

Séminaires exploitants 2017

-

Exploitations spécialisées

-

9 mars 2017



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

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

Sommaire

- 1) Rappels réglementaires
- 2) Témoignages d'exploitants
- 3) Points techniques spécifiques
- 4) Surveillance

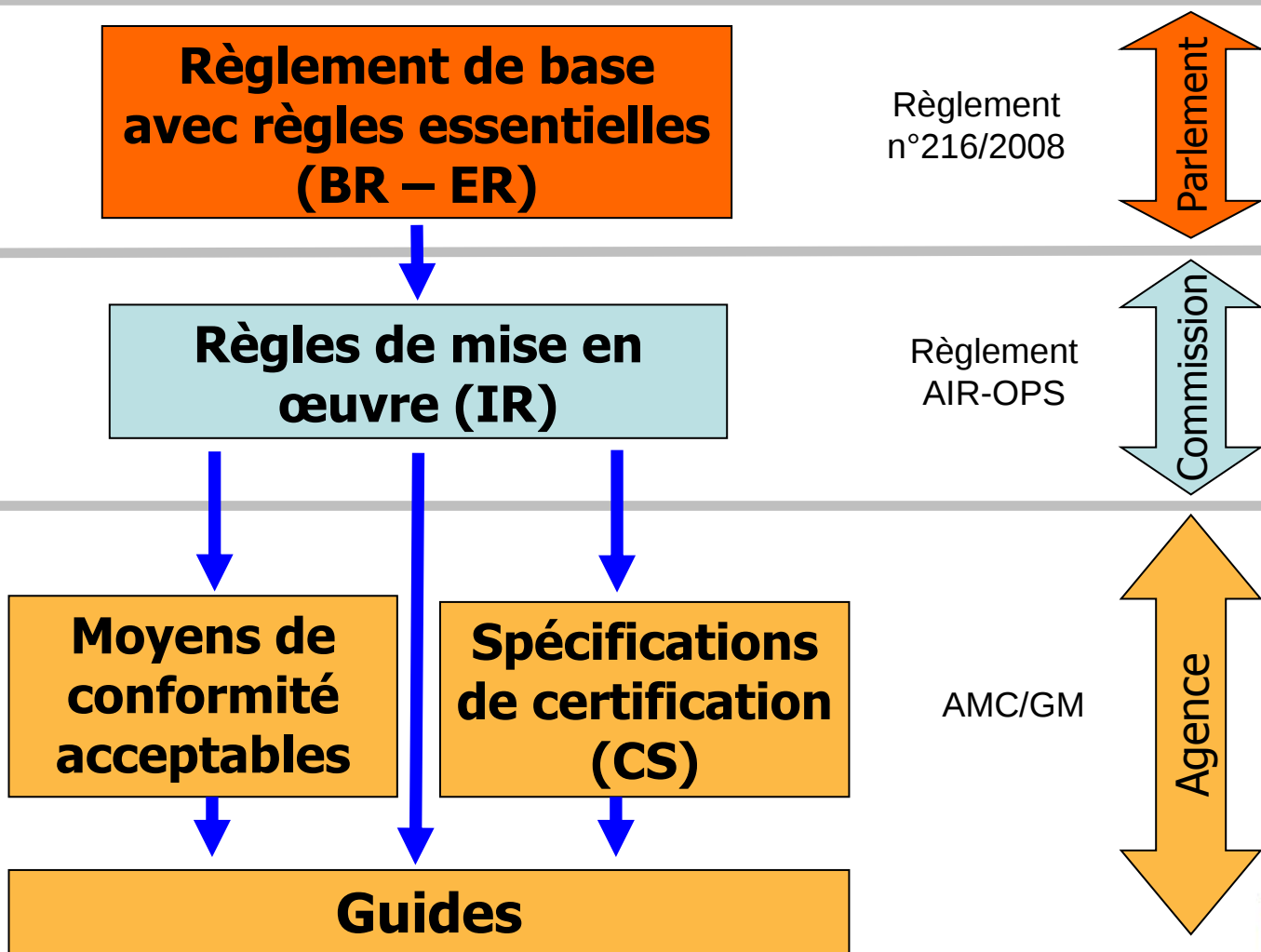
1) Rappels réglementaires

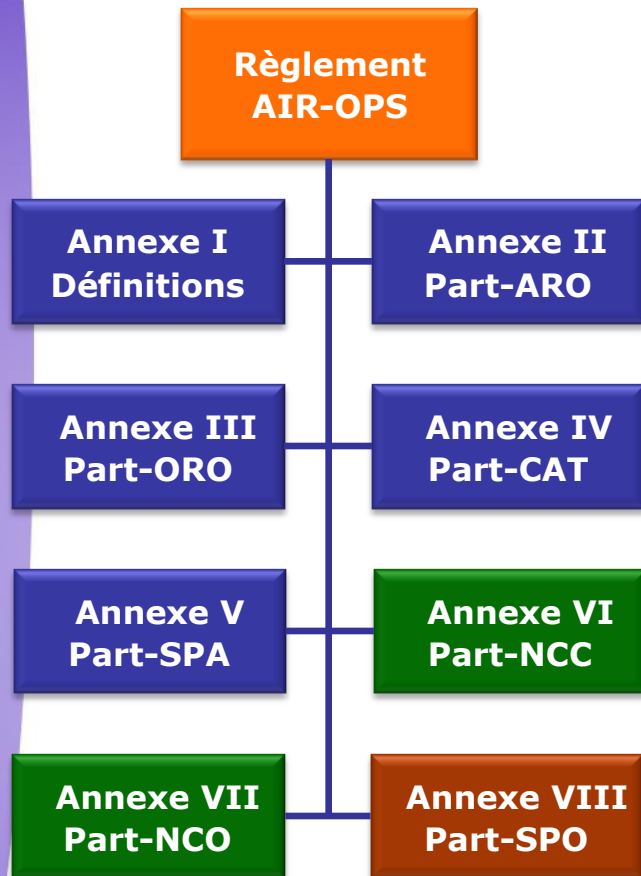


1.1) Règlement AIR-OPS



Structure réglementaire AESA





- **Part-ARO:** Exigences applicables à l'Autorité
- **Part-ORO:** Exigences organisationnelles applicables aux exploitants
- **Part-CAT:** Exigences techniques applicables aux opérations de transport aérien commercial (Avion et Hélicoptères sauf vols circulaires)
- **Part-SPA:** Agréments Spécifiques

