

Direction de la  
sécurité de  
l'Aviation civile

Direction  
navigabilité et  
opérations

Edition 1  
Version 3

30/07/2019

# DEMANDE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN POUR UNE EXPLOITATION DE A VERS A

## Guide



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE



Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

DSAC

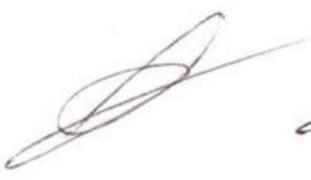
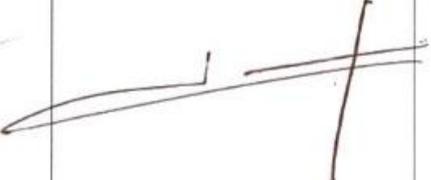
## GUIDE DE DEMANDE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN POUR UNE EXPLOITATION DE A VERS A

### Liste des modifications

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	24/06/2016	Création
Ed1 Version 1	16/03/2017	<p>Ajout de la définition d'une zone locale au §2.6 ;</p> <p>Ajout des allègements relatifs à la politique carburant, aux formations aux marchandises dangereuses, au manuel d'exploitation et aux formations des équipages au §2.6;</p> <p>Précisions sur la fonction de RDMN en cas d'externalisation du CAMO et sur la plus petite organisation pouvant être considérée au §3.4.3;</p> <p>Précisions sur le règlement de limitation des temps de vol applicable aux opérations CAT au moyen d'hélicoptères au § 3.7</p> <p>Précisions sur la démarche à suivre pour le maintien de navigabilité au § 3.6et § 4.3;</p> <p>Corrections du tableau des approbations au §5.5 ;</p> <p>Suppression des § Les contraintes particulières et Cas particulier : CTA conjoint entre plusieurs sociétés ;</p> <p>Mise à jour des liens du site du ministère (page des guides et AltMOC)</p>
Ed1 Version 2	11/05/2018	<p>Ajout du formulaire de déclaration d'intention d'obtention d'un CTA (formulaire R5-CAT-F1) au §4.2.1</p> <p>Ajout d'éléments à fournir avec le dossier (prévision du nombre de passager la première année d'exploitation) au §5.1 ;</p> <p>Précisions sur le caractère obligatoire de l'audit initial de certification au §4.4.2 ;</p> <p>Précisions sur les cas d'externalisation du CAMO au §3.6 ;</p> <p>Mise à jour du tableau des approbations au §5.4et 5.5 ;</p> <p>Mise à jour des liens du site du ministère.</p>

Ed 1 Version 3	30/07/2019	<p>Mise à jour des références au Règlement de base suite à l'entrée en vigueur du Règlement (UE) 2018/1139</p> <p>Ajout du lien vers le site internet du ministère contenant les informations concernant la licence d'exploitation au §1</p> <p>Ajout de précisions sur la zone d'exploitation au §2.6.1.</p> <p>Corrections concernant les approbations relatives aux temps de vol et de repos.</p>
----------------	------------	--

### Approbation du document

	Rédaction	Vérification	Approbation
<b>Nom</b>	Natalia Prado 	Arnaud Grut 	Pierre Bernard 
<b>Fonction</b>	DSAC/NO/MQC	Adjoint au Chef de pôle DSAC/NO/OH	Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO
<b>Date</b>			30/07/2019

### 1. PREAMBULE

Ce guide s'adresse aux exploitants d'aéronefs qui ne sont pas inscrits en annexe I du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018.

Le transport aérien commercial est une activité réglementée. Plusieurs textes permettent de cerner le périmètre du transport aérien commercial (dénommé CAT par la suite dans le présent guide) :

- Règlement (UE) 2018/1139 et Règlement (UE) n°965/2012: le « transport aérien commercial » est défini comme l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux;
- Code des transports (article L6400-1) : *le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier.*

Il subsiste dans le code des transports et le code de l'aviation civile la formulation « transport aérien public » qui doit être comprise comme étant analogue au « transport aérien commercial » tel que défini ci-dessus.

Cette activité est subordonnée à la détention d'un certificat de transporteur aérien (CTA) délivré par l'autorité administrative. Elle est également subordonnée à la détention d'autres documents, comme la licence d'exploitation qui relève de la compétence de la Direction du transport aérien (DTA). Selon les cas, cette activité peut être exonérée d'obtention de licence d'exploitation qui relève de la compétence de la Direction du Transport Aérien (DTA). Le paragraphe III de l'article R330-1 du Code de l'Aviation Civile précise les types d'exploitation pouvant être exonérés. Pour plus de précisions sur les différentes licences et les procédures à suivre pour leur obtention : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/creation-dune-compagnie-aerienne>

Le présent guide a pour vocation d'informer les entreprises de transport aérien effectuant des vols circulaires en VFR de jour à l'aide d'avions de classe de performance B<sup>1</sup> ou d'hélicoptères monomoteurs non-complexe d'une MOPSC inférieure à 5 sur les conditions à réunir pour répondre aux principales exigences leur permettant de prétendre à la certification de transporteur aérien conformément au règlement (UE) n°965/2012 par la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Il décrit le cadre réglementaire en vigueur, indique les interlocuteurs compétents et détaille le processus qui conduit à la délivrance du CTA.

*Avertissement :*

*Les éléments exposés dans le présent guide le sont à titre d'explication et de vulgarisation. Ils ne présentent pas de caractère exhaustif. La formulation adoptée n'engage en aucune manière les conditions d'instruction des demandes individuelles. Dans tous les cas, les postulants sont invités à se procurer les textes (principalement communautaires) régissant les activités de transport aérien.*

*La délivrance d'un CTA ne préjuge pas de la conformité à d'autres réglementations pertinentes et ne permet pas en soi le démarrage de l'exploitation.*

*Chaque détenteur d'une licence au titre du règlement (CE) n°1008/2008 conserve la responsabilité économique et commerciale à l'égard des passagers et des tiers, pour les vols qu'il commercialise sous son pavillon.*

## **2. CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE**

Actuellement, la réglementation en matière de transport aérien commercial est, dans sa presque totalité, d'origine européenne ; des dispositifs sont en place pour faire en sorte que cette réglementation soit appliquée de façon aussi homogène que possible dans l'espace européen. Cette réglementation et ces dispositifs sont succinctement décrits ci-dessous.

