

Direction de la
sécurité de
l'Aviation civile

Direction
navigabilité et
opérations

Edition 1
Version 2

15/09/2016

EXPLOITATION D'AÉRONEFS COMPLEXES À DES FINS NON COMMERCIALES PARTIE NCC

Guide



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



www.developpement durable.gouv.fr

DSAC

GUIDE POUR LA DECLARATION D'EXPLOITATION D'AERONEFS COMPLEXES A DES FINS NON COMMERCIALES

Liste des modifications

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	25/02/2016	Création
Ed1 Version 1	19/05/2016	Ajouts de précisions sur l'applicabilité du règlement AIR-OPS et d'explications sur les paragraphes NCC.POL.120, .125 et .135. Modification du paragraphe traitant du cas particulier des ATO et du paragraphe 7.5.1 sur l'équipage de conduite
Ed 1 Version 2	15/09/2016	Préambule : précision sur l'exclusion des avions à turbopropulseurs de MMCD < 5,7 T ; § 6 Matrice de conformité : ajout de paragraphes en sous-partie NCC.OP introduits par le règlement (UE) n° 2016/1199 ; Renvoi vers le modèle de manuel d'exploitation développé par un groupe de travail européen; Prise en compte du règlement (UE) n° 2016/1199 pour les exploitations PBN nécessitant un agrément SPA.

Approbation du document

	Rédaction	Vérification	Approbation
Nom	Arnaud Grut	Jean-Pierre Dantart	Gérard Lefèvre
			
Fonction	Adjoint au chef de pôle DSAC/NO/OH	Chef de pôle DSAC/NO/OH	Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO ou son adjoint
Date			15/09/2016

1. PREAMBULE

Avec la mise en vigueur de l'annexe VI (Partie NCC) au règlement (UE) n°965/2012 « AIR-OPS », les exploitations non commerciales d'aéronefs complexes vont s'effectuer désormais dans un nouveau cadre réglementaire dans les Etats membres de l'Union Européenne (UE), ainsi qu'en Suisse, Norvège, Islande et au Liechtenstein (Etats désignés génériquement par le terme « Etat membre » dans la suite de ce document).

La Partie NCC entre en vigueur en France le 25 août 2016 avec possibilité d'anticipation volontaire par les exploitants à compter du 25 février 2016.

Les modalités de transition entre les dispositions nationales précédemment applicables (celles de l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale) et celles de la Partie NCC font l'objet de l'arrêté du 9 février 2015 modifié, relatif à l'application du règlement AIR-OPS.

La Partie NCC s'applique aux exploitations non commerciales d'aéronefs complexes ne relevant pas de l'annexe II du règlement de base (CE) n° 216/2008, y compris des aéronefs immatriculés dans des Etats non membres. Un aéronef complexe est défini par le règlement (CE) n°216/2008 comme :

a) un avion :

- ayant une masse maximale certifiée au décollage (MMCD) supérieure à 5 700 kg, ou
- certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
- certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur (cf. Note 1), ou

b) un hélicoptère certifié :

- pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
- pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
- pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

Note 1 : Le règlement AIR-OPS a été modifié le 22 juillet 2016 (règlement modificatif (UE) 2016/1199) pour permettre aux exploitants d'avions bi-turbopropulseurs de MMCD $\leq 5,7$ tonnes effectuant des opérations non commerciales d'appliquer la Partie NCO qui entre également en vigueur en France le 25 août 2016.

Cette exclusion de l'applicabilité de la Partie NCC ne change pas la classification complexe de ces aéronefs et ne les exempte donc pas des exigences applicables à de tels aéronefs au titre d'autres règlements.

*Note 2 : Les exploitations non commerciales **spécialisées** réalisées avec des aéronefs complexes, hors avions bi-turbopropulseurs de MMCD $\leq 5,7$ tonnes (cf. Note 1), relèvent de la Partie SPO (annexe VIII au règlement AIR-OPS) qui entre en vigueur en France le 21 avril 2017.*

Le présent guide a pour objet de rappeler les éléments réglementaires pertinents et de faciliter la mise en conformité par les exploitants NCC concernés.

2. REFERENCES REGLEMENTAIRES

Arrêté du 9 février 2015 modifié, relatif à l'application du règlement (UE) n° 965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Règlement (CE) n° 216/2008 du parlement européen et du conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

Règlement (UE) n° 965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil (dit « AIR-OPS »), avec les AMC et GM associés dont :

PARTIE ORO – EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES POUR LES OPÉRATIONS AÉRIENNES

Tous les points de la sous-partie *GEN – Exigences générales*, **sauf** *ORO.GEN.115, ORO.GEN.125, ORO.GEN.130 et ORO.GEN.135*

ORO.DEC.100 Déclaration

Tous les points de la sous-partie *MLR – Manuels, registres et relevés*, **sauf** *ORO.MLR.101*

Tous les points de la sous-partie *SEC – Sécurité*

ORO.FC.005 et tous les points de la section 1 de la sous-partie *FC – Equipage de conduite*

ORO.CC.005 et tous les points de la section 1 de la sous-partie *CC – Equipage de cabine*, pour des aéronefs dont la configuration maximale en sièges passagers est supérieure à 19.

PARTIE NCC – EXPLOITATION D'AÉRONEFS COMPLEXES À DES FINS NON COMMERCIALES

Tous les points de la partie.