Règlement modificatif n° 800/2013 entré en vigueur le 25 août 2013

Mise en application fixée au 25 août 2016

- **Part-NCO:** Exigences techniques applicables aux opérations non commerciales avec des aéronefs à motorisation non complexe
- **Part-NCC:** Exigences techniques applicables aux opérations non commerciales avec des aéronefs à motorisation complexe

Règlement modificatif n° 379/2014 entré en vigueur le 21 avril 2014

Mise en application fixée au 21 avril 2017

- **Part-SPO:** Exigences techniques applicables aux opérations spécialisées (équivalent activités particulières)
- **Modification Part-CAT:** Exigences techniques applicables aux opérations de transport aérien commercial (vols circulaires)

Applicabilité AIR-OPS / SPO

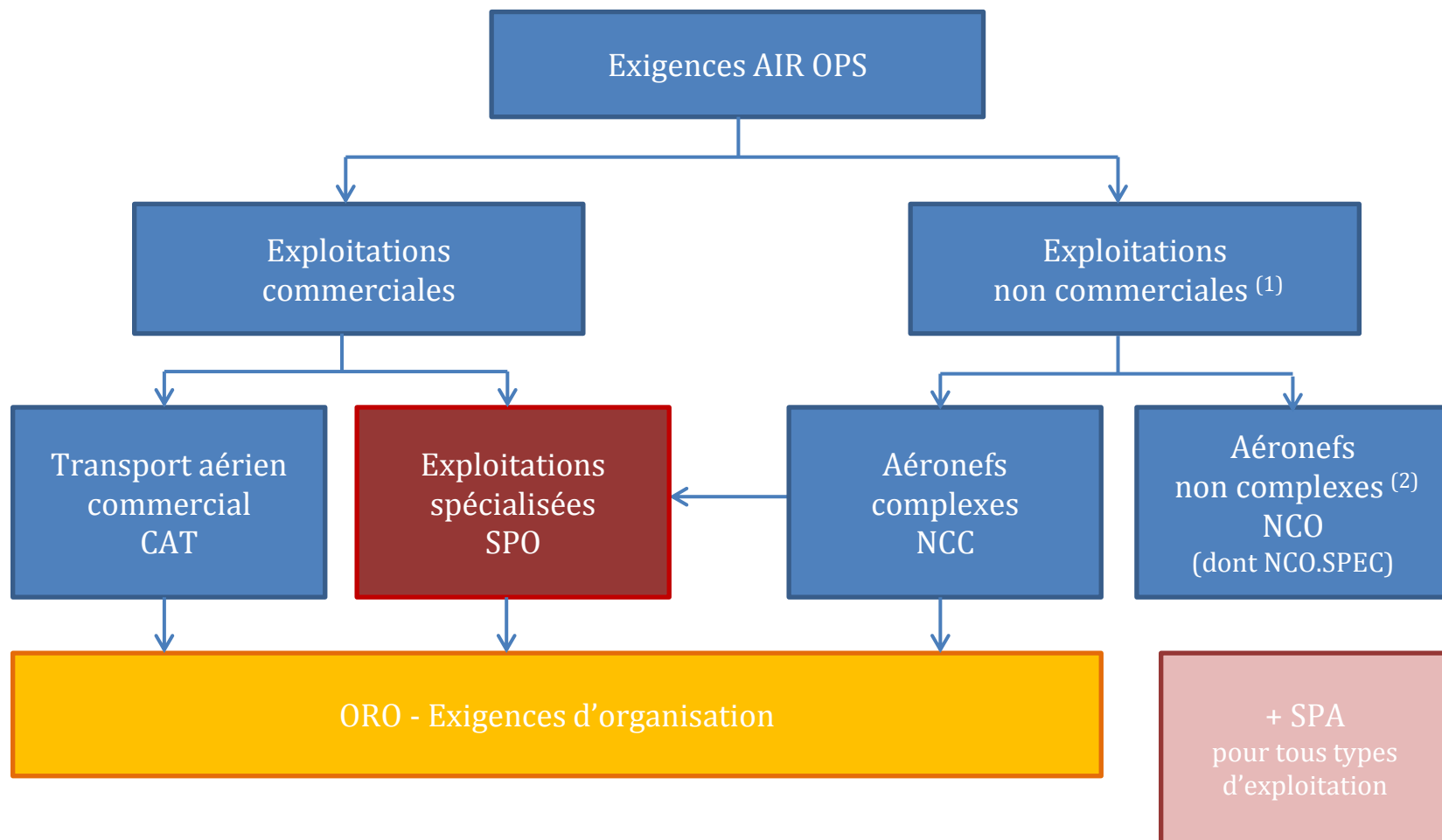
- **Quels exploitants sont concernés par la réglementation AIR-OPS ?**

Les exploitants d'aéronefs non « annexe II » – immatriculés ou non dans l'UE/AELE - résidant ou ayant leur principal établissement dans l'UE/AELE.

- **Qu'est qu'une exploitation spécialisée ?**

Une exploitation spécialisée désigne une exploitation autre que le transport aérien, consistant à utiliser un aéronef (*non « annexe II »*) pour des activités spécialisées (*commerciales ou non*) telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles, la publicité aérienne, la voltige, le remorquage de planeurs, le parachutage (*liste non exhaustive*).

AIR-OPS / Exploitations spécialisées



(1) dont cas particuliers de l'article 6.4a de la « cover regulation »

(2) et avions multiturboprops < 5,7 T

AIR-OPS / Exploitations spécialisées

Exploitations Spécialisées

Type d'exploitation	Commerciale	Non commerciale ⁽¹⁾	
Type d'aéronef	Tout aéronef	Aéronef complexe	Aéronef non complexe ⁽²⁾
Annexes applicables	ORO + SPO + SPA (Manex, SGS, SOP,...)	ORO + SPO + SPA (Manex, SGS, SOP, ...)	NCO (dont NCO.SPEC) + SPA
Démarches auprès de l'Autorité	Demandes d'approbation de LME, d'agrément SPA, d'autorisation des locations, d'autorisation « haut risque » Déclaration	Demande d'approbation LME Demandes agréments SPA Déclaration	Demandes d'agrément SPA

(1) dont cas particuliers du 6.4a de la « cover regulation »

(2) et avions multiturboprops < 5,7 T

AIR-OPS / Exploitations spécialisées

- **Que contient la Partie ORO ?**

1. Elle contient des exigences organisationnelles applicables à l'exploitant. C'est cette annexe qui contient la majorité des exigences nouvelles par rapport à la réglementation française (arrêté du 24 juillet 1991).
2. Il est notamment requis pour l'exploitant d'établir un Manuel d'Exploitation, de mettre en place un système de gestion de la sécurité, d'assurer la formation initiale et continue de ses équipages, de faire approuver ses listes minimales d'équipements (LME), ...
3. La Partie ORO exige que les exploitants déclarent leur opérations à l'autorité.

