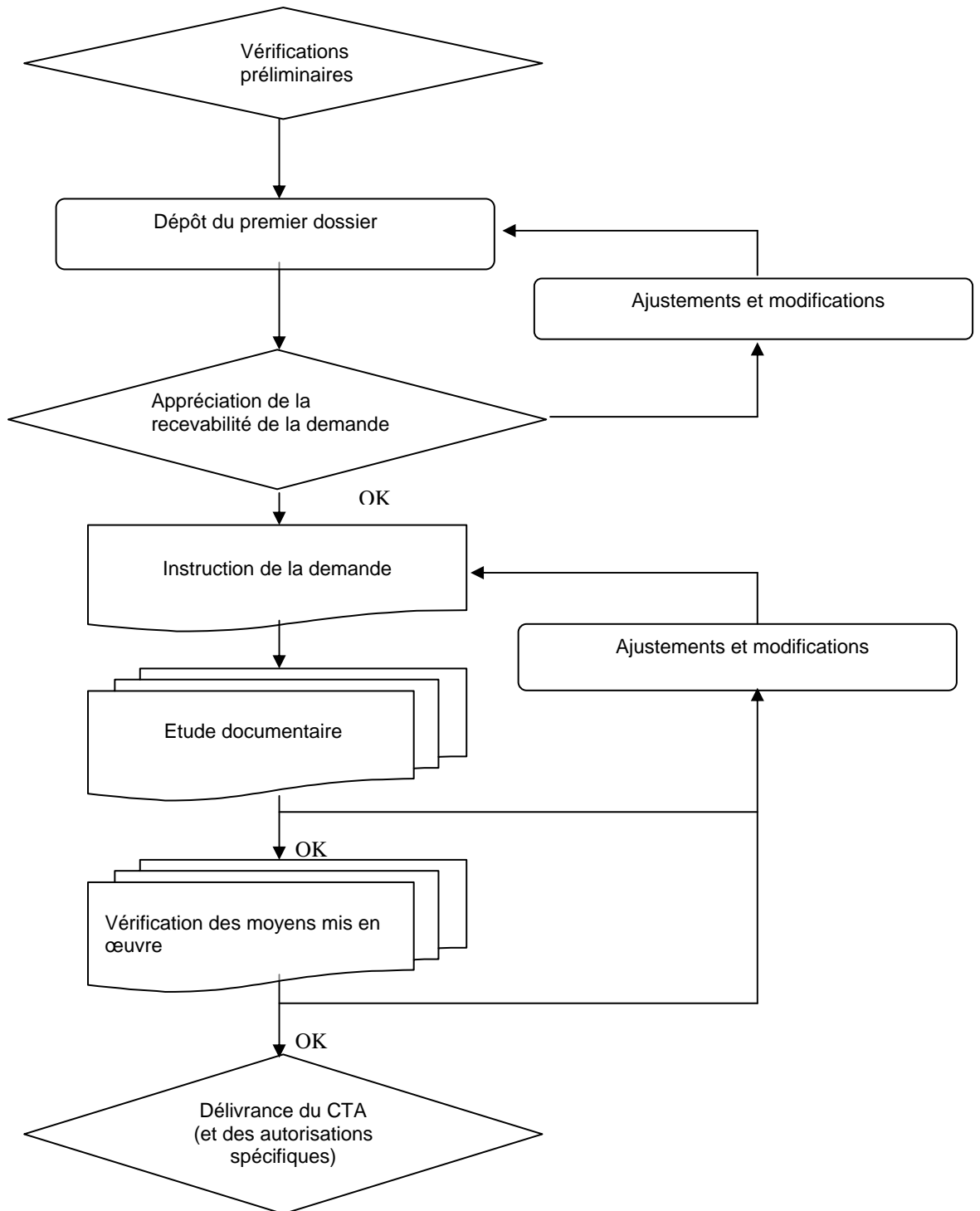
LE CONTROLE DES EXPLOITANTS



Contrôle économique et juridique

Contrôle technique

La procédure d'instruction du CTA



Fiche 4

LES PRINCIPAUX TEXTES DE REFERENCE

TEXTES REGLEMENTAIRES

- Règlement (CEE) N°2407/92 du conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JOCE n°L/240/1 du 24 août 1992)
- Règlement (CE) N°2042/2003 de la commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.
- Règlement (CEE) N°3922/91 « EU OPS » du conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.

- Code de l'Aviation Civile

- Arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux exigences additionnelles de navigabilité pour les exploitants soumis à l'« EU OPS »
- Arrêté du 13 septembre 2000 (« OPS 1/T ») portant adaptation des dispositions de l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien « OPS 1 » dans les pays d'Outre-Mer (JO du 29/09/2000)
- Arrêté du 23 septembre 1999 modifié (« OPS 3 ») relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien (JO du 03/11/1999)
- Arrêté du 29 mars 1999 modifié (« FCL 1 ») relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (JO du 29/06/1999)
- Arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigateurs professionnels de l'aéronautique civile (pour les autres membres d'équipage de conduite)(JO du 08/09/1981)
- Arrêté du 12 juillet 2005 (« FCL 2 ») relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'hélicoptères applicable au 1^{er} janvier 2006.

