**COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE DE L’AFRIQUE CENTRALE**

**-------------------------**

**UNION DOUANIAIRE ET ECONOMIQUE DE L’AFRIQUE CENTRALE**

**---------------------------**

**AGENCE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE CENTRALE**

**ASSA-AC**

**------------------------**



**REGLEMENT COMMUNAUTAIRE DE LA SECURITE AERIENNE**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**ANNEXE III - RCSA - PARTIE ORO**

**EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EN MATIÈRE D’OPÉRATIONS AÉRIENNES**

**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

| **Chapitre** | **Page** | **N°d’édition** | **Date d’édition** | **N°de révision** | **Date de révision** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LPE | 1 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| ER | 2 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| LA | 3 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| LR | 4 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| TM | 5-9 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie Gen. | 10-18 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie AOC | 19-24 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie DEC | 25 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie SPO | 26-28 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie MLR | 29-34 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie SEC | 35 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie FC | 36-51 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie CC | 52-63 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie TC | 64-66 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Sous-Partie FTL | 67-80 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| APPENDICE | 81 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |
| Appendice 1 | 82 | 01 | 12/05/2022 | 00 | 12/05/2022 |

**ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **N° de révision** | **Date d’application** | **Date d’insertion** | **Emargement** | **Remarques** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

LISTE DES AMENDEMENTS

| **Page** | **N°d’Amdt** | **Date** | **Motif** |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**LISTE DES RÉFÉRENCES**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Référence** | **Source** | **Titre** | **Date d’édition** |
| Version consolidée du Règlement (UE) N° 965/2012 | UE | Règlement déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) N° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil | 31/12/2020 |
| Règlement d’exécution (UE) 2021/1296 de la Commission | UE | Règlement modifiant et rectifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne les exigences relatives à la planification et à la gestion du carburant/de l’énergie, ainsi que les exigences relatives aux programmes de soutien, à l’évaluation psychologique des membres de l’équipage de conduite et au dépistage de substances psychotropes | 05/08/2021 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**Table des matières**

[**GÉNÉRALITÉS** 11](#_Toc110863725)

[**ORO.GEN.005 - Champ d’application** 11](#_Toc110863726)

[**SOUS-PARTIE GEN - EXIGENCES GÉNÉRALES** 12](#_Toc110863727)

[SECTION I - Généralités 13](#_Toc110863728)

[**ORO.GEN.105 - Autorité compétente** 14](#_Toc110863729)

[**ORO.GEN.110 - Responsabilités de l’exploitant** 14](#_Toc110863730)

[**ORO.GEN.115 - Demande de CTA** 16](#_Toc110863731)

[**ORO.GEN.120 - Moyens de conformité** 16](#_Toc110863732)

[**ORO.GEN.125 Conditions d’agrément et privilèges d’un titulaire de CTA** 17](#_Toc110863733)

[**ORO.GEN.130 - Changement concernant un titulaire de CTA** 17](#_Toc110863734)

[**ORO.GEN.135 - Maintien de la validité d’un CTA.** 18](#_Toc110863735)

[**ORO.GEN.140 - Accès** 19](#_Toc110863736)

[**ORO.GEN.150 - Constatations** 19](#_Toc110863737)

[**ORO.GEN.155 - Réaction immédiate à un problème de sécurité** 20](#_Toc110863738)

[**ORO.GEN.160 - Compte rendu d’événements** 20](#_Toc110863739)

[SECTION 2 - Gestion 22](#_Toc110863740)

[**ORO.GEN.200 - Système de gestion** 23](#_Toc110863741)

[**ORO.GEN.205 - Activités sous-traitées** 23](#_Toc110863742)

[**ORO.GEN.210 - Exigences en termes de personnel** 24](#_Toc110863743)

[**ORO.GEN.215 - Exigences en termes d’installations** 24](#_Toc110863744)

[**ORO.GEN.220 - Archivage** 25](#_Toc110863745)

[SECTION 3 - Exigences organisationnelles supplémentaires 26](#_Toc110863746)

[**ORO.GEN.310 - Utilisation d'un aéronef figurant sur un CTA pour des opérations non commerciales et des opérations spécialisées** 27](#_Toc110863747)

[**SOUS-PARTIE AOC - CERTIFICATION DE TRANSPORTEUR AÉRIEN** 29](#_Toc110863748)

[**ORO.AOC.100 - Introduction d’une demande de certificat de transporteur aérien** 30](#_Toc110863749)

[**ORO.AOC.105 - Spécifications d’exploitation et privilèges d’un titulaire de CTA** 31](#_Toc110863750)