- **Que contient la Partie SPO ?**

Elle contient des exigences techniques proche de celles contenues dans la réglementation nationale. Elle contient en plus quelques exigences spécifiques aux exploitations spécialisées. Il est requis pour l'exploitant d'effectuer une analyse de risques et de développer des procédures d'exploitation standards (SOP) applicable à son activité. Ces SOP doivent être intégrées ou annexées au MANEX.

- **Que contient la Partie SPA ?**

Elle contient des exigences techniques applicables à des types particuliers d'exploitations (transport de marchandises dangereuses, réduction d'espacement vertical, décollage/atterrissage par faible visibilité...)



1.2) SPO – Principes généraux



SPO - Principes généraux

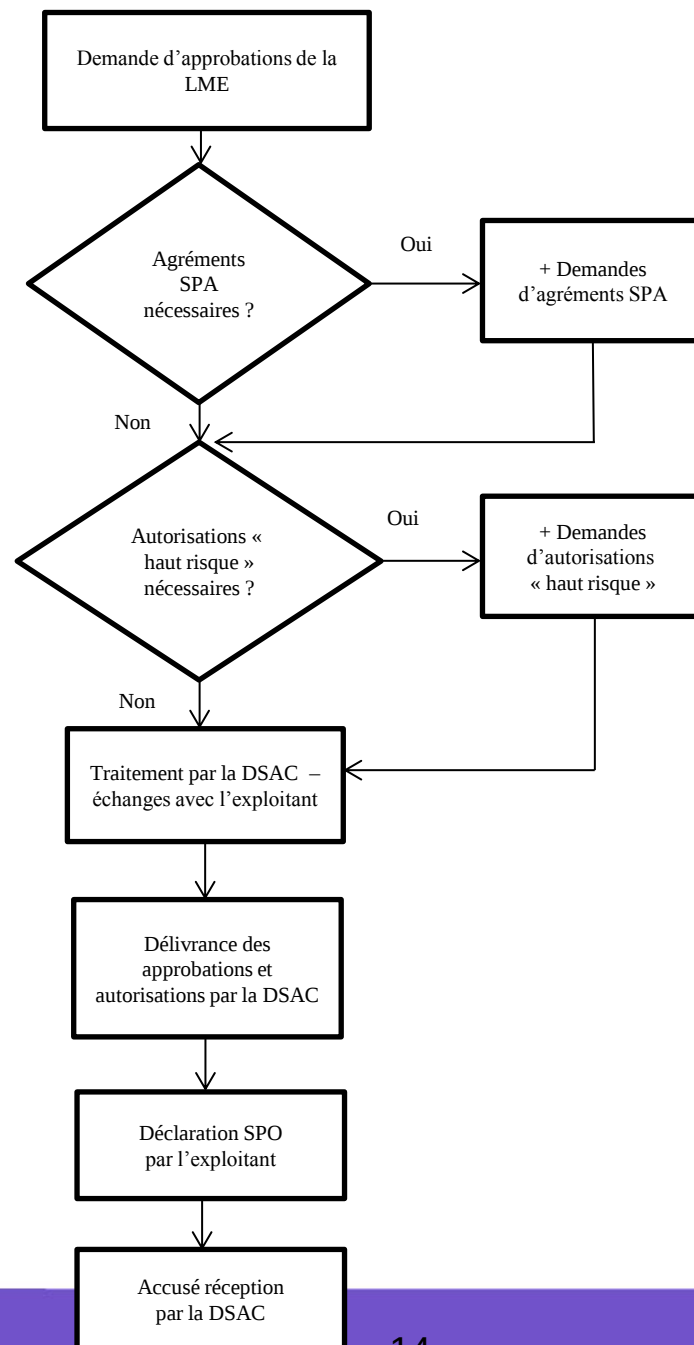
- L'exploitant met en place un système de gestion (ORO.GEN.200).
- L'exploitant développe la documentation requise :
 - Documentation du système de gestion (ORO.GEN.200(a)(5)),
 - Listes Minimales d'équipements (ORO.MLR.105),
 - Manuel d'exploitation (ORO.MLR.100),
 - Evaluations des risques des activités (SPO.OP.230),
 - Procédures standards d'exploitation (SOP) (SPO.OP.230),
 - Programme de formation sur les marchandises dangereuses (ORO.GEN.110(j)),
 - Programmes de formation et contrôles (initiaux et continus) des équipages et des personnels spécialisés (ORO.FC et SPO.OP.230).



SPO - Principes généraux

- Autorité compétente : *celle de l'État de l'UE/AELE dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou dans lequel il réside.*
- L'exploitant obtient de l'Autorité compétente :
 - approbation de la LME de ses aéronefs,
 - agréments spécifiques nécessaires à son exploitation,
 - autorisation des locations d'aéronefs extracommunautaires, le cas échéant (*pour SPO commercial*),
 - autorisation d'exploitations spécialisées à haut risque, le cas échéant (*pour SPO commercial*).
- L'exploitant déclare à l'Autorité compétente ses exploitations (*types d'exploitations, types d'aéronefs, agréments SPA, exploitations haut-risques, déclaration de conformité*).
- Les changements du périmètre de l'exploitation font l'objet d'une nouvelle déclaration.
- Surveillance continue par l'Autorité compétente.