Ces textes réglementaires se trouvent sous forme de documents spécifiques pour les principaux (EU OPS, OPS 3 ou FCL 1, FCL 2...) ou dans le Recueil des Arrêtés, Décisions, Instructions et Circulaires (RADIC). A noter cependant que, quel que soit le document utilisé, seul fait foi le texte paru au Journal Officiel.

Fiche 5

POUR SE PROCURER LES TEXTES REGLEMENTAIRES :

Site internet de l'aviation civile

www.aviation-civile.gouv.fr

Legifrance, l'essentiel du droit français

www.legifrance.gouv.fr

Site internet de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

www.easa.eu.int

DGAC — Service de l'information aéronautique

8, avenue Roland Garros

BP 245

F-33698 MÉRIGNAC Cedex

Espace Vente :

Tél : +33 (0)5 57 92 56 68

Fax : +33 (0)5 57 92 56 69

<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

Pour s'abonner aux fascicules du GSAC :

Bureau Véritas- Aéronautique & Espace

Bases de données et Publications Techniques

BP 55

31702 Blagnac Cedex – France

Tel : 33 (0)5 61 16 72 61 Fax : 33 (0)5 61 16 72 85

Adresse E-mail : virginie.boursier@fr.bureauveritas.com

Fiche 7

Les exigences réglementaires à respecter SYSTEME QUALITE

- Le Dirigeant Responsable (DR), responsable in fine du système qualité, définit la politique qualité de l'entreprise, au travers d'un engagement écrit et formel figurant dans la documentation qualité. La documentation précise le périmètre couvert par le système qualité, qui englobe au minimum les domaines de l'OPS1(3). L'engagement du DR présente les objectifs à atteindre, le premier d'entre eux étant naturellement la sécurité de l'exploitation.
- Le Dirigeant Responsable préside une revue de direction sur une base périodique préalablement définie. Celle-ci a pour vocation de piloter le système qualité, de faire le point des actions entreprises dans ce cadre, de passer en revue les mesures correctives et préventives décidées et évaluer son fonctionnement global.
- Le Responsable Qualité, qui doit avoir un accès hiérarchique direct au Dirigeant Responsable, fait fonctionner le système qualité. En particulier, il établit et gère le programme d'assurance qualité, bâti essentiellement autour d'un calendrier d'audits couvrant, sur 24 mois au maximum, l'ensemble des domaines de l'OPS1(3) (§ 4.6.1 de l'AMC 1(3).035).
- Le Responsable Qualité peut être lui-même « auditeur qualité ». Un auditeur qualité doit être compétent dans le domaine qu'il audite mais indépendant de celui-ci.
- Le Responsable Qualité doit avoir reçu une formation adéquate, incluant une formation à l'audit s'il est lui-même auditeur. Le Dirigeant Responsable et les Responsables Désignés doivent par ailleurs avoir reçu une formation à la qualité, qui peut être dispensée en interne par le Responsable Qualité.
- Une documentation qualité doit être établie soit sous la forme d'un manuel qualité distinct, soit partagée entre le chapitre A3 du manuel d'exploitation et le MGN (ou MME). Cette documentation inclut les procédures essentielles au fonctionnement du système qualité (revue de direction, audits, traitement des écarts et suivi des actions correctives, etc.) ainsi que les modèles de formulaires correspondants (compte rendu d'audit, demande d'action corrective, etc.).
- La surveillance des sous-traitants (§ 5 de l'AMC OPS1(3).035) et la maîtrise documentaire du périmètre OPS1(3) (§ 3.4 de l'AMC OPS1(3).035) incombent également au système qualité.
- Le système qualité peut être allégé dans le cas de petites ou très petites structures (§7 de l'AMC1(3).035) : cumul de fonctions, simplification des audits ou regroupement en une "liste de vérifications", documentation réduite.

Fiche 8

Les exigences réglementaires à respecter MAINTENANCE DES AERONEFS

• ATELIERS DE MAINTENANCE

• L'entretien et la remise en service des appareils exploités en transport public ne peuvent être effectués que par des ateliers disposant d'un agrément Partie 145.

• Si la maintenance des appareils est entièrement sous-traitée à une ou des sociétés extérieures, aucun agrément spécifique autre que le CTA n'est exigé de l'entreprise exploitante.

• Si des actions de maintenance, même mineures et/ou partielles sont effectuées par l'entreprise exploitante, celles-ci doivent être réalisées dans le cadre d'un "atelier intégré".