PARTIE SPA – AGREMENTS SPECIFIQUES *(si applicable aux activités de l'exploitant)*

Sous-partie *A – Exigences générales*

Sous-parties *B, C, D, E* ou *G*, selon agréments revendiqués

Note : La réglementation européenne relative aux limitations des temps de vol et de service (FTL) n'est pas applicable aux exploitants NCC.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC PARTIE NCC Edition 1	Page : 5/24	Version 2 du 15/09/2016
--	---	-------------	----------------------------

3. AUTORITE EN CHARGE

L'échelon central de la DSAC (contact : dsac-trans-irops-bf@aviation-civile.gouv.fr) indique à l'exploitant NCC la DSAC IR qui sera en charge de :

- la délivrance de l'accusé réception de la déclaration de l'exploitant,
- l'approbation de la Liste Minimale d'Equipements (LME) des aéronefs de l'exploitant,
- l'approbation des agréments spécifiques, le cas échéant.

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

4. PRINCIPES GENERAUX

4.1. Classification des exploitants

En accord avec l'AMC1 ORO.GEN.200(b) *Management system*, un exploitant NCC est considéré comme complexe quand il emploie plus de 20 personnes (en équivalents temps plein) impliquées dans des activités soumises au règlement (CE) n° 216/2008.

Les exploitants NCC ayant un nombre d'employés inférieur à 20 ETP peuvent également être considérés comme complexes par la DSAC s'ils exploitent 5 aéronefs complexes ou plus.

4.2. Obligations de l'exploitant NCC

Un exploitant NCC doit déclarer ses exploitations à la DSAC et satisfaire aux exigences de la Partie NCC et à celles applicables des Parties ORO et SPA (annexes III et V au règlement AIR-OPS).

Cas particulier :

Pour leur activité à destination, à l'intérieur ou au départ des Etats membres, les organismes de formation dont le principal établissement se trouve dans un Etat membre et qui sont agréés conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 « AIR-CREW », exploitent des aéronefs complexes conformément aux dispositions des Parties NCC et SPA, mais pas à celles de la Partie ORO. Dans ce cas une déclaration n'est pas requise mais, le cas échéant, l'organisme de formation doit postuler aux agréments spécifiques SPA applicables à son exploitation.

5. COMPOSITION DU DOSSIER

5.1. Liste Minimale d'Equipements (LME)

L'exploitant NCC dépose pour approbation les LME de ses aéronefs auprès de la DSAC selon les instructions du guide DSAC « *Liste Minimale d'Equipements* ».

Après l'approbation initiale, les modifications de la LME sont également à faire approuver par la DSAC.

Pour les aéronefs disposant déjà une LME précédemment approuvée par la DSAC ou par l'autorité de l'Etat d'immatriculation, il convient de se reporter au paragraphe [7.4.2](#) ci-dessous.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC PARTIE NCC Edition 1	Page : 6/24	Version 2 du 15/09/2016
--	---	-------------	----------------------------

5.2. Agréments spécifiques (PBN, RVSM, MNPS, LVO, DG)

L'exploitant NCC dépose sa demande d'agrément selon les instructions du guide DSAC applicable à l'agrément revendiqué.

Les agréments délivrés à l'exploitant NCC seront indiqués par la DSAC sur une liste des agréments spécifiques au format EASA Form 140.

Après l'approbation initiale, les modifications du périmètre d'un agrément sont également à faire approuver par la DSAC.

Pour les exploitants NCC disposant déjà d'agréments spécifiques délivrés antérieurement par la DSAC ou par l'autorité de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il convient de se reporter au paragraphe [7.8.1](#) ci-dessous.