1.3) Système de gestion



Système de gestion (ORO.GEN.200)

- Le système de gestion comprend les éléments et principes cités au § ORO.GEN.200(a).
 - Mais il est adapté à la taille de l'exploitant ainsi qu'à la nature, la complexité, les dangers et les risques de son exploitation.
- ➡ Classement complexe / non complexe des exploitants (cf. AMC1 ORO.GEN.200(b))
- ➡ Simplifications pour exploitants non complexes

Système de gestion

(ORO.GEN.200)

- Politique sécurité et objectifs associés :
(§ 3.2 du guide DSAC « système de gestion ») – à *spécifier dans le manex A.3*
 - Déclaration du cadre responsable, **culture juste** (§ 3.2 du guide DSAC « système de gestion »)
 - Responsabilités en matière de sécurité, **objectifs** (§ 3.2, § 3.2.1 du guide DSAC « système de gestion »)
 - **Désignation de personnes en charge de la sécurité** (§ 3.2 du guide DSAC « système de gestion »)
 - **Plan d'intervention d'urgence (ERP)** (§ 3.3.7 du guide DSAC « système de gestion ») - fiche de consignes, organisation en cas d'urgence
 - Documentation des procédures/méthodes du SG - *dans le manex A.3*

Système de gestion (ORO.GEN.200)

- Gestion des risques :

(§ 3.3 du guide DSAC « système de gestion » et § 7.2.1 et annexes I à VI du guide DSAC « Partie SPO ») – *utilisation du registre des risques (GM3 ORO.GEN.200(a)(3) ou GM1 SPO.OP.230)*

- Identification des dangers (§ 3.3.2 du guide DSAC « système de gestion » et annexe VI du guide DSAC « Partie SPO »)
- Evaluation du risque associé à chaque danger (§ 3.3.3 du guide DSAC « système de gestion » et annexes II à V du guide DSAC « Partie SPO »)
- Atténuation du risque (§ 3.3.4 du guide DSAC « système de gestion » et annexes II à V du guide DSAC « Partie SPO »)
- Recueil des événements et analyse (§ 3.3.2 du guide DSAC « système de gestion ») – *fiche événement/ASR*
- Prise en compte des sources externes (§ 3.3.2 – 6 du guide DSAC « système de gestion ») – *veille sites Internet BEA, constructeur, ...*



Systeme de gestion

(ORO.GEN.200)

- Assurance de la sécurité :
 - Mesure et surveillance de la performance sécurité, amélioration continue (§ 3.2.1 du guide DSAC « système de gestion »)
 - Gestion des changements (§ 3.3.1 – c du guide DSAC « système de gestion ») – *identifier les dangers associés au changement et utiliser le registre des risques*
- Promotion de la sécurité :
 - Formation et promotion de la culture sécurité (§ 3.4.1 du guide DSAC « système de gestion »)
 - Communication sécurité (§ 3.4.2 du guide DSAC « système de gestion ») – *partage de l'information sécurité*

Système de gestion (ORO.GEN.200)

- Surveillance de la conformité pour un exploitant non complexe :
 - A minima, réalisation des audits de surveillance de la conformité et des inspections à l'aide d'une « check-list de surveillance de la conformité ».
 - Les conclusions des audits/inspections peuvent être consignées dans un « rapport de non-conformité ».
 - Des modèles de tels documents sont donnés dans le GM3 ORO.GEN.200(a)(6) (cf. § 7.2.1 du guide DSAC « Partie SPO »)

Personnels d'encadrement du SG

(ORO.GEN.210 + ORO.AOC.135)

- Un cadre responsable (CR), chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace.
- Un responsable de la surveillance de la conformité réglementaire (RSC) et un responsable de gestion de la sécurité (RGS).
- Et pour les exploitations spécialisées commerciales, un responsable désigné, ayant les compétences adéquates, pour chacun des domaines suivants :
 - opérations en vol (RDOV),
 - formation des équipages (RDFE),
 - opérations au sol (RDOS),
 - maintien de la navigabilité (RDMN).



Personnels d'encadrement du SG

(ORO.GEN.210 + ORO.AOC.135)

- Possibilité de cumul des tâches et responsabilités (cf. § 3.1.2 –a)5) du guide DSAC « système de gestion »)
- Possibilité d'externalisation de certaines fonctions, notamment RSC et RGS (cf. § 3.1.2 –a)6) du guide DSAC « système de gestion »)
- Plus petite organisation possible pour un exploitant non complexe :
 - le dirigeant responsable cumulant toutes les fonctions hormis RSC, et
 - un RSC indépendant pour la surveillance de conformité.

Exploitants complexes

(AMC1 ORO.GEN.200(b))

- Si plus de 20 ETP impliqués dans activités soumises au règlement CE n° 216/2008.
- Pour exploitants avec moins de 20 ETP, au choix de l'Autorité compétente en fonction de :
 - l'ampleur et la complexité de leur activité,
 - critères de risque, en considération des exploitations réalisées, de la flotte utilisée et de l'environnement opérationnel.
- ≈10% des exploitants SPO peuvent être considérés complexes (en majorité des exploitants CAT+SPO)



1.4) Documentation



Manuel d'exploitation

(ORO.MLR.100)

- Canevas : AMC4 ORO.MLR.100
+ parties de AMC3 ORO.MLR.100 (*Manex CAT*)
- Structure en 4 parties :
 - Partie A : généralités/fondements, comprenant toutes les politiques, consignes et procédures d'exploitation qui ne sont pas liées à un type d'aéronef
 - Partie B : sujets liés à l'exploitation de l'aéronef, comprenant toutes les consignes et procédures liées aux types d'aéronefs et équipements spécifiques utilisés par l'exploitant
 - Partie C : instructions spécifiques relatives aux exploitation spécialisées et à la route/à la région et à l'aérodrome/au site d'exploitation
 - Partie D : formation, comprenant l'ensemble des instructions relatives à la formation du personnel nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation

Manuel d'exploitation

(ORO.MLR.100)

- Avant la déclaration SPO, le Manex ne fait pas l'objet d'une approbation globale, ni même d'une revue globale par l'Autorité compétente.
- Seule la partie LME est approuvée.
- Certaines parties sont à fournir à l'Autorité compétente pour l'obtention :
 - des agréments SPA, ou
 - des autorisations d'exploitations commerciales à haut risque.