[**ORO.AOC.110 - Contrat de location** 31](#_Toc110863751)

[**ORO.AOC.115 - Accords de partage de codes d’identification** 32](#_Toc110863752)

[**ORO.AOC.120 - Agrément pour dispenser une formation de membre d’équipage de cabine ou pour délivrer des certificats de membre d’équipage de cabine** 33](#_Toc110863753)

[**ORO.AOC.125 - Exploitation à des fins non commerciales d’aéronefs figurant dans les spécifications d’exploitation par le titulaire d’un CTA** 34](#_Toc110863754)

[**ORO.AOC.130 - Analyse des données de vol – avions** 35](#_Toc110863755)

[**ORO.AOC.135 - Exigences en matière de personnel** 35](#_Toc110863756)

[**ORO.AOC.140 -Exigences relatives aux installations** 36](#_Toc110863757)

[**ORO.AOC.150 - Exigences relatives à la documentation** 37](#_Toc110863758)

[**SOUS-PARTIE NC - NON COMMERCIAL** 38](#_Toc110863759)

[**ORO.NC.100 Autorisation** 39](#_Toc110863760)

[**SOUS-PARTIE SPO - EXPLOITATIONS SPÉCIALISÉES COMMERCIALES** 40](#_Toc110863761)

[**ORO.SPO.100 - Exigences communes pour les exploitants commerciaux spécialisés** 41](#_Toc110863762)

[**ORO.SPO.110 - Autorisation des exploitations spécialisées commerciales**  43](#_Toc110863763)

[**ORO.SPO.115 – Changements** 43](#_Toc110863764)

[**ORO.SPO.120 - Maintien de la validité** 44](#_Toc110863765)

[**SOUS-PARTIE MLR - MANUELS, REGISTRES ET RELEVÉS** 45](#_Toc110863766)

[**ORO.MLR.100 - Manuel d’exploitation – généralités** 46](#_Toc110863767)

[**ORO.MLR.101 - Manuel d’exploitation – structure en ce qui concerne le transport aérien commercial** 47](#_Toc110863768)

[**ORO.MLR.105 - Liste minimale d’équipements** 48](#_Toc110863769)

[**ORO.MLR.110 - Carnet de route** 50](#_Toc110863770)

[**ORO.MLR.115 - Archivage** 50](#_Toc110863771)

[**SOUS-PARTIE SEC - SÛRETÉ** 53](#_Toc110863772)

[**ORO.SEC.100 - Sûreté du compartiment de l’équipage de conduite - Avions** 54](#_Toc110863773)

[**ORO.SEC.105 - Sûreté du compartiment de l’équipage de conduite - Hélicoptère** 55](#_Toc110863774)

[**SOUS-PARTIE FC - ÉQUIPAGE DE CONDUITE** 56](#_Toc110863775)

[**ORO.FC.005 - Champ d’application** 57](#_Toc110863776)

[SECTION 1 - Exigences communes 58](#_Toc110863777)

[**ORO.FC.100 - Composition de l’équipage de conduite** 59](#_Toc110863778)

[**ORO.FC.105 - Désignation du pilote/commandant de bord** 59](#_Toc110863779)

[**ORO.FC.110 - Mécanicien navigant** 61](#_Toc110863780)

[**ORO.FC.115 - Formation à la gestion des ressources d’équipage (CRM)** 61](#_Toc110863781)

[**ORO.FC.120 - Stage d’adaptation de l’exploitant** 61](#_Toc110863782)

[**ORO.FC.125 - Formation aux différences et formation de familiarisation** 61](#_Toc110863783)

[**ORO.FC.135 - Qualification pilote pour exercer sur les deux sièges pilotes** 62](#_Toc110863784)

[**ORO.FC.140 - Exercice sur plus d’un type ou de variante** 62](#_Toc110863785)

[**ORO.FC.145 - Formation, contrôle et évaluation** 62](#_Toc110863786)

[**ORO.FC.146 - Personnel assurant la formation, le contrôle et l’évaluation** 63](#_Toc110863787)

[SECTION 2 - Exigences supplémentaires applicables à l’exploitation d’aéronefs à des fins de transport aérien commercial 65](#_Toc110863788)

[**ORO.FC.200 - Composition de l’équipage de conduite** 66](#_Toc110863789)

[**ORO.FC.A.201 - Relève en vol de membres de l’équipage de conduite** 67](#_Toc110863790)

[**ORO.FC.202 - Exploitation monopilote en régime IFR ou de nuit,** 68](#_Toc110863791)