5.3. Déclaration

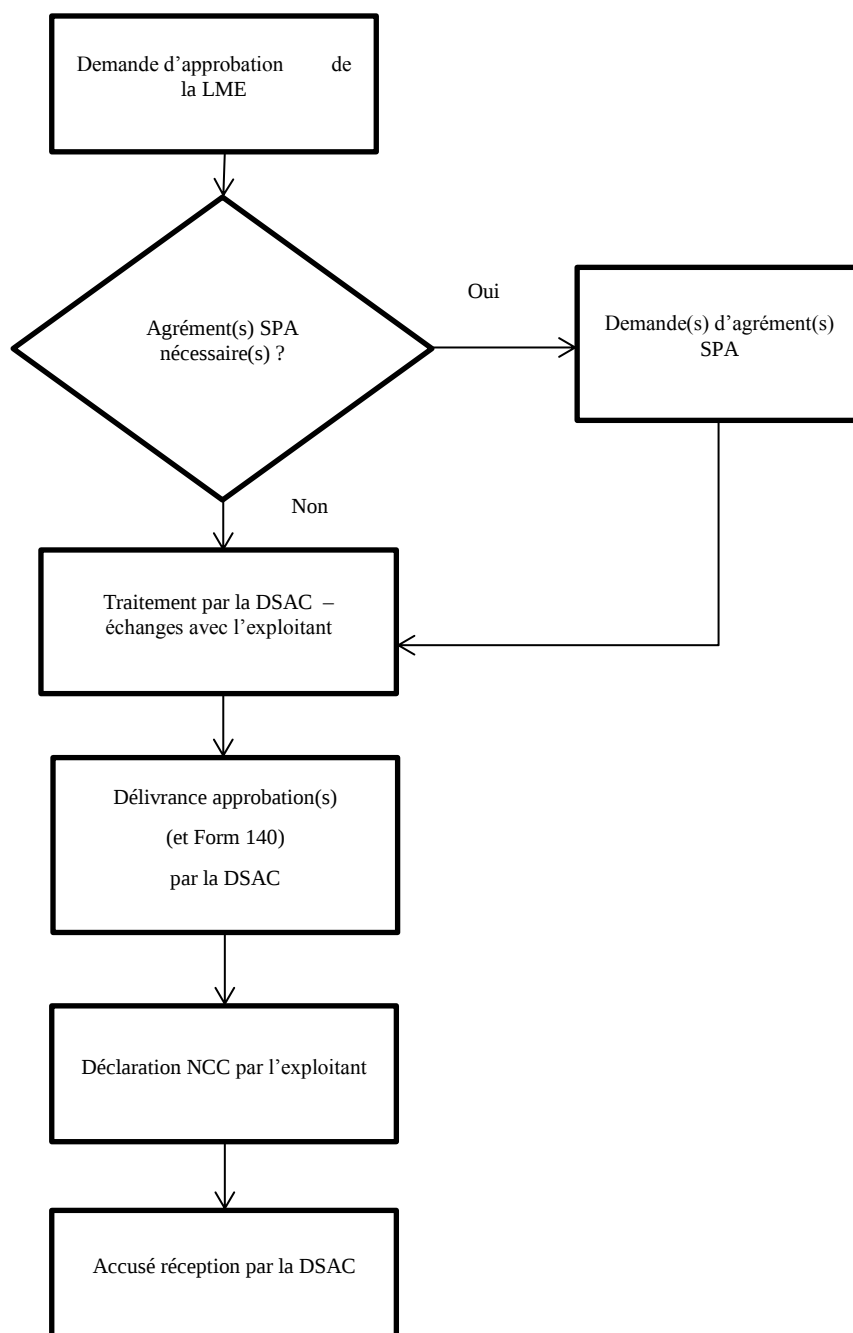
Lorsque l'exploitant NCC a établi la conformité de son exploitation aux exigences applicables à l'aide de la matrice de conformité détaillée au paragraphe 6 ci-dessous et qu'il détient les approbations requises pour les LME de ses aéronefs et le cas échéant pour les agréments spécifiques revendiqués, il déclare son exploitation à l'aide du formulaire n° R5-DEC-F1 (basé sur le modèle de l'appendice I à la Partie ORO), disponible en ligne sur le site www.developpement-durable.gouv.fr

Avec sa déclaration, le cas échéant, l'exploitant NCC fournit :

- la copie de la liste des agréments spécifiques délivrés par la DSAC selon la Partie SPA (EASA Form 140 établie par la DSAC lors de la délivrance des agréments),
- pour un aéronef immatriculé dans un autre Etat membre de l'Union Européenne (UE), les justificatifs des agréments spécifiques éventuellement déjà délivrés par l'autorité de l'Etat d'immatriculation en conformité avec les dispositions de la Partie SPA,
- pour un aéronef immatriculé dans un Etat non membre de l'UE, les justificatifs des agréments PBN, MNPS ou RVSM déjà délivrés par l'autorité de l'Etat d'immatriculation,
- une copie de l'éventuelle LME déjà approuvée par la DSAC ou l'Etat d'immatriculation au titre d'une réglementation nationale.

La DSAC accuse réception de la déclaration dans un délai maximal de 10 jours ouvrés ou en demande des corrections si elle est incomplète ou comporte des incohérences.

Une nouvelle déclaration est à faire pour tout nouvel agrément spécifique obtenu par l'exploitant NCC et pour toute modification d'une autre donnée requise figurant sur la dernière déclaration effectuée.



6. MOYENS DE CONFORMITE

Cette matrice de conformité a pour but d'aider l'exploitant NCC à se mettre en conformité avec le règlement AIR-OPS.

Chaque item devrait être complété par la référence du manuel d'exploitation (ou autre document) lorsque c'est pertinent.

NB : les items en gris dans le tableau sont soumis à l'approbation de la DSAC.

La colonne de droite renvoie vers des commentaires ou des éléments explicatifs.

Les exploitants NCC sont également invités à consulter les AMC et GM associés aux points réglementaires cités.

MATRICE DE CONFORMITE			
Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Généralités			
Autorité compétente	ORO.GEN.105 NCC.GEN.100 SPA.GEN.100		7.1.1 7.1.2 7.6.1
Responsabilités de l'exploitant	ORO.GEN.110		7.1.2
Moyens de conformité	ORO.GEN.120 NCC.GEN.101		
Accès	ORO.GEN.140		
Constatations	ORO.GEN.150		
Réaction immédiate à un problème de sécurité	ORO.GEN.155		
Compte rendu d'événements	ORO.GEN.160		7.1.3
Gestion			
Système de gestion	ORO.GEN.200		7.2.1 7.2.3
Activités sous-traitées	ORO.GEN.205		
Exigences en termes de personnel	ORO.GEN.210		7.2.2
Exigences en termes d'installations	ORO.GEN.215		
Archivage	ORO.GEN.220 ORO.MLR.115		
Déclaration			
Déclaration	ORO.DEC.100		7.3
Manuels, registres et relevés			
Manuel d'exploitation – généralités	ORO.MLR.100		7.4.1
Liste minimale d'équipements	ORO.MLR.105		7.4.2
Carnet de route	ORO.MLR.110		
Archivage	ORO.MLR.115		
Informations relatives au matériel de secours et de survie embarqué	NCC.GEN.135		
Documents, manuels et informations devant se trouver à bord	NCC.GEN.140		

Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol	NCC.GEN.145		
Sûreté			
Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite – avions	ORO.SEC.100		
Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite – hélicoptères	ORO.SEC.105		
Equipage de conduite			
Champ d'application	ORO.FC.005		
Composition de l'équipage de conduite	ORO.FC.100		7.5.1
Désignation du pilote/commandant de bord	ORO.FC.105		
Mécanicien navigant	ORO.FC.110		
Formation à la gestion des ressources d'équipage (CRM)	ORO.FC.115		
Stage d'adaptation de l'exploitant	ORO.FC.120		
Formation aux différences et formation de familiarisation	ORO.FC.125		
Formation de maintien des compétences et contrôle	ORO.FC.130		
Qualification pilote pour exercer sur les deux sièges pilotes	ORO.FC.135		
Exercice sur plus d'un type ou de variante	ORO.FC.140		
Fourniture de formations	ORO.FC.145		
Responsabilités de l'équipage	NCC.GEN.105		
Responsabilités et autorité du pilote commandant de bord	NCC.GEN.106		
Conformité aux lois, règlements et procédures	NCC.GEN.110		
Langue commune	NCC.GEN.115		
Equipage de cabine			
Champ d'application	ORO.CC.005		
Nombre de membres et composition de l'équipage de cabine	ORO.CC.100		

Conditions pour l'affectation à des tâches	ORO.CC.110		
Cours de formation initiale	ORO.CC.120		
Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation de l'exploitant	ORO.CC.125		
Formation aux différences	ORO.CC.130		
Familiarisation	ORO.CC.135		
Formation de maintien des compétences	ORO.CC.140		
Stage de remise à niveau	ORO.CC.145		
Procédures opérationnelles			
Roulage des aéronefs	NCC.GEN.119		
Roulage des avions	NCC.GEN.120		
Mise en route du rotor	NCC.GEN.125		
Appareils électroniques portatifs	NCC.GEN.130		
Transport de marchandises dangereuses	NCC.GEN.150 SPA.DG		7.6.1
Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation	NCC.OP.100		
Spécifications des aérodromes isolés — avions	NCC.OP.105		
Minima opérationnels de l'aérodrome - généralités	NCC.OP.110		
Minima opérationnels de l'aérodrome — exploitations NPA, APV, CAT I	NCC.OP.111		
Minimums opérationnels de l'aérodrome — manœuvres à vue avec des avions	NCC.OP.112		
Minimums opérationnels de l'aérodrome – manœuvres à vue avec hélicoptères sur terre	NCC.OP.113		
Procédures de départ et d'approche	NCC.OP.115		
Navigation fondée sur les performances — avions et hélicoptères	NCC.OP.116		
Procédures antibruit	NCC.OP.120		

Altitudes minimales de franchissement d'obstacles – vols IFR	NCC.OP.125		
Carburant et lubrifiant — avions	NCC.OP.130		
Carburant et lubrifiant — hélicoptères	NCC.OP.131		
Arrimage des bagages et du fret	NCC.OP.135		
Information des passagers	NCC.OP.140		
Préparation du vol	NCC.OP.145		
Aérodromes de dégagement au décollage – avions	NCC.OP.150		
Aérodromes de dégagement à destination — avions	NCC.OP.151		
Aérodromes de dégagement à destination — hélicoptères	NCC.OP.152		
Aérodromes de destination — opérations d'approche aux instruments	NCC.OP.153		
Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement	NCC.OP.155		
Utilisation d'un casque	NCC.OP.160		
Transport de passagers	NCC.OP.165		
Préparation de la cabine et des offices	NCC.OP.170		
Interdiction de fumer	NCC.OP.175		
Conditions météorologiques	NCC.OP.180		
Givre et autres contaminants — procédures au sol	NCC.OP.185		
Givre et autres contaminants — procédures en vol	NCC.OP.190		
Conditions au décollage	NCC.OP.195		
Simulation en vol de situations occasionnelles	NCC.OP.200		
Gestion en vol du carburant	NCC.OP.205		
Utilisation de l'oxygène de subsistance	NCC.OP.210		
Détection de proximité du sol	NCC.OP.215		

Système anticollision embarqué (ACAS)	NCC.OP.220		
Conditions d'approche et d'atterrissage	NCC.OP.225		
Commencement et poursuite de l'approche	NCC.OP.230		
Performances et limitations opérationnelles des aéronefs			
Limitations opérationnelles – tous les aéronefs	NCC.POL.100		
Masse et centrage	NCC.POL.105		
Données et documentation de masse et centrage	NCC.POL.110		
Données et documentation de masse et centrage – assouplissements	NCC.POL.111		
Performances — généralités	NCC.POL.115		
Limitations de la masse au décollage – avions	NCC.POL.120		7.7.1
Décollage – avions	NCC.POL.125		7.7.1
En route – un moteur en panne – avions	NCC.POL.130		
Atterrissage – avions	NCC.POL.135		7.7.2
Instruments, données et équipements Avions			
Instruments et équipements — généralités	NCC.IDE.A.100		
Équipements minimaux pour le vol	NCC.IDE.A.105		
Fusibles de rechange	NCC.IDE.A.110		
Feux opérationnels	NCC.IDE.A.115		
Exploitation en VFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.A.120		
Exploitation en IFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.A.125		
Équipements additionnels pour les vols monopilotes en IFR	NCC.IDE.A.130		

Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS)	NCC.IDE.A.135		
Système anticollision embarqué (ACAS)	NCC.IDE.A.140		
Équipement radar météorologique embarqué	NCC.IDE.A.145		
Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit	NCC.IDE.A.150		
Système d'interphone pour l'équipage de conduite	NCC.IDE.A.155		
Enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR)	NCC.IDE.A.160		
Enregistreur de paramètres de vol (FDR)	NCC.IDE.A.165		
Enregistrement des liaisons de données	NCC.IDE.A.170		
Enregistreur combiné des données de vol et des conversations	NCC.IDE.A.175		
Sièges, ceintures de sécurité et systèmes de retenue	NCC.IDE.A.180		
Signaux «Attachez vos ceintures» et «Défense de fumer»	NCC.IDE.A.185		
Trousse de premiers secours	NCC.IDE.A.190		
Oxygène de subsistance — avions pressurisés	NCC.IDE.A.195		
Oxygène de subsistance — avions non pressurisés	NCC.IDE.A.200		
Extincteurs à main	NCC.IDE.A.205		
Haches et pieds-de-biche	NCC.IDE.A.206		
Indication des zones de pénétration dans le fuselage	NCC.IDE.A.210		
Émetteur de localisation d'urgence (ELT)	NCC.IDE.A.215		
Survole d'une étendue d'eau	NCC.IDE.A.220		
Équipements de survie	NCC.IDE.A.230		
Casque	NCC.IDE.A.240		
Matériel de radiocommunication	NCC.IDE.A.245		

Équipements de navigation	NCC.IDE.A.250		
Transpondeur	NCC.IDE.A.255		
Gestion électronique des données de navigation	NCC.IDE.A.260		
Instruments, données et équipements Hélicoptères			
Instruments et équipements — généralités	NCC.IDE.H.100		
Équipements minimaux pour le vol	NCC.IDE.H.105		
Fusibles de rechange	NCC.IDE.H.110		
Feux opérationnels	NCC.IDE.H.115		
Exploitation en VFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.H.120		
Exploitation en IFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.H.125		
Équipements additionnels pour les vols monopilotes en IFR	NCC.IDE.H.130		
Équipement radar météorologique embarqué	NCC.IDE.H.145		
Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit	NCC.IDE.H.150		
Système d'interphone pour l'équipage de conduite	NCC.IDE.H.155		
Enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR)	NCC.IDE.H.160		
Enregistreur de paramètres de vol (FDR)	NCC.IDE.H.165		
Enregistrement des liaisons de données	NCC.IDE.H.170		
Enregistreur combiné des données de vol et des conversations	NCC.IDE.H.175		
Sièges, ceintures de sécurité et systèmes de retenue	NCC.IDE.H.180		
Signaux «Attachez vos ceintures» et «Défense de fumer»	NCC.IDE.H.185		

Trousse de premiers secours	NCC.IDE.H.190		
Oxygène de subsistance — hélicoptères non pressurisés	NCC.IDE.H.200		
Extincteurs à main	NCC.IDE.H.205		
Indication des zones de pénétration dans le fuselage	NCC.IDE.H.210		
Émetteur de localisation d'urgence (ELT)	NCC.IDE.H.215		
Gilets de sauvetage	NCC.IDE.H.225		
Combinaisons de survie	NCC.IDE.H.226		
Canots de sauvetage, ELT de survie et équipements de survie lors de vols prolongés au-dessus de l'eau	NCC.IDE.H.227		
Équipements de survie	NCC.IDE.H.230		
Exigences additionnelles pour les hélicoptères effectuant des opérations en mer en zone maritime hostile	NCC.IDE.H.231		
Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau – équipements divers	NCC.IDE.H.232		
Tous les hélicoptères en vol au-dessus de l'eau — amerrissage	NCC.IDE.H.235		
Casque	NCC.IDE.H.240		
Matériel de radiocommunication	NCC.IDE.H.245		
Équipements de navigation	NCC.IDE.H.250		
Transpondeur	NCC.IDE.H.255		
Agréments spécifiques - Généralités			
Autorité compétente	SPA.GEN.100		7.8.1
Demande d'agrément spécifique	SPA.GEN.105		
Privilèges d'un exploitant titulaire d'un agrément spécifique	SPA.GEN.110		
Modifications apportées à un agrément spécifique	SPA.GEN.115		
Agrément spécifique			
Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN)			
Exploitation PBN	SPA.PBN.100		7.8.2
Agrément d'exploitation PBN	SPA.PBN.105		