Liste Minimale d'Équipements

(ORO.MLR.105)

- Approuvée par la DSAC et basée sur :
 - AMCs ORO.MLR.105,
 - LMER constructeur et configuration aéronef,
 - consignes de navigabilité et opérationnelles,
 - conditions d'exploitation,
 - exigences réglementaires (AIR-OPS, SERA).
- Guide LME sur pages web DSAC
- Extensions d'intervalles de rectification à approuver par la DSAC
- Reconnaissance des LME approuvées par les Etats d'immatriculation avant le 21 avril 2017



Liste Minimale d'Equipements

(ORO.MLR.105)

- Principes à respecter :
 - Personnaliser la LME par rapport à la LMER
 - Utilisation de la LMER correspondant au modèle d'aéronef (ou à défaut utilisation de la CS-(GEN)-MMEL) ;
 - Renseignement des nombres « installés » et « requis » ;
 - Ne pas évoquer des items non installés sur l'aéronef ;
 - Procédures opérationnelles et d'entretien à décrire et personnaliser ;
 - « Moyens alternatifs » ou « Autres moyens » à décrire ;
 - Préciser les « requis/exigences applicables » (règlements, règles de l'air et/ou procédures exploitant).
 - Tolérances de la LME pas moins restrictives que celles de la LMER

1.5) Autorisations et agréments



Autorisations « Haut risque »

(ORO.SPO.110)

- **Qu'est ce qu'une « exploitation spécialisée commerciale à haut risque » ?**

Toute exploitation spécialisée commerciale :

- effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d'être compromise en cas d'urgence ou,
- selon les critères de l'Autorité compétente, toute exploitation spécialisée commerciale qui, en raison de sa nature particulière et de l'environnement local dans lequel elle a lieu, fait courir un risque important, en particulier aux tiers au sol.



Articles 15 à 18 de l'arrêté du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement AIR-OPS.



Autorisations « Haut risque »

(ORO.SPO.110)

Exploitations spécialisées commerciales à « haut risque » 1/2 :

Toute activité effectuée, hors parachutage en manifestation aérienne, au-dessus d'une agglomération, d'un établissement « seuil haut » ou à proximité d'un rassemblement de personnes,

- à une hauteur à laquelle les performances de l'aéronef, dans l'éventualité de la panne d'un moteur, ne permettent pas d'assurer la poursuite du vol ou un atterrissage forcé, hors de l'agglomération, du rassemblement de personnes ou de l'établissement « seuil haut », et sans risque pour les personnes au sol sans lien direct avec l'activité ;
- à une hauteur inférieure à certaines valeurs dépendant de la taille de l'agglomération ou du rassemblement de personnes, de l'aéronef utilisé et des conditions jour/nuit ;



Autorisations « Haut risque »

(ORO.SPO.110)

Exploitation spécialisée commerciale à « haut risque » 2/2 :

- Toute activité effectuée en hélicoptère au-dessus d'une agglomération, d'un rassemblement de personnes ou d'un établissement « seuil haut » avec une combinaison de hauteur et de vitesse ne permettant pas un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne d'un moteur ;
- Transport de charges externes par hélicoptères avec survol d'une agglomération, d'un rassemblement de personnes ou d'un établissement « seuil haut » ;
- Héliportage de personnes en charges externes sans que l'hélicoptère utilisé dispose de la capacité à maintenir un vol stationnaire hors effet de sol en cas de panne d'un moteur ;
- Vols à sensations effectués avec plus de deux personnes, équipage non compris, ou à l'aide d'un aéronef complexe ;
- Prises de vues d'événements sportifs à une hauteur < 50 m ;
- Simulations d'opérations militaires ;
- Les vols de parade effectués lors d'une manifestation aérienne de grande importance.



Autorisations « haut risque »

(ORO.SPO.110)

- Autorisation (*limitée ou pas dans le temps*) délivrée par l'Autorité compétente, basée sur (ORO.SPO.110(b)) :
 - description du système de gestion de l'exploitant,
 - description de l'exploitation spécialisée,
 - évaluation des risques et procédures d'exploitation standard (SOP) correspondantes (SPO.OP.230).
- Formulaire de demande sur pages web DSAC (ORO.SPO.110 (c)).
- Outils documentaires et canevas en AMCs SPO.OP.230 et dans le guide DSAC SPO.

Autorisations des locations et affrètements

(ORO.SPO.100(c))

- Autorisation par l'Autorité compétente pour les exploitations spécialisées commerciales d'aéronefs extracommunautaires (en locations « coque-nue » ou affrètements), basée sur :
 - justification du besoin opérationnel,
 - démonstration de l'équivalence du niveau de sécurité (navigabilité aéronef, procédures exploitant TCO),
 - limitation à 7 mois de location/affrètement.
- Formulaire de demande sur pages web DSAC.
- Procédure et principes rappelés dans le guide DSAC SPO.

Agréments spécifiques – Partie SPA

- Approbation par la DSAC des exploitations PBN (RNP APCH AR et RNP 0.3), NAT-HLA, RVSM, LVO et DG
- Nouvel agrément HOFO en 2018
- Conditions sur équipements, équipage (expérience, formation initiale et continue), procédures, performances
- Guides sur pages web DSAC
- Pour aéronefs extracommunautaires en exploitation non commerciale, les agréments PBN, RVSM et MNPS sont reconnus (mais pas les autres)

1.6) Exploitations mixtes



Exploitations mixtes - Manex

- Un exploitant CAT+SPO(+NCC) peut choisir de faire :
 - un seul Manex couvrant l'ensemble de ses activités, ou
 - un Manex dédié à chaque activité.
- Dans le deuxième cas, les parties communes peuvent être détaillées dans un seul des manuels – de préférence celui du CAT - et les autres manuels y font alors référence.
- L'exploitant doit alors être vigilant sur les révisions de son manuel de référence et impact potentiel sur les autres activités et les manuels dédiés.

Exploitations mixtes - Manex

- Un exploitant relevant à la fois de l'AIR-OPS (aéronefs et activités EASA) et de la réglementation nationale (ballons/planeurs, aéronefs annexe II, activités exclues du 216/2008) peut choisir de faire :
 - un Manex couvrant l'ensemble de ses activités ou
 - un Manex et un MAP, dédié à chaque référentiel.
- Dans le cas d'un manuel (Manex) unique :
 - L'exploitant le dépose à la DSAC IR accompagné d'une matrice de correspondance entre les chapitres du canevas MAP de l'arrêté de 91 et les chapitres de son Manex (structure AMC4 ORO.MLR.100).
 - Attestation de dépôt fusionnée avec l'accusé réception SPO.



