

SOMMAIRE

Lexique.....	1
Généralités.....	2
Manuels	3
Agréments spécifiques.....	4
Déclaration.....	5

Lexique

Règlement AIR OPS : règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes.

Arrêté de transition du 9 février 2015 : Arrêté du 9 février 2015 relatif à l'application du règlement (UE) n°965/2012. Il détermine les modalités de transition entre les règles en vigueur à la date de sa publication et les règles européennes définies par le règlement AIR OPS.

Aéronef complexe :

- a) un avion :
- ayant une masse maximale certifiée au décollage 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*, 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.

** Le règlement (UE) n°965/2012 (AIR OPS) a été modifié en juillet 2016 pour permettre aux exploitants d'avions à turbopropulseurs de moins de 5.7 tonnes effectuant des opérations non commerciales d'appliquer la part-NCO (Exploitation d'aéronefs non complexes) au lieu des part-ORO et part-NCC. Il n'est donc plus demandé à ces exploitants de se déclarer.*

Exploitation NCC : Mise en œuvre d'un aéronef complexe à des fins non commerciales

Part-NCC : Exigences opérationnelles applicables à l'exploitation d'un aéronef complexe à des fins non commerciales au sein du règlement AIR OPS

Part-ORO : Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes au sein du règlement AIR OPS

Exploitation AIR OPS « Part-NCC »

AMC : Moyens Acceptable de Conformité (« Acceptable Means of Compliance »)

GM : Documents d'Orientation (« Guidance Material »)

SPA : Agrément Spécifique (« Specific Approval »)

Généralités

- J'exploite un Falcon 50 immatriculé à l'île de Man, dois-je appliquer le règlement AROPS ?

Selon l'article 8.1 du règlement (CE) n°216/2008, tout aéronef « *immatriculé dans un pays tiers et utilisé par un exploitant dont un Etat Membre supervise les activités, ou utilisé à destination, à l'intérieur ou au départ de la Communauté par un exploitant établi ou résidant dans la Communauté* » est soumis au règlement (UE) n°965/2012 dit « AIR OPS ». Si vous exploitez un aéronef complexe immatriculé dans un pays extra-communautaire et que votre principal établissement ou résidence se situe dans un Etat membre, vous devez donc appliquer ce règlement.

- Qu'est-ce que le « principal établissement » (principal place of business) ?

Le « principal établissement » est défini à l'annexe I du règlement AIR OPS (n°97) 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 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.

- J'exploite un Cessna Citation C560 en France, en Allemagne et en Suisse. Dans quel Etat Membre dois-je me déclarer ?

Conformément au paragraphe NCC.GEN.100, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'Etat membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou dans lequel il réside (cf FAQ sur le principal établissement). A défaut, vous devez vous déclarer auprès de l'Etat Membre dans lequel l'aéronef est principalement basé.

- La part-NCC est-elle la seule annexe du règlement AROPS que je dois appliquer ?

Le règlement AIR OPS comprend 9 annexes dénommées « Parties » ou « Parts » en anglais. Dans le cas d'une exploitation NCC, vous devez vous conformer à l'annexe III (Part-ORO : Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes) et à l'annexe VI (Part-NCC : Exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales).

De plus, si votre exploitation requiert des approbations spécifiques, par exemple, pour effectuer des opérations par faible visibilité (LVO), reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) ou transport de marchandises dangereuses (DG), vous devez également être conforme aux sous-parties correspondantes de l'annexe V (Part-SPA : Agréments spécifiques).

Exploitation AIR OPS « Part-NCC »

L'ensemble des AMC (Moyens acceptables de conformité) et GM (Documents d'orientation) relatifs à ces parties et disponibles sur le site de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) sont également à prendre en considération.

- L'arrêté du 24 juillet 91 continue-t-il à s'appliquer en parallèle de l'AIR-OPS ? Sinon quand sera-t-il abrogé ?

Depuis le 25 août 2016, l'arrêté du 24 juillet 91 ne s'applique plus aux aéronefs relevant de l'EASA exploités en aviation générale. Depuis cette date l'arrêté du 24 juillet 1991 a été modifié en réduisant son champ d'application aux aéronefs non EASA pour plus de lisibilité.

- Les avions soumis à la Part-NCC doivent-ils être suivis en CAMO, y compris les avions immatriculés dans un pays tiers ?

C'est le règlement (UE) n°1321/2014 qui détaille les exigences relatives au maintien de navigabilité des aéronefs et des produits. La modification de ce règlement (règlement (UE) n°2015/1536 du 16 septembre 2015) précise que, dans le cadre d'une exploitation NCC, les aéronefs immatriculés dans un État membre doivent être entretenus dans un atelier part-145 et être suivis par un CAMO. Les aéronefs immatriculés dans un pays tiers doivent se conformer aux règles de leur pays d'immatriculation.