La réglementation communautaire est disponible sur le site <http://eur-lex.europa.eu> dans toutes les langues de l'Union européenne. Cette réglementation est également disponible sur le site de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) <https://easa.europa.eu/> en langue anglaise et en version consolidée avec les documents associés (voir les caractéristiques particulières de l'AIROPS décrites ci-après).

---

<sup>1</sup> Avions à hélice disposant d'une MOPSC de neuf au maximum et d'une masse maximale au décollage de 5 700 kg ou moins

 <p><b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b></p>	<p><b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1</p>	<p>Page : 5/24</p>	<p>Version 3 du 30/07/2019</p>
---	---	--------------------	------------------------------------

## **2.1. Structure et contenu du règlement (UE) 2018/1139 (« Basic regulation »)**

### **2.1.1. Le règlement de base**

Il s'agit du règlement (UE)2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n°2111/2005, (CE) n°1008/2008, (UE) n°996/2010, (UE) n°376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n°552/2004 et (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil.

Les postulants sont en particulier invités à prendre connaissance des points suivants :

- articles 1, 2 et 3 (champ d'application, objectifs et définitions) ;
- Section III (Opérations aériennes) ;
- article 71 (encadrement des conditions de délivrance des dérogations) ;
- article 131 (sanctions que les États membres doivent appliquer en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°2018/1139) ;
- annexe V (exigences essentielles relatives aux opérations aériennes).

### **2.1.2. Les règlements d'application (« Implementing rules » ou IR)**

Les postulants sont invités à s'intéresser aux règlements d'application suivants :

- *règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (règlement dit « AIRCREW »)*
- *règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (règlement dit « AIROPS »)*
- *règlement (UE) n°1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 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 (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile et le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil*

Il est conseillé de consulter ces règlements par l'intermédiaire des versions consolidées réalisées à l'EASA et disponibles à l'adresse suivante : <https://easa.europa.eu/technical-publication-types/consolidated-rules>.

 <p><b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b></p>	<p align="center"><b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1</p>	<p>Page : 6/24</p>	<p>Version 3 du 30/07/2019</p>
---	--	--------------------	------------------------------------

S'y ajoute la réglementation se rapportant aux limitations des temps de vol et de service ainsi que les exigences en matière de repos établies par la sous partie Q du *règlement (CEE) n°3922/91 dit EU-OPS* ainsi que par l'arrêté et l'instruction du 25 Mars 2008 (NOR : DEVA0805433A).

## 2.2. Structure et contenu de l'AIROPS

Il s'agit du *règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (UE) n°2018/1139 du Parlement européen et du Conseil.*

### 2.2.1. Les différentes annexes du règlement (UE) n°965/2012

L'AIROPS comporte les huit annexes suivantes :

- DEF (Définitions)
- Part-ARO (pour mémoire : exigences applicables aux autorités désignées par les États membres)
- Part-ORO : exigences applicables aux « organismes pour les opérations aériennes » ; elle s'applique en totalité aux exploitants CAT.
- Part-CAT : exigences applicables aux opérations de transport aérien commercial
- Part-SPA : exigences applicables aux opérations nécessitant un agrément spécifique
- Part-NCC
- Part-NCO
- Part-SPO

## 2.3. Caractéristiques particulières de l'AIROPS

Les dispositions figurant dans l'AIROPS sont d'application directe et opposables aux tiers (« Hard law ») ; elles sont complétées par d'autres dispositions de valeur indicative (« Soft law ») et à plusieurs niveaux :

- AMC : moyens acceptables de mise en conformité publiés par l'EASA ; le respect des AMC garantit la conformité aux dispositions du règlement ; il est toutefois possible d'atteindre la conformité par d'autres voies ;
- AltMOC : moyens alternatifs de conformité établis par les États membres (ou par les exploitants sous le contrôle des États membres) ;
- GM : guides ou « documents d'orientation » publiés par l'EASA concernant l'application des règlements.

L'EASA publie les AMC et GM ainsi que la consolidation de ces documents avec l'AIROPS (voir le site <https://easa.europa.eu/>).

Les États membres publient les AltMOC (pour la France, voir la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/altmoc-moyens-alternatifs-conformite-airops>).

## 2.4. Rôle des différents acteurs institutionnels

### 2.4.1. Principe général

Les institutions européennes et les Etats membres contribuent à l'«~~enforcement~~» la mise en application de la loi; les États membres, la Commission et l'EASA coopèrent pour garantir la conformité au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre (cf. art.62 du règlement (UE) n°2018/1139).

### 2.4.2. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)

Depuis 2003, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) est chargée de contribuer au bon fonctionnement et au bon développement de la sécurité de l'aviation civile.

L'EASA effectue notamment :

- des inspections de normalisation dans les domaines couverts par le règlement (UE) n°2018/1139 et ses règles de mise en œuvre, afin de contrôler son application par les autorités nationales compétentes.
- des enquêtes dans les entreprises pour contrôler l'application du règlement (UE) n°2018/1139 et de ses règles de mise en œuvre.

### 2.4.3. Les États membres

Les États membres<sup>2</sup> désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (UE) n°2018/1139 ; en France, la DSAC, service à compétence nationale au sein de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), est explicitement désignée à cet effet.