Agrément spécifique Exploitation selon les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)			
Exploitation MNPS	SPA.MNPS.100		7.8.3
Agrément d'exploitation MNPS	SPA.MNPS.105		
Agrément spécifique Opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM)			
Exploitation RVSM	SPA.RVSM.100		7.8.4
Agrément d'exploitation RVSM	SPA.RVSM.105		
Erreurs de maintien d'altitude RVSM	SPA.RVSM.110		
Agrément spécifique Opérations par faible visibilité (LVO)			
Opérations par faible visibilité	SPA.LVO.100		7.8.5
Agrément LVO	SPA.LVO.105		
Exigences opérationnelles générales	SPA.LVO.110		
Exigences liées à l'aérodrome	SPA.LVO.115		
Formation et qualifications de l'équipage de conduite	SPA.LVO.120		
Procédures opérationnelles	SPA.LVO.125		
Équipement minimum	SPA.LVO.130		
Agrément spécifique Transport de marchandises dangereuses (DG)			
Transport de marchandises dangereuses	SPA.DG.100		7.8.6
Agrément pour le transport des marchandises dangereuses	SPA.DG.105		
Informations et documentation relatives aux marchandises dangereuses	SPA.DG.110		

7. ELEMENTS EXPLICATIFS

7.1. Généralités

7.1.1. Autorité compétente

L'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre (la DSAC pour la France) dans lequel l'exploitant NCC a son principal établissement ou dans lequel il réside.

7.1.2. Principal établissement

Le « principal établissement » est défini à l'annexe I du règlement AIR-OPS comme « *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* ».

Le GM1 à l'ORO.GEN.105 précise que pour les organismes qui exercent également des activités non soumises à la Partie ORO, NCC ou SPO, la détermination du principal établissement devrait prendre en compte la partie de l'organisme qui est responsable de l'exploitation de l'aéronef soumise à la Partie ORO, NCC ou SPO. Pour des opérations non commerciales, le principal établissement est habituellement le lieu où l'aéronef est basé ou le lieu où se situe le service des opérations de vol.

Ainsi, lorsque l'exploitant NCC dispose d'un service des opérations de vol exerçant le contrôle opérationnel, on peut considérer que le principal établissement se situe dans l'Etat où est localisé ce service, et à défaut on considère l'Etat où est basé l'aéronef.

7.1.3. Responsabilités de l'exploitant

En anticipation de la prochaine révision du règlement AIR-OPS, le programme de formation aux marchandises dangereuses des exploitants NCC ne transportant pas de telles marchandises ne fait pas l'objet d'une approbation par la DSAC.

Pour l'établissement de ce programme et des procédures du manuel d'exploitation, voir Guide DSAC « *NCC, NCO et SPO : Transport de Marchandises Dangereuses* » (à paraître).

7.1.4. Compte-rendu d'événements

L'exploitant NCC doit signaler les occurrences reportables définies dans l'AMC 20-8 de l'AESA et ce en accord avec les dispositions du règlement (EU) n° 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) no 1330/2007.

Des informations détaillées et les formulaires de déclaration sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Notifier-un-incident,44973.html>

7.2. Gestion

7.2.1. Système de gestion

Voir Guide DSAC « *Système de gestion de l'exploitant (ORG-SV)* » (à paraître).

Pour un exploitant NCC non-complexe :

- la gestion des risques peut être effectuée en utilisant des check-lists, des outils ou des processus de gestion des risques similaires, qui sont intégrés dans les activités de l'exploitant NCC ;

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC PARTIE NCC Edition 1	Page : 18/24	Version 2 du 15/09/2016
--	---	--------------	----------------------------

- les résultats de l'évaluation des conséquences de chaque risque potentiel peuvent être enregistrés par l'exploitant NCC dans un tableau des risques, dont un exemple est fourni dans le *GM3 ORO.GEN.200 (a)(3)* ;
- les audits de surveillance de la conformité et les inspections peuvent être réalisés à l'aide d'une « check-list de surveillance de la conformité », et les conclusions consignées dans un « rapport de non-conformité ». Des modèles de tels documents sont donnés dans le *GM3 ORO.GEN.200 (a)(6)*.

La documentation du système de gestion de l'exploitant NCC peut être incluse dans le manuel d'exploitation. Il n'est pas nécessaire de répéter les informations dans plusieurs manuels.

Cependant, l'exploitant NCC peut aussi choisir de documenter certaines des informations requises dans des documents distincts (par exemple des procédures). Dans ce cas, il convient de veiller à ce que les manuels/procédures contiennent des références adéquates à tous documents conservés séparément. Tous ces documents sont alors à considérer comme faisant partie intégrante de la documentation du système de gestion de l'exploitant NCC.

Le programme de formation à la sécurité peut être constitué d'auto-instruction par l'intermédiaire de média (bulletins, guides ou revues de sécurité des vols), de formation en salle de classe, d'e-learning ou de formations similaires fournies par des organismes spécialisés.

L'organisation de la fonction de surveillance de la conformité doit être adaptée à la taille de l'exploitant NCC, à la nature et à la complexité de ses activités. Le responsable de la surveillance de la conformité peut effectuer toutes les vérifications et les inspections lui-même ou désigner une ou plusieurs personnes ayant les compétences requises au sens de *l'AMCI ORO.GEN.200(a)(6) § (c)(3)(iii)*, soit en interne, soit en externe de l'organisation de l'exploitant NCC. Quelle que soit l'option choisie, l'indépendance de la fonction d'audit ne doit pas être affectée, en particulier dans les cas où les personnes effectuant la vérification ou l'inspection sont également responsables d'autres fonctions dans l'organisation de l'exploitant NCC.

7.2.2. Exigences en termes de personnel

La plus petite organisation (non complexe) qui peut être considérée est l'organisation comprenant une seule personne, où toutes les fonctions sont remplies par le dirigeant responsable et pour laquelle les audits sont effectués par une personne indépendante.