Pour que cet atelier ait le droit de fonctionner, il doit disposer d'un agrément Partie 145. Les procédures de travail de cet atelier sont décrites dans un MOE (Manuel d'Organisme d'Entretien) dont l'entreprise doit se doter.

• SYSTEME D'ENTRETIEN

• Dans tous les cas, l'entreprise doit, pour être en conformité avec la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003 (ou la sous-partie M de l'arrêté OPS1(3)), disposer d'un système d'entretien formalisé.

• Le système d'entretien est décrit dans un Manuel de Gestion du maintien de la navigabilité MGN (ou MME Manuel de spécifications de Maintenance de l'Exploitant), distinct du MOE. Dans le cas où l'exploitant dispose d'un atelier intégré, bien que la réglementation prévoie la possibilité de regrouper le MOE et le MGN (ou MME) dans un même document (appelé alors MMOE), il est recommandé de les séparer.

• L'exploitant doit transmettre pour approbation les formulaires 4 de l'AESA des personnels d'encadrement du système de gestion de maintien de navigabilité.

• Le cas échéant, l'exploitant doit transmettre pour approbation les spécifications techniques des contrats d'entretien conclus avec des organismes de maintenance agréés Partie 145.

• Pour chaque type d'appareil, l'exploitant doit présenter un Programme d'Entretien pour approbation par la DAC. Le ou les ateliers Partie 145 (internes ou externes) qui assure(nt) l'entretien des appareils doivent s'y conformer.

• L'exploitant doit présenter un formulaire de CRM (Compte Rendu Matériel) pour approbation. Ce CRM doit être utilisé par les équipages et les mécaniciens conformément à la procédure d'utilisation associée également approuvée. Le paragraphe M.A.306 de la Partie M sous partie C détaille les éléments concernant l'entretien qui doivent figurer au CRM.

• Les MGN (ou MME), Programmes d'entretien et formulaire de CRM et sa procédure d'utilisation, parties techniques des contrats d'entretien, et les formulaires 4 AESA sont examinés en premier lieu par le GSAC, qui transmet son avis à la DAC avant que celle-ci ne les examine à son tour pour les approuver.

Pour la rédaction des documents liés à l'entretien, se reporter aux fascicules spécifiques publiés par le GSAC.

Fiche 9

Les exigences réglementaires à respecter LES APPROBATIONS ET ACCEPTATIONS A OBTENIR

1. Introduction

On distingue plusieurs types d'approbations :

◇ **approbations / acceptations fondamentales**

Ce sont les approbations/acceptations qui sont indispensables à tout exploitant. Elles doivent en principe être délivrées avant la signature du Certificat de Transporteur Aérien ou avant l'inscription d'un type d'aéronef sur les Spécifications associées au CTA. Cependant, il peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels système qualité, LME...) qui font l'objet d'une approbation ou acceptation fondamentale et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une approbation ou acceptation ultérieure.

◇ **approbations mentionnées dans les spécifications opérationnelles**

Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes du CTA (exemples : autorisation CatII/CatIII, autorisation ETOPS, autorisation de transport de marchandises dangereuses, survol de zone hostile...)

Ces approbations font l'objet d'une mention dans les « spécifications opérationnelles » associées au CTA.

◇ **approbations / acceptations particulières**

Ces approbations et acceptations sont requises dans l'arrêté OPS dans deux cas :

- lorsque la réglementation prévoit la possibilité de s'écarter du cas général (ex : OPS 1.130 a.3. conditions de dispense d'emport du manuel de vol),
- lorsque les conditions d'exploitation sont particulières à l'exploitant et requièrent une approbation ou acceptation spécifique de l'autorité (ex : OPS 1.450 appendice 1 (f)(2) formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité lorsqu'aucun simulateur n'existe).

Il est à noter que la DAC n'est pas toujours à même de savoir si l'exploitant a besoin d'obtenir certaines approbations/acceptations liées aux spécifications opérationnelles ou particulières. C'est pourquoi **il est du ressort de l'exploitant de demander les approbations et acceptations particulières qui le concernent. Le dépôt du manuel d'exploitation ne peut en aucun cas être considéré comme une demande d'approbation ou d'acceptation et ne le dispense donc pas d'effectuer cette demande.**

2. Liste des approbations ou acceptations requises par l'EU OPS pour les exploitants d'avions soumis à la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003.