Outre la supervision qu'ils exercent sur les certificats qu'ils ont délivrés, les États membres procèdent à des enquêtes, y compris des inspections au sol, et prennent toute mesure, y compris l'immobilisation au sol d'un aéronef, pour empêcher la poursuite d'une infraction.

Les États membres sont tenus au principe de reconnaissance mutuelle et reconnaissent donc, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire, les certificats délivrés conformément au règlement (UE) n°2018/1139.

### 2.4.4. L'autorité compétente et la notion de « principal établissement »

Définition de l'autorité compétente : *l'autorité compétente (~~l'Autorité~~) est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.*

Définition de « principal établissement » (« principal place of business ») : *le «principal établissement» désigne le siège social ou le siège principal d'un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement.*

<sup>2</sup> Les 28 états membres de l'Union Européenne ainsi que l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse

 <p><b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b></p>	<p><b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1</p>	<p>Page : 8/24</p>	<p>Version 3 du 30/07/2019</p>
---	---	--------------------	------------------------------------

De ce fait, pour obtenir un CTA en France, le postulant ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre autorité d'un État membre.

Les postulants s'adressent à la DSAC (échelon central ou échelon interrégional). En cours d'instruction, il sera indiqué au postulant l'entité et les interlocuteurs désignés pour gérer le dossier et, le cas échéant, assurer la surveillance.

Dans la suite du présent guide, on parlera de façon générique de « la DSAC ».

OSAC est, pour sa part, en charge de l'instruction et des contrôles relatifs aux questions de navigabilité des aéronefs.

#### **2.4.5. Cas particulier des collectivités d'outre-mer ou à statut particulier**

Le règlement (UE) n°2018/1139 et ses règlements d'application (IR) sont directement applicables en Guadeloupe, Guyane, Martinique, à Mayotte et à La Réunion. A l'exception des exploitants de Nouvelle-Calédonie qui effectuent des opérations domestiques et pour lesquelles les règles applicables sont établies par le gouvernement local, des dispositions législatives du code des transports ont étendu les mêmes dispositions qu'en métropole à Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

### **2.5. Principes de certification**

#### **2.5.1. Principe général**

L'exploitation des aéronefs satisfait aux exigences du règlement (UE) n°2018/1139 (annexe V).

Les exploitants qui procèdent à une exploitation commerciale prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Ces capacités et ces moyens sont reconnus par un certificat de transporteur aérien (CTA). Les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités sont indiqués sur le CTA. Tout postulant (à compter de la date de dépôt de la demande de CTA – voir 4.3) ou détenteur d'un CTA est soumis à une redevance d'exploitant d'aéronef prévue à l'article 5 de l'arrêté du 28 décembre 2005 modifié (NOR : EQUA0501947A).

La certification comprend des approbations et agréments portant sur des thèmes techniques bien identifiés par l'AIROPS.

#### **2.5.2. Les approbations et agréments associés aux certificats**

Les demandes d'approbations et agréments font l'objet d'une instruction spécifique qui se conclut, le cas échéant, par un acte particulier. Les actes sont délivrés (voir 5.4 et 5.5) :

- soit de façon concomitante avec la délivrance initiale du CTA ;
- soit par la suite, par exemple lorsque l'exploitant souhaite développer ou étendre ses activités.

Les postulants concernés sont invités à prendre connaissance des différents guides référencés sur la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>.

## **2.6. Allègements règlementaires**

Le type d'exploitation visée par le présent guide bénéficie de certains allègements prévus par le règlement. Ceux-ci comprennent notamment :

### **2.6.1. Applicabilité de certains allègements : définition d'une zone locale**

Certains allègements décrits dans cette partie 2.6 sont justifiés par le fait que le vol est circulaire, sans escale (2.6.2, 2.6.3, 2.6.5 ci-après).

D'autres peuvent être justifiés par l'étendue limitée de la zone d'exploitation et une faible complexité de celle-ci, qui en facilitent la maîtrise par l'équipage avec des moyens d'assistance réduits (2.6.3 et 2.6.4 ci-après pour les hélicoptères) ou une formation réduite (2.6.8 ci-après).

L'exploitant d'aéronefs doit définir cette zone d'exploitation dans son manuel d'exploitation, celle-ci sera revue par la DSAC dans le cadre de l'instruction du CTA.

La zone locale ainsi définie est inscrite dans la partie «zone d'exploitation» des fiches de spécifications opérationnelles.

Cette zone doit être déterminée en fonction des conditions d'exploitation de l'exploitant et de l'environnement local. Les éléments d'évaluation pris en compte sont notamment les suivants :

- La variabilité des vols autorisés par le manuel d'exploitation (circuits touristiques standards ou circuits à la demande) ;
- Le relief environnant ;
- La complexité des espaces aériens ;
- Une éventuelle étude de sécurité produite par l'exploitant.

### **2.6.2. Emport de documents à bord**

Le point CAT.GEN.MPA.180(b) précise les documents exemptés d'emport dans l'aéronef.

### **2.6.3. Routes et zone d'exploitation**

Le point CAT.OP.MPA.135(c) dispense d'exigence relative à l'existence d'installations spatiales, d'installations et de services au sol, notamment de services de prévisions météorologiques sur l'aérodrome utilisé.

### **2.6.4. Plan de vol**

Le point CAT.OP.MPA.175(c) dispense de plan de vol d'exploitation.

### **2.6.5. Politique carburant**

Le point CAT.OP.MPA.151 allège les exigences d'emport de carburant.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p><b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1</p>	<p>Page : 10/24</p>	<p>Version 3 du 30/07/2019</p>
--	---	---------------------	------------------------------------

### 2.6.6. Formations aux marchandises dangereuses

Il n'est pas nécessaire de faire approuver une formation MD (ORO.GEN.110 (k)) si l'exploitant ne dispose pas d'une autorisation au titre de la sous-partie SPA.DG. En lieu et place de cette formation, un briefing approprié est possible.