7.2.3. Organisation du maintien de navigabilité

Le règlement (UE) n°1321/2014 « Partie M » précise que dans le cadre d'une exploitation NCC, les aéronefs complexes immatriculés dans un État membre doivent être entretenus dans un atelier agréé selon la Partie 145 et la gestion de leur maintien de navigabilité doit être réalisée par un organisme détenteur d'un agrément CAMO.

Contrairement à un exploitant CAT, il n'y a pas d'obligation pour un exploitant NCC de détenir en propre l'agrément CAMO.

Les aéronefs complexes immatriculés dans un Etat tiers doivent se conformer aux règles de leur Etat d'immatriculation. Cependant, les exploitants NCC doivent veiller à ce qu'une organisation gère le maintien de la navigabilité de leurs aéronefs, car cela est requis par le point 8(g) de l'annexe IV du règlement de base (CE) n° 216/2008. Toutefois, cette

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC PARTIE NCC Edition 1	Page : 19/24	Version 2 du 15/09/2016
--	--	--------------	----------------------------

organisation n'a pas besoin d'être un CAMO. Cela peut être l'exploitant lui-même ou toute autre organisation ou personne physique sous la responsabilité de l'exploitant.

7.3. Déclaration

Lorsque l'exploitation NCC est gérée par un tiers pour le compte du propriétaire, ce tiers peut être considéré comme l'exploitant au sens de l'article 3 (h) du règlement de base (CE) n° 216/2008, et c'est donc à lui de déclarer à l'Autorité compétente sa capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de l'aéronef.

Dans un tel cas, il convient alors aussi de déterminer si l'exploitant tiers réalise ou non une exploitation commerciale au sens de l'article 3 (i) du règlement de base (CE) n° 216/2008.

7.4. Manuels, registres et relevés

7.4.1. Manuel d'exploitation

La liste des informations qu'il doit contenir est donnée dans l'*AMC2 ORO.MLR.100 Operations manual — General* :

- (a) Table des matières ;
- (b) Le statut de contrôle des amendements et la liste des pages ou des paragraphes en vigueur, à moins que le manuel en entier ne soit ré-émis et qu'il dispose d'une date d'effectivité sur chaque page ;
- (c) Droits, responsabilités et structure hiérarchique du personnel de gestion et d'exploitation;
- (d) Description du système de gestion ;
- (e) Système de contrôle opérationnel ;
- (f) Limitations de temps de vol ;
- (g) Procédures d'exploitation standards (SOP) ;
- (h) Limitations météorologiques ;
- (i) Procédures d'urgence ;
- (j) Action en cas d'accidents / incidents ;
- (k) Procédures de sûreté ;
- (l) Liste minimale d'équipements (LME) ;
- (m) Qualifications et formation du personnel ;
- (n) Archivage ;
- (o) Opérations normales ;
- (p) Limites opérationnelles liées aux performances ;
- (q) Utilisation / protection des données archivées des enregistreurs de vol (FDR) / enregistreurs de conversations (CVR), le cas échéant ;
- (r) Marchandises dangereuses.

La présentation de ces informations selon une structure en 4 parties similaire à celle du manuel d'exploitation requis pour une exploitation CAT est également acceptable (voir

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC PARTIE NCC Edition 1	Page : 20/24	Version 2 du 15/09/2016
--	---	--------------	----------------------------

AMC3 ORO.MLR.100 Operations manual — general). A ce titre, l'exploitant NCC peut se reporter au modèle de manuel d'exploitation NCC développé par des organismes impliqués dans les exploitations non commerciales et mis en ligne sur le site web de l'AESA : <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/non-commercial-operations-ncc-complex-motor-powered-aircraft>

Il est conseillé aux exploitants NCC d'aéronefs immatriculés dans un Etat tiers de ne développer qu'un seul document répondant à la fois aux exigences du règlement AIR-OPS et à celles de la réglementation nationale applicable de l'Etat d'immatriculation.

7.4.2. Liste Minimale d'Equipements (LME)

Voir instructions du Guide DSAC « *Liste Minimale d'Equipements* »

Une LME approuvée par l'Etat de l'exploitant NCC ou d'immatriculation de l'aéronef avant l'application du règlement NCC est réputée approuvée conformément à ce règlement et peut continuer à être utilisée par l'exploitant NCC.

Toute modification de LME d'un aéronef pour lequel il existe une Liste Minimale d'Equipements de Référence (LMER) établie au titre du règlement (EU) n° 748/2012 « Partie 21 » doit être effectuée et approuvée en conformité avec le point ORO.MLR.105.

Toute modification d'une LME d'un aéronef pour lequel il n'existe pas de LMER établie au titre du règlement (EU) n° 748/2012 « Partie 21 » continue d'être effectuée en conformité avec la LMER acceptée par l'Etat de l'exploitant NCC ou d'immatriculation de l'aéronef selon le cas.

7.5. Equipage de conduite

7.5.1. Composition de l'équipage de conduite

Les pilotes exerçant dans les Etats membres pour le compte d'un exploitant NCC doivent détenir un titre aéronautique délivré ou validé conformément à la réglementation européenne indépendamment du fait que l'aéronef soit immatriculé dans un Etat membre ou dans un Etat tiers.

Les pilotes exerçant leur activité contre rémunération par un exploitant NCC doivent être titulaires d'un titre aéronautique professionnel.