[**ORO.FC.205 - Formation au commandement** 69](#_Toc110863792)

[**ORO.FC.220 - Stage d’adaptation de l’exploitant et contrôle** 70](#_Toc110863793)

[**ORO.FC.230 - Formation de maintien des compétences et contrôle** 72](#_Toc110863794)

[ORO.FC.231 Formation basée sur des données probantes 74](#_Toc110863795)

[**ORO.FC.232 - Thèmes d’évaluation et de formation du programme EBT** 79](#_Toc110863796)

[**ORO.FC.235 - Qualification du pilote pour exercer ses activités sur les deux sièges pilotes** 79](#_Toc110863797)

[**ORO.FC.240 - Exercice sur plus d’un type ou variante** 80](#_Toc110863798)

[**ORO.FC.A.245 - Programme de formation et de qualification alternatif** 81](#_Toc110863799)

[**ORO.FC.A.250 - Commandants de bord titulaires d’une CPL(A)** 82](#_Toc110863800)

[SECTION 3 - Exigences supplémentaires applicables aux exploitations spécialisées commerciales et aux opérations de CAT visées aux sous paragraphes ORO.FC.005 (b) (1) et (2) 85](#_Toc110863801)

[**ORO.FC.330 - Formation de maintien des compétences et contrôle – contrôle hors ligne de l’exploitant** 86](#_Toc110863802)

[**SOUS-PARTIE CC - ÉQUIPAGE DE CABINE** 87](#_Toc110863803)

[**ORO.CC.005 - Champ d’application** 88](#_Toc110863804)

[SECTION 1 - Exigences communes 89](#_Toc110863805)

[**ORO.CC.100 - Nombre de membres et composition de l’équipage de cabine** 90](#_Toc110863806)

[**ORO.CC.110 - Conditions pour l’affectation à des tâches** 90](#_Toc110863807)

[**ORO.CC.115 - Organisation de cours de formation et exécution des contrôles associés** 91](#_Toc110863808)

[**ORO.CC.120 - Cours de formation initiale** 92](#_Toc110863809)

[**ORO.CC.125 - Formation propre à un type d’aéronef et stage d’adaptation de l’exploitant** 93](#_Toc110863810)

[**ORO.CC.130 - Formation aux différences** 95](#_Toc110863811)

[**ORO.CC.135 - Familiarisation** 95](#_Toc110863812)

[**ORO.CC.140 - Formation de maintien des compétences** 96](#_Toc110863813)

[**ORO.CC.145 - Stage de remise à niveau** 98](#_Toc110863814)

[SECTION 2 - Exigences additionnelles pour l’exploitation à des fins de transport aérien commercial 100](#_Toc110863815)

[**ORO.CC.200 - Chef de cabine** 101](#_Toc110863816)

[**ORO.CC.205 - Réduction de l’équipage de cabine pendant les opérations au sol et dans des circonstances imprévues** 102](#_Toc110863817)

[**ORO.CC.210 - Conditions supplémentaires pour l’affectation à des tâches** 103](#_Toc110863818)

[**ORO.CC.215 - Programmes de formation et de contrôle et documentation connexe** 103](#_Toc110863819)

[**ORO.CC.250 - Exercice des activités sur plusieurs types ou variantes d’aéronefs** 104](#_Toc110863820)

[**ORO.CC.255 - Exploitation avec un seul membre d’équipage de cabine** 105](#_Toc110863821)

[**SOUS-PARTIE TC - ÉQUIPAGE TECHNIQUE DANS LE CADRE D’OPÉRATIONS SMUH, HHO OU NVIS** 106](#_Toc110863822)

[**ORO.TC.100 - Champ d’application** 107](#_Toc110863823)

[**ORO.TC.105 - Conditions pour l’affectation à des tâches** 107](#_Toc110863824)

[**ORO.TC.110 - Formation et contrôle** 108](#_Toc110863825)

[**ORO.TC.115 - Formation initiale** 108](#_Toc110863826)

[**ORO.TC.120 - Stage d’adaptation de l’exploitant** 108](#_Toc110863827)

[**ORO.TC.125 - Formation aux différences** 109](#_Toc110863828)

[**ORO.TC.130 - Vols de familiarisation** 109](#_Toc110863829)

[**ORO.TC.135 - Formation de maintien des compétences** 109](#_Toc110863830)

[**ORO.TC.140 Stage de remise à niveau** 110](#_Toc110863831)

[**SOUS SECTION FTL - LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICE ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE REPOS** 111](#_Toc110863832)