### 2.6.7. Manuel d'exploitation

Les points ORO.MLR.100 et ORO.MLR.101 rendent possible un allègement du contenu et de la structure.

### 2.6.8. Formation des équipages

Le point ORO.FC.105 (c) (connaissance de route/zone et des aérodromes) n'est pas applicable.

La section 2 de la sous-partie ORO.FC est remplacée par la section 3 de cette même sous-partie.

## 2.7. La surveillance exercée par la DSAC (voir guide [Surveillance des exploitants d'aéronefs](#))

### 2.7.1. La « supervision continue »

Tout exploitant détenteur d'un CTA est soumis à une surveillance de la DSAC, qui procède à une « supervision continue » définie comme *les tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde.*

Cette « supervision continue » se traduit par des audits, inspections et contrôles, au sol ou en vol, inopinés ou non. Les actions de supervision préétablies (le « plan de surveillance ») font l'objet d'une notification annuelle de la part de la DSAC.

### 2.7.2. Les prérogatives de l'autorité (cf. ORO.GEN.140 et art. L.6221-4 du code des transports)

La réglementation communautaire prévoit que : *aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables (...), l'exploitant autorise à tout moment l'accès à toutes les installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou tout autre matériel liés à son activité soumise à certification (...), qu'elle soit sous-traitée ou pas, à toute personne habilitée (...).*

Par ailleurs, au titre du droit national, le Code des transports prévoit que *les agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes que l'autorité administrative habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.*

 <b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1	Page : 11/24	Version 3 du 30/07/2019
--	--	--------------	----------------------------

Ces visites effectuées par les personnes habilitées à y procéder assurent aux personnes visitées les garanties, notamment les voies de recours, prévues par la loi (cf. titre Ier du livre VII de la première partie du Code des transports).

Ceci vaut également pour tout contrôle inopiné, au sol et en vol.

### **2.7.3. La gestion des constatations**

Les constatations de non-conformité établies lors des actions de « supervision continue » sont traitées suivant les dispositions de la réglementation communautaire (cf. ARO.GEN.350 et ORO.GEN.150).

En cas de constatation de niveau 1 (non-conformité significative réduisant la sécurité ou mettant gravement en danger la sécurité du vol), la DSAC est habilitée à prendre immédiatement des actions appropriées pour interdire ou limiter l'activité de l'exploitant certifié.

### **2.7.4. Les situations non nominales**

Outre les limitations opérationnelles qui peuvent être prescrites en cas de constatation de niveau 1 non résolue, la DSAC peut être amenée à prendre d'autres mesures contraignantes en cas de situation non nominale. Il peut s'agir :

- d'une récurrence de non-conformités ou manquements ;
- de l'absence de réponse d'un exploitant dans les délais à une demande de la DSAC dans le cadre de ses activités de surveillance ;
- de l'absence récurrente de notification d'événements et/ou de leur analyse ;
- de postures inappropriées de l'exploitant telles que la fraude manifeste, le refus d'accès à certains documents ou locaux, l'exercice délibéré d'activités non couvertes par le CTA, ...

Ces situations non nominales peuvent être traitées de la façon suivante :

- **Surveillance renforcée** : cette mesure s'applique notamment lorsque de nombreux problèmes de mise en conformité avec des difficultés de traitement sont détectés. Dans ces cas, les plans d'actions correctives sont généralement lourds et éventuellement étendus dans le temps ; leur suivi nécessite de la part de la DSAC des interventions de surveillance plus fréquentes. La mise en surveillance renforcée conduit à une majoration des redevances de surveillance.
- **Amendes administratives** : le IV de l'article R.160-1 du Code de l'aviation civile prévoit que le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences techniques de sécurité (...). Le montant des amendes est fixé en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés, du risque pour la sécurité et, éventuellement, des avantages qui en sont retirés. Ce montant ne peut excéder, par manquement constaté, 7 500 €. Ce plafond peut être doublé en cas de nouveau manquement commis. La décision du ministre peut être publiée sur un site INTERNET (cf. article R. 160-15 du Code de l'aviation civile).

 <p><b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b></p>	<p align="center"><b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1</p>	<p>Page : 12/24</p>	<p>Version 3 du 30/07/2019</p>
---	--	---------------------	------------------------------------

- Sanctions pénales : la DSAC peut être amenée à transmettre ses constatations au procureur de la République. Les postulants sont invités à prendre connaissance des sanctions pénales encourues (voir notamment la sixième partie du Code des transports : livre I<sup>er</sup>, titre IV et livre II, titre III ainsi que les articles R. 151-1 et suivants du Code de l'aviation civile).

### **3. LES EXIGENCES GENERALES APPLICABLES A L'EXPLOITANT (PARTIE ORO)**

#### **3.1. Responsabilités de l'exploitant (ORO.GEN.110)**

Le règlement comporte à cet égard une dizaine de rubriques. L'attention des postulants est notamment appelée sur les quatre premières :

- l'exploitant est responsable de l'exploitation de l'aéronef conformément à l'annexe V du règlement (UE) n°2018/1139 et, le cas échéant, aux exigences applicables de la présente annexe et de son certificat de transporteur aérien (CTA) ;
- chaque vol est exécuté conformément aux dispositions du manuel d'exploitation ;
- l'exploitant établit et maintient un système destiné à exercer un contrôle opérationnel sur tout vol effectué selon les clauses de son certificat ;
- l'exploitant veille à ce que ses aéronefs soient dotés des équipements requis pour la zone et le type d'exploitation, et que ses équipages soient qualifiés en conséquence.

#### **3.2. Changements (ORO.GEN.130)**

D'une façon générale, tout changement modifiant le champ d'application du certificat ou les spécifications techniques d'un exploitant, ou l'un des éléments du système de gestion de l'exploitant, exige l'approbation préalable de la DSAC.