Exploitations mixtes - LME

- Solutions possibles :
 - LME « la plus restrictive » permettant de répondre à toutes les contraintes dépendant des types d'exploitations,
 - LME « générique » dans laquelle le type d'exploitation est une condition de dispatch pour ouvrir une tolérance,
 - LME dédiée pour type d'exploitation
- LME « la plus restrictive » :
 - Indépendante du type d'exploitation : pour chaque item, l'exploitant évalue et retient les conditions de dispatch les plus contraignantes sur les différents types d'exploitations.
 - Si le nombre d'équipements dépend du type d'exploitation, l'exploitant veille à installer le nombre d'équipement le plus contraignant et à le renseigner dans sa LME.
 - L'exploitant précise dans sa matrice de traçabilité l'origine des tolérances retenues (généralement celles du CAT).
 - A minima, un exploitant CAT révisé sa LME pour y introduire les nouveaux types d'exploitations dans le préambule.

Exploitations mixtes - LME

- LME « générique » ou LMEs « dédiées » :
 - Le type d'exploitation est une condition de dispatch : par exemple possible d'ouvrir une tolérance en B pour du CAT et en C pour du SPO.
 - Attention particulière à porter sur certains points dans les procédures exploitants (utilisation LME(s) par équipages, gestion des défauts par maintenance) pour couvrir le passage d'un type d'exploitation à un autre :
 - Gestion des items ouverts dans un régime (avec un délai D par ex) lors de l'exploitation dans un autre régime (délai C pour la même panne) ;
 - Date de prise en compte du délai plus restrictif ;
 - Temps passé dans une exploitation à prendre en compte lors du passage à une autre exploitation ;
 - Gestion par la maintenance des éventuels changements dynamiques des délais de remise en service.



Exploitations mixtes – Autres aspects

- Programmes et séances de formation communs : possible pour thèmes de formation transverses.
- Contrôles de formation (notamment CHL) communs : possible pour thèmes de contrôle transverses.
- Système de gestion commun : recommandé.

Questions



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

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

2) Témoignages d'exploitants



Témoignages d'exploitants

- Station de pilotage du port du Havre : exploitant SPO-NCC hélicoptères
- Aerosotravia : exploitant SPO avions

Questions



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

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

3) Points techniques spécifiques



3.1) Ajustements réglementaires



HESLO / HEC

- Publication d'une opinion EASA en mars 2017 pour :
 - simplifier les catégories HEC/HESLO,
 - simplifier des critères de qualification instructeur HEC/HESLO,
 - faire un focus sur la formation en vol,
 - faciliter l'enchaînement des formations HESLO 1 et 2,
 - définir le minimum de formation pratique pour HESLO 1 et 2,
 - accepter des PCDS simples (harnais) non qualifiés « aéro »
- Les exploitants SPO concernés peuvent notifier un moyen alternatif de conformité (AltMoc) à la DSAC pour anticiper ces mesures pour la formation de leurs pilotes HEC/HESLO.
- Pour les exploitants « haut risque », l'AltMoc proposé devra être soumis à l'acceptation de la DSAC conformément à l'ORO.GEN.120 b)&d).



HESLO / HEC

	Définition actuelle	Définition proposée
HESLO 1	Ligne courte < 20 m	Ligne courte < 20 m
HESLO 2	Ligne longue > 20 m	Ligne longue > 20 m
HESLO 3	Logging	HESLO spécialisé (liste d'activités)
HESLO 4	Construction	HESLO avancé (montage/démontage de structures, déroulage de câbles)
HESLO 5	Charges lourdes (> 1,5T)	Supprimé
HEC 1	Ligne courte < 25 m Altitude < 3000 m	Ligne courte < 25 m
HEC 2	25 m < ligne < 50 m Altitude de 3000 à 3500 m	Ligne longue > 25 m
HEC 3	Ligne > 50 m Altitude > 3500 m	Supprimé

Formation HESLO/HEC

	Texte actuel AMC	Proposition EASA
Expérience requise	Avant de commencer la formation exploitant	Avant la fin de la formation exploitant
Formation théorique	Requise	Requise
Formation pratique	Non requise	• Double commande • Supervision en cockpit • Supervision du sol
Contrôle	Non requis	Initial requis
Instructeur HESLO/HEC	• 500 h dans la catégorie HESLO considérée • 100 cycles HEC dans la catégorie considérée • Expérience FI/TRI	• 500 h HESLO + qualification et 10 h dans la catégorie • 100 cycles HEC dans la catégorie • Expérience d'instructeur SPO avant le 21/04/2017, ou avoir suivi le module « enseignement et apprentissage » de la qualification FI/TRI

Commandant de bord en HESLO

	Critères dans proposition EASA
HESLO 1	10 h sur type avant formation HESLO 1 Formation vol HESLO 1 effectuée : minimum de 5 h et 50 cycles HESLO Vols HESLO 1 sous supervision réalisés : minimum de 8 h, 80 cycles et 5 missions HESLO 300 h CDB (H) Contrôle initial satisfaisant
HESLO 2	10 h sur type et 100 cycles HESLO avant formation HESLO 2 Formation vol HESLO 1 effectuée + minimum de 2 h et 20 cycles avec une ligne longue Vols HESLO 2 sous supervision réalisés : minimum de 5 h, 50 cycles et 5 missions avec une ligne longue Contrôle initial satisfaisant
HESLO 3	10 h sur type et 500 cycles HESLO avant formation HESLO 3 Formation vol HESLO 3 effectuée Vols HESLO 3 sous supervision réalisés 15 h sur type en HESLO 1 ou 2 Contrôle initial satisfaisant
HESLO 4	1000 h sur hélicoptères, 10 h sur type et 2000 cycles HESLO avant formation HESLO 4 Formation vol HESLO 4 effectuée Vols HESLO 4 sous supervision réalisés 15 h sur type en HESLO 1 ou 2 Contrôle initial satisfaisant

HESLO / HEC

- Prise en compte des formations (DNC) et expérience acquise dans l'exploitation sous arrêté de 1991 (« loi du grand-père ») :
 - conformément à l'ORO.GEN.120, les exploitants SPO concernés peuvent notifier un moyen alternatif de conformité (AltMoc) à la DSAC, ou, pour les exploitants « haut risque », le soumettre à l'acceptation de la DSAC, et/ou
 - un AltMoc générique peut être élaboré par la DSAC sur la base d'une proposition de la profession.