Pour les exploitants soumis à la sous partie M de l'OPS 1, s'adresser à la DAC pour obtenir les éléments modifiés dans ce tableau

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation fondamentale non liées à un type d'avion
1.035.c	Système qualité
1.085 e	Règles en matière de consommation d'alcool (si EU OPS applicable)
1.175.h et i, & MA706	Dirigeant responsable
	Responsable désigné opérations aériennes
	Responsable désigné formation et entraînement des équipages
	Responsable désigné opérations au sol
MA 706	Responsable désigné système d'entretien
1.035.c & MA 712	Responsable qualité
1.192 f	Utilisation d'aérodromes isolés (si EU OPS applicable)
1.195	Méthode de contrôle de l'exploitation définie par l'exploitant
1.250.b	Méthode de détermination des altitudes minimales de vol (remarque : non applicable si exploitation uniquement d'avions de classe de performance B en VFR de jour)
1.430	Mode de calcul des minima opérationnels d'aérodrome (remarque : non applicable si exploitation uniquement d'avions de classe de performance B en VFR de jour)
MA 701 702 MA 704 MA 704	Agrément de gestion de maintien de navigabilité Spécifications de gestion de maintien de navigabilité (MGN) Acceptation des contrats de sous-traitance de tâches Partie M sous partie G
MA708 c	Contrats de sous-traitance de l'entretien
MA 306	C.R.M (Compte-rendu matériel) de l'exploitant
MB 702 a)	Acceptation des personnels d'examen de navigabilité
1.940.a.4	Procédures d'appariement de l'équipage de conduite
1.943 c) et 1.965 a)3)iv)B	Formateurs à la gestion des ressources de l'équipage (formation initiale et entraînements et contrôles périodiques)
1.965.a.4.ii	Acceptation des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite
App1 1.965 b)3)ii)	Méthodologie d'évaluation de l'aptitude à la gestion des ressources de l'équipage
2.2 de l'AMC OPS 1.975	Catégorisation des routes et aérodromes
6.5.1 arrêté 87	Méthodes d'entraînement des PNC (si EU OPS non applicable)
6.5.3.5.b arrêté 87	Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC (si EU OPS non applicable)
1.1025	Acceptation des personnels chargés des contrôles des équipages de cabine (si EU OPS applicable)
1.1040 b	Acceptation du contenu du manuel et approbation si nécessaire parties A, C et D
1.1045.c	Structure du manuel d'exploitation
1.1105 1.2	Heures de présentation
1.1220.a	Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés non autorisées)
1.1240	Programmes de formation à la sûreté (remarque : non applicable si exploitation uniquement d'avions de classe de performance B)

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation fondamentale ou mentionnée dans les spécifications opérationnelles liées à un type avion
1.005.d	Emploi de tout entraîneur synthétique de vol (STD), tel qu'un simulateur de vol (FS) ou un système d'entraînement au vol (FTD), un systèmes d'entraînement aux procédures

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation fondamentale ou mentionnée dans les spécifications opérationnelles liées à un type avion
	de vol et de navigation (FNPT) ou un système basique d'entraînement aux instruments (BITD), qui remplace un avion dans le cadre de l'entraînement ou des contrôles
1.030(a)	Liste minimale d'équipements
MA 302 & 708	Programmes d'entretien aéronef de l'exploitant
1.243 et 1.241	MNPS / RVSM Nat
1.241	RVSM
1.243	RNAV/RNP
1.246.a	Procédures ETOPS
1.192(k)	Vitesse de croisière approuvée avec un moteur en panne
1.440 b) et a) l'app.1(nouveau) à l'OPS1.430	utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
Ops 1.440 c) et e) à l'app.1 (nouveau) l'OPS 1.430	Opérations catégorie I inférieures aux normes
Ops 1.440 a) et f) à l'app.1 (nouveau) l'OPS 1.430	opérations de catégorie II ou catégorie II hors normes
1.440.a) et g) de l'app.1(nouveau) à l'OPS1.430	opérations de catégorie III
b.2 de l'app. 1 au OPS 1.440	Réduction du nombre d'approches et d'atterrissages effectuées lors de la démonstration opérationnelle, sur la base de l'expérience acquise par un autre exploitant détenteur d'un CTA délivré conformément à l'OPS 1 et utilisant le même type ou variante d'appareil et les mêmes procédures.
1.450.a.2	Programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité
g) de l'app 1 au OPS 1.440	Consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué
1.873	Procédures de gestion des données de navigation
1.965(a)(2)	Programme d'entraînements et de contrôles périodiques des équipages de conduite
a.3.iii.C de l'app. 1 à l'OPS 1.965	Utilisation d'autres extincteurs que les extincteurs au halon pour les exercices de lutte anti-feu pendant les entraînement et contrôles périodiques des pilotes
1.968.a.2	Programme d'entraînement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes
1.1000 d	Procédures pour désigner le membre de l'équipage de cabine le plus qualifié pour remplacer le chef de cabine désigné en cas d'indisponibilité de ce dernier (si EU OPS applicable)
1.1010	Programme et organisation des stages d'adaptation et/ou de formation aux différences des équipages de cabine
1.1015	Programme du stage de maintien des compétences des équipages de cabine
1.1040 b	Acceptation du contenu du manuel et approbation si nécessaire parties B
1.1155	Autorisation de transport de marchandises dangereuses
1.1220 a	Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés autorisées)