La demande d'approbation de ce type de changement doit être formulée au minimum 30 jours avant la date prévue du changement. Ce délai suppose que le dossier soit complet et réputé conforme.

Est notamment éligible à une approbation tout changement de la chaîne hiérarchique (ou fonctionnelle) des personnels exerçant une responsabilité relative au fonctionnement du système de gestion.

Tous les changements qui n'exigent pas d'approbation préalable, sont gérés par l'exploitant et notifiés à la DSAC comme définis dans la procédure approuvée par celle-ci conformément au point ARO.GEN.310(c).

#### **3.3. Système de gestion (ORO.GEN.200)**

L'exploitant établit, met en œuvre et maintient un système de gestion (« management system ») qui comprend :

- une définition claire de la chaîne de responsabilité dans l'ensemble de la structure de l'exploitant, et notamment la responsabilité directe du cadre responsable en ce qui concerne la sécurité ;

 <p><b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b></p>	<p><b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1</p>	<p>Page : 13/24</p>	<p>Version 3 du 30/07/2019</p>
---	---	---------------------	------------------------------------

- une description de la doctrine et des principes généraux de l'exploitant en matière de sécurité, le tout constituant la politique de sécurité ;
- l'identification des dangers pour la sécurité aéronautique qui découlent des activités de l'exploitant, leur évaluation et la gestion des risques associés, y compris les mesures prises aux fins d'atténuer le risque et de vérifier leur efficacité ;
- le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer ses tâches ;
- une documentation relative aux processus principaux du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de ladite documentation ;
- une fonction de surveillance de la conformité de l'exploitant avec les exigences applicables. La fonction de surveillance de la conformité comporte un système de retour d'informations vers le cadre responsable afin d'assurer la mise en œuvre effective des actions correctives le cas échéant ; et
- toute exigence supplémentaire recommandée dans les sous-parties pertinentes de la partie ORO ou d'autres annexes du règlement (UE) n°965/2012 applicables.

Le système de gestion est adapté à la taille de l'exploitant ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers inhérents à ces activités et les risques associés (cf AMC1 ORO.GEN.200 (b)).

Les postulants sont invités à prendre connaissance des nombreux AMC et GM publiés par l'EASA sur ce sujet ainsi que le guide DSAC concernant le système de gestion.

### **3.4. Exigences en termes de personnel (ORO.GEN.210 et ORO.AOC.135)**

#### **3.4.1. Principes généraux – Cadre responsable**

L'exploitant désigne un cadre responsable, qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Le cadre responsable est chargé d'établir et de maintenir l'efficacité du système de gestion. Il veillera notamment à ce que l'ensemble du personnel affecté à des opérations au sol et en vol ou participant directement à de telles opérations :

- soit correctement formé ;
- démontre son aptitude à exécuter les tâches qui lui ont été attribuées ;
- soit conscient de ses responsabilités et de la relation qui existe entre les tâches dont il s'acquitte et l'exploitation dans son ensemble.

#### **3.4.2. Les responsables désignés**

L'exploitant nomme des personnes chargées de la gestion et de la supervision des domaines suivants :

- Opérations de vol (RDOV)
- Formation des équipages (RDFE)
- Opérations au sol (RDOS)

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	<b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1	Page : 14/24	Version 3 du 30/07/2019
--	--	--------------	----------------------------

- Maintien de la navigabilité (RDMN), nomination sans préjudice des dispositions du règlement (UE) n°1321/2014

Les tâches et responsabilités de ces personnes sont définies, et toute autre disposition nécessaire est prise pour garantir qu'elles puissent exercer leurs responsabilités de supervision. L'organisation ainsi définie, notamment la chaîne de responsabilité dans l'ensemble de la structure, est examinée tout particulièrement lors de l'instruction du dossier. Ces personnes disposent d'une expérience adéquate et des compétences qui permettent d'atteindre les normes définies dans le manuel d'exploitation. Des exemples de compétences acceptables sont fournis dans le GM2 ORO.AOC.135 (a).

Par ailleurs, deux autres personnes sont nommées par l'exploitant :

- L'une à la responsabilité de veiller à ce que l'exploitant reste conforme aux exigences applicables (responsable de la surveillance de la conformité, RSC). Cette personne rend compte en dernier ressort au cadre responsable.
- L'autre à la responsabilité du développement, de l'administration et du fonctionnement d'un système de gestion de la sécurité (responsable de la gestion de la sécurité, RGS).

### **3.4.3. Les possibilités de cumul de fonctions et d'externalisation**

Des cumuls de fonction sont possibles sous réserve des compétences de la personne et de leur disponibilité pour chacune des fonctions cumulées.

Le cumul de la fonction de RSC avec une fonction opérationnelle n'est pas possible. Ceci a pour but d'éviter que la conformité d'un domaine soit évaluée par une personne partie prenante dudit domaine.

Les fonctions de RSC et de RGS peuvent être externalisées sous conditions contractualisées permettant de garantir le fonctionnement effectif du système de gestion. En cas d'externalisation de la fonction de RSC le cadre responsable reste impliqué dans la fonction de surveillance de la conformité dont il conserve la responsabilité ultime en termes d'efficacité (notamment la mise en œuvre et le suivi effectif des actions correctives). En cas d'externalisation de la fonction RGS, le cadre responsable conserve la responsabilité directe en ce qui concerne la sécurité.

Du fait de la possibilité d'externaliser la fonction CAMO, la fonction de RDMN peut être :

- soit occupée par un membre du personnel de l'exploitant, et dans ce cas les conditions de compétence et expérience requises par la Part M pour un RDMN dans le cas d'un CAMO interne ne sont pas applicables,
- soit externalisée chez le CAMO externe, sous réserve de respecter certaines conditions.

Se reporter au guide "Système de gestion" pour le détail de ces possibilités.