7.6. Procédures opérationnelles

7.6.1. Transport de marchandises dangereuses

Voir Guide DSAC « *NCC, NCO et SPO : Transport de Marchandises Dangereuses* »

7.7. Performances et limitations opérationnelles

7.7.1. Décollage

Les éléments suivants devraient être pris en compte pour le calcul de la masse maximale au décollage :

- l'altitude pression sur l'aérodrome ;
- la température ambiante sur l'aérodrome ;
- l'état de surface de la piste et le type de surface de la piste ;
- la pente de la piste dans le sens du décollage ;
- pas plus de 50% de la composante de vent de face signalée ou pas moins de 150% de la composante de vent arrière signalée ; et
- la perte, si existante, de longueur de piste due à l'alignement de l'avion avant le décollage.

Les données de performance de pistes mouillées et contaminées, si mises à disposition par le constructeur, devraient être prises en compte. Si ces données ne sont pas disponibles, l'exploitant devrait tenir compte des conditions de piste mouillée et contaminée en utilisant les meilleures informations disponibles.

Les opérations sur des pistes contaminées avec de l'eau, de la neige fondante, de la neige ou de la glace impliquent des incertitudes sur la friction du contaminant et de la piste et donc sur les performances et la contrôlabilité de l'avion atteignables pendant le décollage ou l'atterrissage, du fait que les conditions réelles peuvent ne pas correspondre complètement aux hypothèses sur lesquelles les informations de performances sont basées.

Dans le cas d'une piste contaminée, la première option pour le commandant de bord est d'attendre jusqu'à ce que la piste soit effacée. Si cela est impossible, il peut alors envisager un décollage ou un atterrissage, à condition qu'il ait utilisé les ajustements de performance applicables, et toutes les mesures de sécurité supplémentaires qu'il estime justifiées dans les conditions rencontrées. La longueur de la piste excédentaire disponible, y compris le prolongement d'arrêt, devrait également être envisagée.

Les marges adéquates devraient être définies dans le manuel d'exploitation. Une marge adéquate est illustrée par les exemples appropriés inclus dans l'Attachement C de l'Annexe 6 de l'OACI, Partie I.

7.7.2. Atterrissage

Pour assurer qu'un avion puisse atterrir et s'arrêter (ou pour un hydravion, atteindre une vitesse suffisamment faible) dans la distance d'atterrissage disponible, les éléments suivants devraient être pris en compte :

- l'altitude pression sur l'aérodrome ;
- l'état de surface de la piste et le type de surface de la piste ;
- la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage ;
- pas plus de 50% de la composante de vent de face signalée ou pas moins de 150% de la composante de vent arrière signalée ; et

- l'utilisation de la piste la plus favorable, en air calme ;
- l'utilisation de la piste la plus susceptible d'être en service compte tenu de la direction et de la vitesse probable du vent et des caractéristiques de manœuvrabilité au sol de l'avion, et d'autres conditions telles que les aides à l'atterrissage et le terrain.

Les méthodes de calcul et les coefficients et marges de sécurité utilisés devraient être indiqués dans le manuel d'exploitation.

7.8. Agréments spécifiques

7.8.1. Autorité compétente

L'Autorité compétente pour la délivrance d'un agrément spécifique est celle auprès de laquelle l'exploitant NCC se déclare.

Si l'exploitant NCC détient déjà un agrément de l'autorité de l'Etat (membre) d'immatriculation de l'aéronef délivré selon les dispositions de la Partie SPA antérieurement à l'entrée en vigueur de la Partie NCC, cet agrément est reconnu par l'Autorité compétente.

Si l'exploitant NCC détient déjà un agrément de l'autorité de l'Etat (membre) d'immatriculation de l'aéronef délivré selon des dispositions réglementaires nationales antérieures au règlement AIR-OPS, une demande d'agrément doit être déposée auprès de l'Autorité compétente. La conformité à la Partie SPA doit être établie et un nouvel agrément sera délivré à l'exploitant NCC par l'Autorité compétente.

Pour un aéronef immatriculé dans un Etat tiers, les agréments PBN, RVSM et MNPS délivrés à l'exploitant NCC par l'autorité de l'Etat d'immatriculation sont reconnus pour une exploitation dans les Etats membres, sous réserve que la délivrance de ces agréments respecte les standards OACI (la vérification de cette condition est effectuée par l'AESA et les Autorités des Etats membres). Les autres agréments spécifiques possibles pour NCC (LVO et DG) sont délivrés par l'Autorité compétente.

7.8.2. Agrément PBN

Voir Guide DSAC « *Performance Based Navigation (PBN)* »

Conformément au règlement (UE) 2016/1199 modifiant le règlement AIR-OPS, un agrément PBN n'est exigé que pour les exploitations PBN de type RNP AR APCH et, pour les hélicoptères, RNP 0.3.

7.8.3. Agrément MNPS

Voir Guide DSAC « *Vol en Espace NAT HLA* »

7.8.4. Agrément RVSM

Voir Guide DSAC « *Vol en Espace RVSM* »

7.8.5. Agrément LVO

Voir Guide DSAC « *Opérations par faible visibilité (Low Visibility Operations)* »

7.8.6. Agrément DG

Voir Guide DSAC « *NCC, NCO et SPO : Transport de Marchandises Dangereuses* ».

**DSAC/NO**

50 rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

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

© Dassault Aviation.