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation particulière avions
1.030.b	Autorisation pour exploiter un avion en dehors de la LME
1.065.b	Conditions spéciales de transport d'armes (sûreté)
1.065.b	Conditions spéciales de transport des munitions (marchandises dangereuses)
1.070.b.1	autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)
1.070.b.1	autres procédures de rangement si les munitions des armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (marchandises dangereuses)
1.130. a.3	Conditions de dispense d'emport du manuel de vol

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation particulière avions
1.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (entretien)
1.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (autres que entretien)
b.3 de l'app. 2 à l'OPS 1.175	Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant
OPS 1.175.j	Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné
1.175.c.1	Le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d'un CTA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités
MA 706 1.175 i(2)	Responsable désigné système d'entretien lorsque employé par un atelier Part 145 Cas du responsable désigné pour un petit exploitant
App. 1 à l'OPS 1.175.e	Système pour informer l'Autorité des immatriculations figurant au CTA
1.311 a) 1)	Procédure d'évacuation pendant des opérations au sol avec un nombre de membres d'équipage de cabine réduit
1.311 b) 1)	Procédure d'évacuation pendant des opérations au sol avec un nombre de membres d'équipage de cabine réduit, lorsqu'il y a reste moins de 20 passagers
ACJ OPS 1.390(a)(1)	Méthode alternative d'évaluation du niveau d'exposition aux radiations cosmiques
1.430 (b.3.x de l'app. 1 à l'OPS 1.430)	références visuelles non standard pour les approches classiques
App. 2 au MINOPS 1.430.c.b.1	Si l'opérateur désire changer la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l'atterrissage inférieure pour les approches de précision de catégorie I
1.430 a)1) appendice 1 nouveau à l'ops 1.430 (h)	Procédure d'approche avec des minima réduits effectuée à l'aide de l'EVS
1.430 a)1) appendice 1 nouveau à l'ops 1.430 (d)(e)(f)(g)	Procédures d'approche avec des minima réduits effectuée à l'aide de HUDLS
1.430 d)1)	Procédures d'approche non stabilisée
1.430 d)2), d)3)	Procédures d'approche de non précision effectuée sans appliquer la technique de vol CDFA
c) à l'app. 1 (nouveau) à l'OPS 1.430	CDFA avec angle d'approche élevé
c) à l'app. 1 (nouveau) à l'OPS 1.430	APV et approche de précision avec angle d'approche élevé
b) à l'app. 1 (nouveau) à l'OPS 1.430	
App. 1 au MINOPS 1.450.a)	Formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité
App. 1 au MINOPS 1.450.f.2	Formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsque aucun simulateur n'existe
1.455 (Note 2 de l'app. 1 au 1.455)	autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps
1.450 (App. 1 au 1.450.f.2)	formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsque aucun simulateur n'existe
1.475.b 1.485.a 1.560	Acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol
1.480.a.6	Configuration maximale en sièges passagers utilisée par l'exploitant, lorsque celle-ci est différente de celle figurant au manuel de vol
1.485.b 1.520.b	Données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées
App. 1 à l'OPS 1.495.c.3	Utilisation, en classe de performance A, des angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage
1.510.b	Utilisation lors de l'atterrissage, approche en classe de performance A, d'un gradient de montée non standard en cas d'approche interrompue