Pour information la plus petite organisation pouvant être considérée est celle constituée d'un cadre responsable occupant également l'ensemble des fonctions de responsables désignés ainsi que d'une tierce personne (éventuellement externe à la société, cf. ci-dessus) occupant la fonction de RSC et conduisant les audits internes (cf GM1 ORO.AOC.135(a)).

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	<b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1	Page : 15/24	Version 3 du 30/07/2019
--	--	--------------	----------------------------

#### **3.4.4. Disponibilité des aéronefs et contrat de location (ORO.AOC.110)**

Le postulant doit démontrer qu'il dispose d'aéronefs à exploiter, soit du fait de sa situation de propriétaire, soit au travers d'un contrat de location.

Tout contrat de location de type « coque nue » fait l'objet d'une approbation préalable de la DSAC.

La location d'aéronefs immatriculés dans un pays extra-communautaire est soumise à des exigences particulières (ORO.AOC.110 (d)).

Tout contrat de location avec équipage ne peut s'envisager qu'auprès d'exploitants certifiés.

Le guide « Affrètements et partage de codes » de la DSAC précise ces éléments.

#### **3.5. Exigences en termes de personnel navigant (sous-parties ORO.FC section 1 et 3)**

Les pilotes doivent disposer d'une licence conforme au règlement AIRCREW en fonction du type d'exploitation.

En exploitation monopilote, ils doivent disposer au minimum d'une licence CPL.

Au-delà de ces exigences de licence, l'exploitant doit mettre en place des formations initiales et récurrentes adaptées à son exploitation conformes à l'AIRCREW et aux sections 1 et 3 de la sous-partie ORO.FC.

L'ensemble des formations doit être dispensé par du personnel ayant les qualifications appropriées.

#### **3.6. Maintien de navigabilité (ORO.AOC.135 a) 4))**

Le RDMN exerce sa responsabilité en conformité avec le *règlement (UE) n°1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 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.*

Ce règlement précise que l'exploitant peut :

- Soit être agréé suivant la section A, sous-partie G, de l'annexe I (partie M) du règlement précité pour l'aéronef qu'il exploite.
- Soit avoir recours à un établissement agréé Part M s'il ne souhaite pas obtenir lui-même l'agrément.

Le CAMO du postulant (ou le postulant lui-même s'il souhaite obtenir l'agrément « M.G ») est invité à s'adresser à OSAC (<http://www.osac.aero/>) pour tous les aspects liés au maintien de navigabilité d'un aéronef en exploitation sous CTA (ou pour l'obtention d'un agrément « M.G »).

Dans le cas où l'exploitant décide de contracter son activité de gestion de maintien de navigabilité, il doit alors passer un contrat de gestion avec un CAMO. Ce contrat doit être conforme au contrat type présenté dans l'appendice I de la Part M du règlement 1321/2014.

 <p><b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b></p>	<p align="center"><b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1</p>	<p>Page : 16/24</p>	<p>Version 3 du 30/07/2019</p>
---	--	---------------------	------------------------------------

Ce contrat type précise les activités fournies par le CAMO contracté mais également les obligations de l'exploitant.

L'exploitant doit dans tous les cas s'assurer que lors de tout vol :

- l'aéronef est maintenu dans un état de navigabilité, et
- tous les éléments opérationnels et de secours embarqués sont correctement installés et en état de fonctionner ou clairement identifiés comme inutilisables, et
- le certificat de navigabilité est en cours de validité, et
- l'entretien des aéronefs est effectué conformément au programme d'entretien.

### **3.7. Limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos pour les exploitants d'avions (sous-partie Q de l'EU-OPS)**

Les limitations des temps de vol et de service ainsi que les exigences en matière de repos sont établies par la sous partie Q du *règlement (CEE) n°3922/91 dit EU-OPS* ainsi que par l'arrêté et l'instruction du 25 Mars 2008 (*NOR : DEVA0805433A*).

*Note* : Les opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'hélicoptères sont uniquement soumises aux règles nationales (code des transports et code de l'aviation civile).

 <b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1	Page : 17/24	Version 3 du 30/07/2019
--	--	--------------	----------------------------

## 4. LES DIFFERENTS STADES DE L'INSTRUCTION

### 4.1. Déclaration d'intention

En cas de nécessité, les postulants peuvent se rapprocher de la DSAC pour une réunion d'information sur la réglementation applicable et le processus d'instruction d'une demande de CTA.

### 4.2. Présentation d'un calendrier et d'une organisation cible

#### 4.2.1. Demande initiale de CTA

Dès que les postulants disposent de l'ensemble des éléments requis par l'ORO.AOC.100 ainsi que d'un calendrier consolidé, ils sont invités à déposer auprès de la DSAC le formulaire de déclaration d'intention d'obtention d'un CTA (formulaire R5-CTA-F1 disponible sur la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>). Le postulant y mentionnera notamment le calendrier de constitution du dossier (y compris l'agrément part M/G à obtenir auprès d'OSAC) et une description succincte de l'organisation cible de la structure ayant vocation à détenir le CTA. A ce stade, le cadre responsable devrait être identifié et assurer la responsabilité du dossier.

Si nécessaire à l'occasion d'une ou deux réunions, la DSAC apportera une première appréciation sur le calendrier et l'organisation présentée. Par ailleurs, des précisions pourront être apportées sur les points applicables du règlement, le processus d'instruction du dossier et les approbations et agréments à obtenir préalablement au démarrage de l'exploitation.

En réponse à la saisine du postulant, la DSAC produira un courrier ou un compte-rendu de réunion synthétisant les conclusions de cette deuxième phase, notamment les conditions de recevabilité de la demande.

### 4.3. Dépôt de la demande de CTA

L'AMC1 ORO.AOC.100 préconise 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.

La recevabilité de la demande est appréciée le plus rapidement possible. Si la demande est jugée irrecevable et/ou incomplète, la DSAC le notifie en indiquant les lacunes constatées. Dans ces conditions, le délai d'instruction est interrompu.