Exploitation CAT+SPO

- 2 cas :
 - Exploitation mixte CAT+SPO au sein d'un même exploitant :
 - ORO.AOC.125 couvre le cas CAT+NCC/NCO mais pas CAT+SPO
 - ➡ Déclaration/autorisation SPO requise de l'exploitant CAT
 - Exploitation mixte d'un même aéronef entre plusieurs exploitants relevant de régimes différents (CAT/SPO/NCx/ATO) :
 - Aéronef retiré du CTA de l'exploitant CAT quand exploité par d'autres non CAT ;
 - Autres exploitants assument la responsabilité de l'exploitation selon le règlement qui leur est applicable.

Exploitation CAT+SPO

- Proposition EASA d'introduire de nouveaux paragraphes ORO.GEN.111 et NCO.GEN.104 :
 - Permettre l'utilisation d'un aéronef sous CTA par d'autres exploitants non CAT ;
 - Identification de l'aéronef dans la documentation de l'exploitant CAT ;
 - Procédures pour identifier quel exploitant est responsable du contrôle opérationnel pour chaque vol hors CTA ;
 - Description du transfert de contrôle opérationnel entre les exploitants.
 - Précision des responsabilités des autres exploitants ;
 - Maintien de navigabilité sous responsabilité de l'exploitant CAT.

➡ Opinion publiée en mars/avril 2017

➡ Possibilités d'anticipation en cours de définition



3.2) Exploitations haut risque



Exploitations transfrontières

(ARO.OPS.150(f))

- L'exploitant Français désirant réaliser dans un autre Etat Membre une exploitation classée à haut risque par l'autorité compétente de cet Etat Membre soumet son analyse de risques et ses SOP à sa DSAC locale (en langue anglaise ou dans la langue de l'Etat Membre) qui les transmet à l'autorité de l'Etat Membre.
- L'autorité de l'Etat Membre les examine et les commente comme pour ses exploitants nationaux, en tenant informée la DSAC des échanges.
- Quand l'autorité de l'Etat Membre est satisfaite des documents de l'exploitant, elle en informe la DSAC et lui communique les conditions associées à son accord sur l'exploitation prévue.
- Lorsque la DSAC est également satisfaite par les documents de l'exploitant, elle lui délivre l'autorisation (ou révision de l'autorisation déjà existante pour une exploitation « haut risque » en France).
- Processus inverse pour exploitants communautaires venant en France.

Critères « haut risque » des Etats membres : page web EASA à venir

Exploitations non commerciales et Haut risque

- La plupart des exploitations non commerciales qui auraient été soumises à autorisation «haut risque » en SPO commercial requièrent une autorisation préfectorale afin de déroger à SERA et aux arrêtés de 57 et 58.
- Lors du traitement d'une telle demande, seront étudiées les analyses de risques et les SOPs/check-lists associées.
- À ce titre, les exploitants spécialisés non commerciaux (SPO non commercial ou NCO.SPEC) seront de fait traités comme des SPO commerciaux « haut risque » autorisés ponctuellement.



4.3) Marchandises dangereuses

Formations marchandises dangereuses (ORO.GEN.110(j))

- L'exploitant établit et maintient des programmes de formation des personnels sur les marchandises dangereuses, selon IT OACI, même en l'absence d'agrément SPA.DG.
- Les programmes sont proportionnés aux responsabilités du personnel (cf. guides MD sur site web DGAC).
- Pour les exploitants ne transportant pas de MD, les programmes ne sont pas soumis à l'approbation de la DSAC (cf. dernière révision AIR-OPS publiée récemment).

Formations marchandises dangereuses (ORO.GEN.110(j))

Pourquoi ceux qui n'en transportent pas sont-ils concernés :

- pour éviter d'en accepter en « fret » (dans les colis, ...),
- pour éviter que les membres d'équipage (pilotes, ...) et les personnels spécialisés ne transportent sur eux ou dans leurs bagages/sacoches des marchandises dangereuses non autorisées par la réglementation, par méconnaissance ou ignorance.

d'où les obligations de :

- formation/sensibilisation des personnels,
- définition et mise en œuvre de procédures opérationnelles,
- information des tiers.



Le transport de marchandises dangereuses (SPA.DG)

Les exploitants transportant des marchandises dangereuses doivent disposer d'un agrément (SPA.DG) à l'exception de cas où cet agrément n'est pas nécessaire, notamment :

- exemptions générales définies dans les IT de l'OACI (par exemple MD larguées en vue du déclenchement préventif d'avalanche,...),
- exemptions accordées aux exploitants pour des MD nécessaires à la navigabilité et à l'exploitation conformément aux règlements (EFB),
- emport de MD par les membres d'équipage et les personnels spécialisés, sur eux ou dans leurs bagages/sacoches, si ces MD entrent dans la liste définie en partie 8 des IT (voir aussi site internet du ministère).



Marchandises dangereuses / HESLO

- SPO.SPEC.HESLO.110 : possibilité de transport de marchandises dangereuses à destination ou en provenance de lieux non habités ou isolés sous dérogation si non respect des dispositions des Instructions techniques OACI.
- Ce type de transport de MD à l'élingue nécessite un agrément SPA.DG qui inclut la dérogation aux IT en conditions/limitations associées.

Marchandises dangereuses / hors SPA

- SPO.GEN.150b)2) : possibilité de transport de MD sans SPA.DG pour si MD transportées par des personnels spécialisés ou des membres d'équipage, ou se trouvant dans des bagages dissociés de leurs propriétaires, conformément à la partie 8 des IT OACI.
- Par exemple sont autorisés ou non d'emport à ce titre :
 - Batteries pour équipements portables divers : oui, avec les restrictions de la partie 8 des IT (énergie, nombre, protection).
 - Tronçonneuse thermique :
 - oui si réservoir vide de carburant (la tronçonneuse n'est pas alors une MD),
 - non si réservoir contient du carburant *
 - Carburant pour tronçonneuse : non *
 - Bouteille de gaz pour ravitaillement GAZEX : non *
- * Ces cas peuvent être traités par agrément SPA.DG. Si les conditions de transport (notamment emballage) ne sont pas intégralement respectées, l'agrément identifiera les procédures du MANEX couvrant ces écarts aux dispositions des IT OACI.