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation particulière avions
App. 1 à l'OPS 1.515.a.3	Conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente
1.515.a.4	conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'atterrissage court
(23) – OPS 1.530 de l'app1 à l'OPS 1.005.a	dans le cas d'exploitation d'avions de classe de performances B : autorisation pour conduire des opérations conformément au (i) du (23) – OPS 1.530 de l'app1 à l'OPS 1.005.a
(i) du (23) – OPS 1.530.a de l'app1 à l'OPS 1.005.a	autres données relatives aux performances produites par l'exploitant et basées sur une démonstration et/ou une expérience documentée
(i) du (23) – OPS 1.530.b et.c de l'app1 à l'OPS 1.005.a	autres données produites par l'exploitant lorsque les exigences ne peuvent être respectées à cause de limitations physiques liées à l'extension de la piste et qu'il existe un intérêt public réel et une nécessité opérationnelle pour l'exploitation
(25) – OPS 1.545 de l'app1 à l'OPS 1.005.a	dans le cas d'exploitation d'avions de classe de performances B : autorisation pour conduire des opérations conformément au (i) du (25) – OPS 1.545 de l'app1 à l'OPS 1.005.a
(i) du (25) – OPS 1.545 de l'app1 à l'OPS 1.005.a	autres données produites par l'exploitant lorsque les exigences ne peuvent être respectées à cause de limitations physiques liées à l'extension de la piste et qu'il existe un intérêt public réel et une nécessité opérationnelle pour l'exploitation
(26) – OPS 1.550 de l'app1 à l'OPS 1.005.a	dans le cas d'exploitation d'avions de classe de performances B : autorisation pour conduire des opérations conformément au (i) du (26) – OPS 1.550 de l'app1 à l'OPS 1.005.a
(i) du (26) – OPS 1.550 de l'app1 à l'OPS 1.005.a	autres données produites par l'exploitant lorsque les exigences ne peuvent être respectées à cause de limitations physiques liées à l'extension de la piste et qu'il existe un intérêt public réel et une nécessité opérationnelle pour l'exploitation
AMC OPS 1.530.c.5 et AMC OPS 1.565.d.4	Décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%
1.542.a	Approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d'atterrissage forcé des avions monomoteurs de classe de performance B
App 1 à l'OPS 1.550.a.1	Conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'approche à forte pente
App 2 à l'OPS 1.550.a.2	conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'atterrissage court
1.555.b 1.600.b	Données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées
App. 1 à l'OPS 1.605.b	Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages
App. 1 à l'OPS 1.605.d.1	Marges de centrage et procédures opérationnelles associées
1.615.a.3	Autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage
1.620.g	Approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant
App. 1 à l'OPS 1.625.a.1.ii	Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage
App. 1 à l'OPS 1.625.c	Utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire
1.625.c	Utilisation de procédures alternatives concernant la documentation de masse et centrage
1.670.b	Approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage $\leq 5,7$ t et de configuration maximale approuvée en siège passagers ≤ 9
1.715 g)	Approbation d'enregistreurs de paramètres de vol n'ayant pas toutes les fonctionnalités pour avions dont le CDN individuel a été délivrée entre le 01/04/1998 et le 01/04/2001
1.730 a 3	Acceptation de systèmes de retenue pour bébés
1.873 b)	Procédures relatives aux données de navigation si le fournisseur de l'exploitant ne détient pas une LoA type 2
1.873 c)	Procédures relatives aux données de navigation pour les autres applications de navigation

réf OPS	Objet de l'approbation/acceptation particulière avions
MA 701	Approbation d'une procédure d'approbation déléguée des modifications mineures du MGN
MA 701& 301	Approbation d'une procédure d'approbation par délégation des programmes d'entretien
App. 1 à l'OPS 1.940.f	Suppléant du membre d'équipage chargé de la fonction mécanique
1.978.a	Extension des périodes de validité des entraînements et contrôles dans le cas des programmes de qualification avancée
1.980.c	Utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour l'exercice sur plus d'un type ou variante
1.980.d	Procédures appropriées pour l'exercice, par l'équipage de conduite, sur plus d'un type ou variante
1.981	Procédures appropriées et/ou restrictions opérationnelles pour l'activité sur hélicoptère et avion:
1.1030 b	Autorisation d'exercer sur 4 types d'avions (si EU OPS applicable)
§ 6.3.4 arrêté 87	Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC (si EU OPS non applicable)
1.1040.m	autorisation pour présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier
1.1055.b	Autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document
1.1110	autorisation pour le repos réduit
1.1105 1.1110 1.1115	Acceptation du SGS RF pour : - repos réduit - service fractionné - service de vol prolongé

3. Liste des approbations ou acceptations requises par l'OPS 3 pour les exploitants d'hélicoptères soumis à la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003.

Pour les exploitants soumis à la sous partie M de l'OPS 1, s'adresser à la DAC pour obtenir les éléments modifiés dans ce tableau

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS FONDAMENTALES NON LIEES A UN TYPE D'HELICOPTERE
3.035.c	Système qualité
3.175.h et i,	Dirigeant responsable
	Responsable désigné opérations aériennes
	Responsable désigné formation et entraînement des équipages
	Responsable désigné opérations au sol
MB702 a)	Responsable désigné système d'entretien
3.035.c	Responsable qualité
3.195	Méthode de contrôle de l'exploitation définie par l'exploitant
3.250.b	Méthode de détermination des altitudes minimales de vol
3.430	Mode de calcul des minima opérationnels d'aérodrome
MB 703 MB 701.a.1 MB 701.a.2	Agrément de gestion de maintien de navigabilité Spécification de gestion de maintien de navigabilité Programmes d'entretien aéronef de l'exploitant
MB 708 c	Contrats de sous-traitance de l'entretien
MB 701.a.3	C.R.M (compte-rendu matériel) de l'exploitant
MB 702 a)	Personnel d'encadrement de l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité
6.5.3.6. arrêté 85	Agrément des contrôleurs EL (et HL) de l'équipage de conduite
6.5.1 arrêté 85	Méthodes d'entraînement des PNC
6.5.3.6 arrêté 85	Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC
3.1040 . b	Acceptation du contenu du manuel d'exploitation et approbation si nécessaire
3.1045.c	Structure du manuel d'exploitation
3.1240	Programmes de formation à la sûreté
3.1220.a	Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés non autorisées)