Concernant le maintien de la navigabilité, la demande est adressée à OSAC par l'intermédiaire du CAMO (y compris dans le cas d'une sous-traitance).

### 4.4. Instruction de la demande

#### 4.4.1. L'étude documentaire

L'instruction de la demande est réalisée par la DSAC et passe en premier lieu par l'examen des documents déposés par le postulant, notamment sur les points suivants :

- Conformité générale à la réglementation ;

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	<b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1	Page : 18/24	Version 3 du 30/07/2019
--	--	--------------	----------------------------

- Pertinence du système de gestion, des méthodes de supervision et de la maîtrise de la sous-traitance ;
- Structure de la documentation et maîtrise documentaire ;
- Acceptabilité du cadre responsable et des responsables désignés ;
- Adéquation des moyens logistiques envisagés (locaux, moyens de communication et système d'information) ;
- Programme et moyens spécifiques de formation des premiers équipages ; Dispositions prises par l'exploitant en matière de sûreté (conformité avec le règlement (UE) n°300/2008).

#### **4.4.2. La vérification sur le terrain des moyens mis en œuvre**

Un audit de certification initial sera effectué par la DSAC dans les locaux et installations de l'établissement principal de l'entreprise en présence des responsables désignés concernés et, si possible, du cadre responsable, afin de s'assurer de la disponibilité des moyens et documents nécessaires à l'exploitation des aéronefs, d'une part et de la compétence et de l'implication des personnels concernés par l'exploitation, d'autre part.

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

Des contrôles peuvent être effectués sur la conformité des aéronefs devant être exploités.

Des contrôles au sol et en vol peuvent également être effectués sur la formation et la qualification des personnels navigants.

#### **4.5. Délivrance du CTA**

A l'issue du processus d'instruction et une fois remplies toutes les conditions techniques nécessaires, la DSAC délivre le CTA accompagné des spécifications opérationnelles qui lui sont associées.

Celles-ci peuvent être modifiées par la suite, indépendamment du CTA proprement dit, en fonction des évolutions souhaitées par l'exploitant ou des résultats de la « supervision continue » de la DSAC.

Le CTA est délivré sans limite de validité.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	<b>GUIDEDSAC</b> DEMANDE DE CTA A VERS A Edition 1	Page : 19/24	Version 3 du 30/07/2019
--	--	--------------	----------------------------

## 5. CONTENU DU DOSSIER

### 5.1. Documents généraux

- nom officiel, raison commerciale et adresse de la société (extrait K-bis) ;
- description de l'exploitation envisagée ;
- description de l'organisation et du système de gestion ;
- CV du cadre responsable et des responsables désignés ;
- état d'avancement de l'instruction de l'agrément part M le cas échéant ;
- une copie du manuel d'exploitation ;
- une déclaration indiquant que l'ensemble de la documentation envoyée à la DSAC a été vérifiée par le postulant et reconnue conforme aux exigences applicables ;
- programme et moyens spécifiques de formation des premiers équipages ;
- prévision du nombre de passagers transportés dans les 12 premiers mois ;
- Kbis de la société

### 5.2. Le manuel d'exploitation (ORO.MLR.100)

La structure du manuel d'exploitation est laissée à la l'initiative de l'exploitant. Il est possible de se baser sur la structure décrite au point ORO.MLR.101.

### 5.3. Mise en liste de flotte d'un aéronef

L'inscription d'un aéronef en liste de flotte est détaillée dans le guide pour la procédure de mise en liste de flotte d'un aéronef (voir la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>).

#### 5.4. Approbations et agréments devant être obtenus avant le début de l'exploitation

Au sein du tableau ci-dessous, les approbations sont classées en fonction des références de l'AIROPS auxquelles elles se rapportent et de la sous-partie Q de l'EU-OPS. Chaque item devrait être complété par la référence exacte du manuel d'exploitation lorsque cela est pertinent. Certaines approbations font l'objet d'un guide DSAC dédié (voir la page <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>).

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex (si canevas CAT utilisé)
<b>Annexe III - Partie ORO</b> <b>Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes</b>		
Sous-partie ORO.GEN – Exigences générales		
<b>ORO.GEN.130(c)</b> <i>ARO.GEN.310(c)</i>	<b>Procédure de gestion des changements ne nécessitant pas d'approbation préalable</b>	
Sous-partie ORO.MLR – Manuels, registres et relevés		
<b>ORO.MLR.105(b)</b> <i>ARO.OPS.205(a)</i>	<b>Liste minimale d'équipements (LME)<sup>3</sup></b> (voir guide Approbation LME)	B.9
Sous-partie ORO.FC – Équipage de conduite		
<b>ORO.FC.145(c)</b>	<b>Stage d'adaptation de l'exploitation (SADE) et des contrôles associés</b>	D
<b>Annexe IV - Partie CAT</b> <b>Opérations de transport aérien commercial</b>		
Sous-partie CAT.OP.MPA – Procédures opérationnelles aéronefs motorisés		
<b>CAT.OP.MPA.145(b)</b>	<b>Méthode de détermination des altitudes minimales de vol</b> (voir guide Guide d'approbation de la méthode de détermination du niveau minimum de vol VFR en hélicoptère)	A.8.1.1
<b>CAT.OP.MPA150(a)</b> <b>CAT.OP.MPA.151</b>	<b>Politique carburant</b> (voir guide Approbation de la politique carburant avion)	A.8.1.7

#### 5.5. Autres approbations et agréments

La DSAC peut considérer comme acceptable que certains aspects qui ne sont pas mis en œuvre dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une instruction ultérieure. Le cas échéant, des mesures compensatrices peuvent être imposées et les limitations associées sont explicitement mentionnées dans le courrier de délivrance du CTA et, lorsque c'est pertinent, sur les fiches de spécification opérationnelles.