Marchandises dangereuses / PIDA

- Le système Daisy Bell ne fait pas partie des exemptions générales définies en partie 1, chapitre 1, paragraphe 1.1.5 des IT OACI (à la différence du largage d'explosifs PIDA).
- Un agrément SPA.DG sera donc nécessaire.
- La prise en compte de système type Daisy Bell comme exemption générale est en cours de discussion à l'OACI à l'initiative de la France mais l'issue n'est pas envisagée à très court terme.

3.4) Points divers



CAMO externe / RDMN

- En SPO, possibilité d'externaliser la fonction CAMO, en contractualisant cette sous-traitance selon le modèle de l'appendice I de la Part M.
- Le contrat type couvre en particulier les aspects suivants :
 - Section 5.1 : Obligations du CAMO
 - Section 5.2 : Obligations de l'exploitant / du propriétaire
- En conséquence, une personne chez l'exploitant doit être en charge des obligations de la Section 5.2 ; cette personne est donc le RDMN requis par l'ORO.AOC.135(a)(4).
- Qualifications : la Part M contient des exigences de qualification seulement pour les personnels d'un CAMO (cf. M.A.706), il n'y a pas d'exigences pour les qualifications du responsable désigné par l'exploitant pour respecter les obligations de la Section 5.2 du contrat.

➡ Le GM2 ORO.AOC.135(a) §(f) ne s'applique donc pas.



Questions



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

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

4) Surveillance par l'Autorité



Programme de Surveillance SPO

- Repose sur des audits et des inspections, y compris des inspections inopinées.
- Etabli en fonction de :
 - la nature spécifique de l'exploitant,
 - la complexité de son exploitation,
 - l'évaluation des risques liés au type d'exploitation,
 - des données fournies par les activités de surveillance antérieures,
 - l'éventuelle conformité de l'exploitant à des standards industriels reconnus.



Programme de surveillance SPO

- Pour exploitations déclarées :
 - Sélection annuelle d'exploitants à inspecter/auditer, en fonction des critères précités
 - Audits/Inspections planifiés, par échantillonnage défini selon risques et exigences applicables
 - Pourcentage minimal d'inspections inopinées
 - Cycle maximal de 48 mois pour chaque exploitant à partir de la première déclaration reçue
 - Nombre d'inspections pour un exploitant sur son cycle peut varier selon le retour d'expérience

➡ au minimum 1 audit/inspection tous les 4 ans



Programme de surveillance SPO

- Exploitations à haut risque autorisées :
 - Programme pour chaque exploitant à fixer en fonction des critères précités
 - Audits/Inspections planifiés + inspections inopinées
 - Cycle de 24 mois pour chaque exploitant à partir de la date d'autorisation (extensible à 48 mois selon retour d'expérience)
 - A adapter selon durée de l'autorisation si celle-ci est limitée

Programme de surveillance SPO

- Principaux thèmes audités :
 - Système de gestion,
 - Installations et moyens sur base,
 - Formation et maintien de compétence,
 - Préparation des vols,
 - Documentation
- Pour exploitants relevant aussi du CAT/NCC, mise en commun maximale des audits/inspections avec ceux réalisés au titre de leur surveillance CAT/NCC.

Programme de surveillance SPO

Durées indicatives

	Exploitant non complexe	Exploitant complexe
Exploitation bas risque déclarée	1 INSP tous thèmes tous les 48 mois, 1 Jour	2 audits sur cycle de 48 mois : 1 AUD Organisation-Sécurité des vols, 1 jour, en alternance avec, 1 AUD Formation-Préparation des vols, 1 jour
Exploitation haut risque autorisée	1 INSP tous thèmes tous les 24 mois, 1 Jour	2 audits sur cycle de 24 mois : 1 AUD Organisation-Sécurité des vols, 1 jour, en alternance avec, 1 AUD Formation-Préparation des vols, 1 jour



Traitements des constatations

- Constatation :
non-conformité par rapport aux exigences applicables, par rapport aux procédures et manuels de l'exploitant, ou par rapport au contenu d'une déclaration
- Constatation de niveau 1 :
non-conformité significative qui réduit la sécurité ou met gravement en danger la sécurité du vol
- Constatation de niveau 2 :
toute non-conformité qui réduit la sécurité ou met potentiellement en danger la sécurité du vol

Traitements des constatations

- Constatation de niveau 1
⇒ interdiction ou limitation des activités et, si nécessaire, retrait ou limitation ou suspension des autorisations et approbations détenues, jusqu'à ce que l'exploitant ait appliqué une action corrective suffisante.
- Constatation de niveau 2
⇒ la DSAC accorde un délai de mise en œuvre (< 3 mois) de l'action corrective correspondant à la nature de l'écart.

Délai éventuellement prolongeable sur la base d'un plan d'actions correctives accepté par la DSAC.

Reclassification en niveau 1 si délai non respecté ou plan d'actions correctives insuffisant.

Questions



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

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

LIENS

- Dernière version consolidée du **règlement (CE) N° 216/2008** :
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008R0216-20130129&qid=1444721485815&from=FR>
- Dernière version consolidée du **règlement « AIR OPS » (UE) N° 965/2012** :
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02012R0965-20160825>
- Dernière version consolidée du **règlement « AIR OPS » (UE) N° 965/2012** et de ses **AMC/GM** :
https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Air%20Ops%20Easy%20Access%20Rules_Rev.%207_Oct%202016.pdf
- Dernière révision du règlement AIR-OPS :
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R0363&from=EN>
- Page d'information EASA sur SPO :
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/specialised-operations-spo>
- Présentations du workshop EASA :
<https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Presentations-EASA-air-ops-workshop-bracing-for-part-SPO-implementation-12-01-2017.zip>

LIENS

- **Arrêté du 9 février 2015** relatif à l'application du règlement « AIR OPS » :
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030255048>
- **Arrêté du 18 août 2016** relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement AIR-OPS :
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/8/18/DEVA1619476A/jo>
- **Page DGAC sur AIR-OPS :**
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/reglementation-lexploitation-des-aeronefs-air-ops>
- **Guides DSAC :**
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs#e9>
- **Questions :** dsac-trans-irops-bf@aviation-civile.gouv.fr