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS FONDAMENTALES OU MENTIONNEES DANS LES SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES LIEES A UN TYPE D'HELICOPTERE
3.030(a)	Liste minimale d'équipements
MB 701.a.2	Programmes d'entretien aéronef de l'exploitant
App 1 OPS 3.005(d)	Agrément SMUH
App 1 OPS 3.005(e)	Exploitation en zone hostile hors zone habitée
App 1 OPS 3.005(f)	VFR de jour sur routes navigables à vue
App 1 OPS 3.005(g)	VFR de jour de A vers A
App 1 OPS 3.005(h)	Hélitreuilage
App 1 OPS 3.005(i)	Sites d'intérêt public
3.243	RNAV/RNP
3.440.a.3 et 3.440 b et App.1 au MIN3.430.a.4	Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
App. 1 au MIN 3.440.d.3	Nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH \geq 50 ft
3.450.a.2	Programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité
i) de l'app 1 au MIN 3.440	Consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué
d.2 de l'app. 1 au MIN 3.450 et a.4 de l'app. 1 au MIN 3.430	Autorisation d'emploi de simulateurs pour les stages d'adaptation aux approches de précisions et pour l'entraînement à l'utilisation de minimas de décollage en dessous des minimas spécifiés
3.517 et 3.540.a.4	Exploitation d'hélicoptères avec un temps d'exposition à une défaillance de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage en CP2 ou CP3
§6.5.1 et 6.5.3.7 arrêté 85	Programme d'entraînements et de contrôles périodiques des équipages de conduite
3.1155	Autorisation de transport de marchandises dangereuses
3.1220.a	Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés autorisées)

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES HELICOPTERES
App.1 au 3.005.d a.3.iii	1 séance sur 2 d'entraînement peut être effectuée sur un dispositif d'entraînement synthétique approuvé
c.2.i.A de l'app.1 au 3.005(d) et a.2.ii et v, b.2 et b.5 de l'app 1 au 3.517	Approbaton pour impasse panne moteur au décollage et à l'atterrissage
d.2.ii.A de l'app.1 au 3.005.f	Forme simplifiée du plan de vol exploitation
d.5 de l'app.1 au 3.005.f	Allègements relatifs à l'élaboration d'un plan de vol circulation aérienne
d.9 de l'app.1 au 3.005.f	Présentation audiovisuelle pour l'information des passagers
d.12 et d.16 de l'app.1 au 3.005.f	Allègements relatifs à l'emport et à l'utilisation d'oxygène
d.22 de l'app.1 au 3.005.f	Auto-information à la sûreté
c.4 de l'app.1 au 3.005.g	Allègements relatifs à l'élaboration d'un plan de vol circulation aérienne
c.9 et c.12 de l'app.1 au 3.005.g	Allègements relatifs à l'emport et à l'utilisation d'oxygène
3.130.a.3	Conditions de dispense d'emport du manuel de vol
3.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (entretien)
3.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (autres que entretien)
b.4 de l'app. 2 à l'OPS 3.175	Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant
b.5 de l'app. 2 à l'OPS 3.175	Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES HELICOPTERES
e. de l'app. 1 à l'OPS 3.175	Système pour informer l'Autorité des immatriculations figurant au CTA
3.175.c.1	Le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d'un CTA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités
MIN 3.295.d)6	Approbation des procédures si héliport de dégagement en mer
b.3.x de l'app. 1 au MIN 3.430	Références visuelles non standard pour les approches classiques
f.iv de l'app. 1 au MIN 3.440	Programme de démonstration réduit pour l'utilisation d'aéronef déjà approuvé LVO dans un autre Etat JAA
a de l'app. 1 au MIN 3.450	Formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité
Note 2 de l' app. 1 au MIN 3.455	Autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps
f.2 de l'app. 1 au MIN 3.450	Formation sur hélicoptère pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe
3.475.b	Acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol
3.480.a.1 et AMC	Equivalent acceptable de certification catégorie A
3.480.a.15	Configuration maximale en sièges passagers utilisée par l'exploitant, lorsque celle-ci est différente de celle figurant au manuel de vol
b.1.i de l'app. 1 au 3.517	Acceptation des statistiques de défaillances de groupe motopropulseur sur le type d'hélicoptère et le type de moteur, et de l'évaluation du temps d'exposition
b.2.iii de l'app.1 au 3.517.b.2.iii	Pour les types d'hélicoptère dont le constructeur n'assure plus l'élaboration de procédures spécifiques pour le décollage et l'atterrissage, l'exploitant peut élaborer de telles procédures à condition qu'elles soient acceptées.
3.517(a) et app 1	Exploitation en CP2 avec temps d'exposition jusqu'au 31.12.2009 ;
3.517(b)	CP2, aires en terrasse, zone hostile non habitée, jusqu'au 31.3.2005
b. de l'app. 1 à l'OPS 3.605	Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages
d.1 de l'app. 1 à l'OPS 3.605	Marges de centrage et procédures opérationnelles associées
3.615.a.3	Autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage
3.620.h	Approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant
a.1.ii de l'app. 1 à l'OPS 3.625	Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage
c de l'app. 1 à l'OPS 3.625	Utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire
3.625.c	Utilisation de procédures alternatives concernant la documentation de masse et centrage
3.660 et 3.820	Radio-altimètre : moyen équivalent (survol de l'eau) ELT(AD): moyen équivalent (survol de l'eau hostile)
3.837.a.6	Équipement des portes, fenêtres ou autres ouvertures dans le compartiment passagers autorisées de manière à être utilisable en cas d'urgence.
MA 706 e)	Responsable désigné entretien employé par atelier Partie 145 lié par contrat
3.1040.m	Autorisation pour présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier
3.1055.b	Autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document