Par ailleurs, l'exploitant certifié peut souhaiter développer par la suite des activités nécessitant des approbations et agréments spécifiques.

<sup>3</sup>Une Liste Minimale d'Équipement doit être approuvée avant le début de l'exploitation. Cette LME peut être délivrée sans tolérances.

### 5.5.1.Approbaions et agréments spécifiques mentionnés dans les spécifications opérationnelles.

Ces approbations sont classées en fonction des références de l'AIROPS auxquelles elles se rapportent et la dernière colonne spécifie la partie du MANEX qui lui correspond habituellement.

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex (si canevas CAT utilisé)
<b>Annexe IV – Partie CAT Opérations de transport aérien commercial</b>		
Sous-partie CAT.GEN– Exigences générales		
CAT.GEN.MPA.180 / AMC 20-25	Utilisation d'un EFB (voir guide Approbation EFB)	
Sous-partie CAT.POL.H – Performances et limitations opérationnelles des hélicoptères		
CAT.POL.H.305(a) CAT.POL.H.400(c)	Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité, pendant les phases de décollage et d'atterrissage en CP2 ou CP3	A.8.5 B.2,3,4 D.2.1
CAT.POL.H.420(a) ARO.OPS.215	Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée en CP2 ou CP3 (Voir guide Exploitation hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile, hors zone habitée)	A.8.5
<b>Annexe V – Partie SPA Agréments spécifiques</b>		
SPA.DG.100	Transport de marchandises dangereuses (DG) (voir guide Approbation de transport MD)	A.9.1

### 5.5.2.Approptions et agréments spécifiques non mentionnés dans les spécifications opérationnelles.

Ces approptions sont classées en fonction des références règlementaires auxquelles elles se rapportent et la dernière colonne spécifie la partie du MANEX qui lui correspond habituellement.

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex (si canevas CAT utilisé)
<b>Annexe III – Partie ORO</b>		
<b>Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes</b>		
Sous-partie ORO.GEN - Généralités		
ORO.GEN.200(a)(1) ORO.GEN.130	Tous changements relatifs à l'organisation structurelle de l'exploitant décrivant les chaînes de responsabilité (voir guide attendus d'un système de gestion)	A.1.1 A.1.2 A.1.3
ORO.GEN.200(a)(2) ORO.GEN.130	Toute modification de la documentation relative à la politique de sécurité	A.3 Manuel système de gestion
Sous-partie ORO.AOC – Certification de transporteur Aérien		
ORO.AOC.110	Contrats de location (voir guide Approbation des opérations d'affrètement et partages de codes)	A.13
ORO.AOC.125(a)(2)	Exploitation à des fins non commerciales d'aéronefs figurant dans les spécifications techniques par le titulaire d'un CTA (voir guide Exploitation non commerciale par des exploitants titulaire d'un CTA)	A.8.7
Sous-partie ORO.MLR – Manuels, registres et relevés		
ORO.MLR.105(f)	Procédure en vue de prolonger une fois des intervalles de rectification applicables aux catégories B, C et D de la LME	B.9
ORO.MLR.105(j)	Approbation spécifique au cas par cas pour exploiter un aéronef en dehors de la LME, mais en conformité avec la LMER	B.9
Sous-partie ORO.FC – Équipage de conduite		
ORO.FC.125 ORO.FC.145(c)	Programme des formations aux différences & de familiarisation	D
ORO.FC.145(c)	Utilisation d'entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) individuels (voir guide Approbation emploi de simulateur)	D
ORO.FC.145(c)	Formations de maintien des compétences et des contrôles associés (ECP-Entraînements & Contrôles Périodiques)(voir guide d'élaboration des programmes RTC)	D
ORO.FC.215 ORO.FC.145(c)	Formation initiale à la gestion des ressources d'équipage (CRM)	D
<b>Annexe IV – Partie CAT</b>		
<b>Opérations de transport aérien commercial</b>		
Sous-partie CAT.GEN.MPA – Exigences générales aéronefs motorisés		
CAT.GEN.MPA.200(a)	Autorisation pour le transport de certaines marchandises dangereuses identifiées dans les instructions techniques de l'OACI comme étant interdites de transport (voir guide Transport de MD interdite)	A.9.1

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex (si canevas CAT utilisé)
Sous-partie CAT.OP.MPA – Procédures opérationnelles aéronefs motorisés		
CAT.OP.MPA.115(a)	Procédure différente d'une approche stabilisée pour une approche particulière vers une piste particulière	A.8.4
CAT.OP.MPA.115(b)(2)	Procédures d'approche de non précision effectuée sans appliquer la technique de vol CDFA	A.8.4
CAT.OP.MPA.270(b)	Procédures de descente pour voler en dessous des altitudes minimales de vol	
Sous-partie CAT.POLA – Performances et limitations opérationnelles des avions		
CAT.POLA.345(a)	Opérations d'approche à forte pente en classe de performance B	B.4
CAT.POLA.350(a)	Opérations avec atterrissage court en classe de performance B	B.4
Sous-partie CAT.POL.MAB – Masses et centrage		
CAT.POL.MAB.100(f)	Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages	A.8.1.8 ou B.6
Sous-partie Q de l'EU-OPS–Limitations des temps de services et exigences en matière de repos		
1.1105 §6	Service de vol prolongé comprenant une pause (service de vol fractionné) Conditionné à la mise en place d'un SGS RF.	A7
1.1110 §1.4.1	Utilisation de repos réduit. Conditionné à la mise en place d'un SGS RF.	A7
Instruction du 25/03/08 portant sur la sous-partie Q de l'EU OPS	Acceptation du responsable SGS/RF (si applicable)	A7

**DSAC/NO**  
50 rue Henry Farman  
75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 44 80  
Fax : 01 58 09 45 52

© Photothèque DGAC,  
Vincent COLIN