- L'ORO.FC.100 exige que tous les membres d'équipage détiennent une licence AIR-CREW, cela signifie-t-il que les licences de pays tiers (américaines notamment) ne seront plus acceptées ?

L'ORO.FC.100 précise que ces licences doivent être "délivrées ou acceptées conformément au règlement (UE) n°1178/2011". Pour les licences délivrées par un pays tiers on parle donc d'acceptation. Ce processus d'acceptation est prévu par l'annexe III du règlement (UE) n° 1178/2011 dit "AIR CREW".

La date de mise en application de l'annexe III de l'AIR CREW est régulièrement repoussée car l'objectif est qu'un accord BASA de reconnaissance mutuelle des licences entre Europe et États Unis, faisant aujourd'hui l'objet de négociations, soit finalisé avant cette date.

Manuels

- Quels manuels dois-je élaborer ?

Conformément à l'ORO.MLR.100, tout exploitant doit établir un manuel d'exploitation. Pour les exploitants NCC, le contenu de ce manuel correspond aux exigences établies dans l'annexe III (Part-ORO) et l'annexe VI (Part-NCC).

La description et le contenu du manuel d'exploitation sont décrits dans l'AMC1 et l'AMC2 à l'ORO.MLR.100 – Manuel d'exploitation.

Il doit notamment contenir la description du système de gestion conforme à l'ORO.GEN.200- Système de Gestion.

- Dois-je détenir une Liste Minimale d'Équipements (LME)?

Une LME doit être établie par l'exploitant NCC et approuvée par la DSAC pour chaque type d'aéronef (cf ORO.MLR.105 – Liste Minimale d'Équipements).

Exploitation AIR OPS « Part-NCC »

- Faut-il faire approuver les programmes de formation sur les marchandises dangereuses ?

Un exploitant d'aéronef complexe doit établir un programme de formation aux marchandises dangereuses destiné au personnel conformément à l'ORO.GEN.110.

Cette exigence concerne tous les exploitants, même ceux qui ne transportent pas de marchandises dangereuses afin que les équipages et personnels au sol apprennent au minimum à identifier les marchandises dangereuses pour ne pas en embarquer.

Vous pouvez consulter les guides DSAC relatifs aux marchandises dangereuses à l'adresse suivante :

<https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-daeronefs>

Agréments spécifiques

- Y'a-t-il des agréments spécifiques à demander dans le cadre de la Part-NCC ?

Les exigences relatives aux agréments spécifiques sont décrites en annexe V (Part-SPA Agréments spécifiques).

Si votre exploitation requiert un de ces agréments, vous devez vous conformer à la sous-partie correspondante :

- Sous-partie B : Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (SPA-PBN) ;
Note : un agrément PBN est exigé uniquement pour les exploitations PBN de type RNP AR APCH et, pour les hélicoptères, RNP 0.3.
- Sous-partie C : Exploitations selon les spécifications de performances minimales de navigation (SPA-MNPS) ;
- Sous-partie D : Opérations dans un espace aérien avec un minimum de séparation verticale réduit (SPA-RVSM) ;
- Sous-partie E : Opérations par faible visibilité (SPA-LVO) ;
- Sous-partie G : Transport de marchandises dangereuses (SPA-DG) ;
- Sous-partie K : Opération en mer par hélicoptère (SPA-HOFO), applicable à partir du 1^{er} juillet 2018.

- Quel est le contenu des dossiers à déposer ?

Des guides sont disponibles sur le site internet de la DSAC :

<https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-daeronefs>

- Dans le cas où mon aéronef est immatriculé dans un pays tiers comme l'île de Man, les agréments délivrés par cet Etat sont-ils valables ou faut-il les convertir ?

Conformément au paragraphe SPA.GEN.100, dans le cas de l'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, les agréments PBN, RVSM et MNPS délivrés par l'Etat d'immatriculation sont reconnus. Il n'y a pas besoin de déposer un nouveau dossier de demande pour ces agréments, ils seront acceptés sur la base de la présentation du justificatif délivré par l'Etat d'immatriculation.

Pour tous les autres agréments, un dossier de demande doit être déposé.

- A qui doit-on envoyer les demandes d'approbation des agréments spécifiques et listes minimale d'équipements ?

Les demandes sont à envoyer à la DSAC IR en charge de votre dossier ou à dsac-trans-irops-bf@aviation-civile.gouv.fr

Déclaration

- Comment dois-je me déclarer à l'autorité ?

La démarche de déclaration est décrite à au paragraphe ORO.DEC.100. Les exploitants doivent soumettre une déclaration au travers du formulaire de déclaration disponible sur la page des guides DSAC :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-daeronefs>