Fiche 10

Les exigences réglementaires à respecter COMPETENCES ET CONTROLES DES EQUIPAGES

Avions

- La sous-partie N « Équipages de conduite » de l'EU OPS et l'instruction associée, fixe les dispositions concernant la composition, la formation, l'entraînement et les contrôles des personnels navigants techniques.
- L'OPS1 limite par ailleurs le nombre de types ou variantes d'aéronefs sur lesquels un membre d'équipage de conduite peut exercer (OPS 1.980 et 1.981).
- Une instruction du 9 juin 1999 prise en application du FCL 1 (arrêté du 29 mars 1999) fixe la liste des classes et types d'avion
- Un arrêté du 4 mai 1999 fixe les titres aéronautiques et compétences nécessaires pour exercer sur avion multipilote en transport aérien public.

Hélicoptères

- La sous-partie N « Équipages de conduite » de l'OPS 3 et l'instruction associée, fixent les dispositions concernant la composition, la formation, l'entraînement et les contrôles des personnels navigants techniques.

AFFRETEMENTS D'AERONEFS

L'article L323-1 définit l'affrètement d'un aéronef comme « l'opération par laquelle un fréteur met à disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage ».

L'OPS 1(3).165 prévoit que l'affrètement d'un aéronef d'un autre exploitant (qu'il soit de l'Espace Economique Européen ou hors Espace Economique Européen) doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'autorisation de l'Autorité.

L'arrêté du 30 août 2006 relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement, de franchise et de partage de codes des entreprises françaises de transport aérien pris en application de l'article R. 330-9 du code de l'aviation civile précise les modalités pratiques d'approbation des affrètements.

Les grandes lignes de ces modalités peuvent être résumées comme suit :

1) Autorité responsable

L'autorité responsable de formuler l'approbation de l'affrètement est celle qui est en charge du contrôle économique et juridique de l'entreprise qui affrète.

2) Obligation de l'affréteur

Les opérations d'affrètement ou de franchise sont des opérations de sous-traitance, au sens de la réglementation technique européenne, confiées par le transporteur contractuel au transporteur de fait. Le transporteur contractuel doit justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement ou de franchise. Il doit prévoir dans la description de son système qualité l'organisation, les moyens et les compétences qu'il met en oeuvre pour inclure les transporteurs affrétés ou franchisés dans son programme d'assurance qualité.

3) Principe général

Le transporteur contractuel doit démontrer que les moyens et procédures mise en oeuvre par le transporteur de fait répondent à des normes de sécurité équivalentes à celles :

- prévues par la réglementation technique européenne, pour les affrètements ;
- prévues par les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale et notamment ses annexes 1 et 6, pour les opérations de partage de code.

La teneur de la démonstration dépendra :

- de la nationalité de l'exploitant
- de la durée de l'opération (affrètement de courte durée ou non ¹),
- des informations connues par l'administration sur le fréteur (compagnie majeure ou non)².

Une compagnie peut proposer pour approbation une liste de compagnies ponctuellement affrètables qui sera valable une année. Les audits effectués par une compagnie ne sont pas transférables à une autre compagnie pour les affrètements non ponctuels. Ces audits ont une durée de validité de deux ans.

¹ un affrètement est considéré de courte durée lorsqu'il s'étend sur une semaine au plus ou concerne au plus vingt-huit vols durant trente jours consécutifs

² un transporteur aérien majeur est un transporteur aérien dont le certificat de transporteur aérien est délivré par un Etat internationalement reconnu dans le domaine de l'aviation civile et dont le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur des liaisons internationales est supérieur à 15 milliards