[SECTION 1 - Généralités 112](#_Toc110863833)

[**ORO.FTL.100 - Champ d’application** 113](#_Toc110863834)

[**ORO.FTL.105 - Définitions** 113](#_Toc110863835)

[**ORO.FTL.110 - Responsabilités des exploitants** 117](#_Toc110863836)

[**ORO.FTL.115 - Responsabilités des membres d’équipage** 118](#_Toc110863837)

[**ORO.FTL.120 - Gestion des risques liés à la fatigue**  119](#_Toc110863838)

[**ORO.FTL. - 125 Régimes de spécification de temps de vol** 120](#_Toc110863839)

[SECTION 2 - Exploitants de transport aérien commercial 121](#_Toc110863840)

[**ORO.FTL.200 - Base d’affectation** 122](#_Toc110863841)

[**ORO.FTL.205 - Temps de service de vol (TSV)** 122](#_Toc110863842)

[**ORO.FTL.210 - Temps de vol et temps de service** 126](#_Toc110863843)

[**ORO.FTL.215 - Mise en place** 127](#_Toc110863844)

[**ORO.FTL.220 - Service fractionné** 127](#_Toc110863845)

[**ORO.FTL.225 - Réserve à préavis court et services à l’aéroport** 128](#_Toc110863846)

[**ORO.FTL.230 - Réserve a préavis long** 129](#_Toc110863847)

[**ORO.FTL.235 - Temps de repos** 129](#_Toc110863848)

[**ORO.FTL.240 - Alimentation** 130](#_Toc110863849)

[**ORO.FTL.245 - Relevés de la base d’affectation, des temps de vol, des temps de service et des temps de repos** 130](#_Toc110863850)

[**ORO.FTL.250 - Formation à la gestion de la fatigue** 131](#_Toc110863851)

[APPENDICES À L’ANNEXE I (PARTIE-ORO) 132](#_Toc110863852)

Appendice I - **Format Formulaire de demande d’Autorisation de type ORO.NC.100……134**

Appendice II - **Répartition des domaines d’exploitations …………………………………... 138**

**GÉNÉRALITÉS**

**ORO.GEN.005 - Champ d’application**

La présente annexe établit les exigences à respecter par un exploitant aérien qui effectue :

1. des opérations commerciales de transport aérien (CAT) ;
2. des exploitations spécialisées (SPO) ;
3. des exploitations d’aéronefs à motorisation complexe, à des fins non commerciales. (NCC)
4. des exploitations d’aéronefs à motorisation autre que complexe à des fins non commerciales (NCO).

**SOUS-PARTIE GEN - EXIGENCES GÉNÉRALES**

**SECTION I - Généralités**

**ORO.GEN.105 - Autorité compétente**

Aux fins de la présente annexe, l’autorité compétente qui exerce une surveillance sur les exploitants soumis à une obligation de certification est, dans le cas d’exploitants dont le principal établissement se trouve dans un État membre, l’autorité désignée par ledit État membre.

.

**ORO.GEN.110 - Responsabilités de l’exploitant**

1. L’exploitant est responsable de l’exploitation de l’aéronef conformément à l’annexe V du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et le cas échéant, aux exigences applicables de la présente annexe et de son certificat de transporteur aérien (CTA), de son Certificat d’Opérateur en Travail Aérien (COTA) ou de son Certificat d’Opérateur en Aviation Générale (COAG).
2. Chaque vol est exécuté conformément aux dispositions du manuel d’exploitation (MANEX), du manuel d’activités particulières (MAP) et du manuel d’exploitation d’entreprise (MEE).
3. L’exploitant établit et maintient un système destiné à exercer un contrôle opérationnel sur tout vol effectué selon les clauses de son certificat.
4. 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.
5. L’exploitant veille à ce que tous les membres du personnel désignés pour des opérations au sol et en vol, ou qui y participent directement, soient correctement formés, aient démontré leurs aptitudes à effectuer les tâches qui leur incombent plus particulièrement et soient conscients de leurs responsabilités ainsi que des implications desdites tâches sur l’exploitation dans son ensemble.
6. L'exploitant établit des procédures et des consignes en vue d'exploiter chaque type d'aéronef en toute sécurité, définissant les tâches et responsabilités des membres d'équipage et du personnel au sol, pour tous les types d'opérations au sol et en vol. Ces procédures et consignes n'imposent pas aux membres d'équipage d'effectuer, pendant les phases critiques de vol, des activités autres que celles nécessaires à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef. Des procédures et consignes doivent également être prévues concernant le concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite.
7. L’exploitant veille à ce que tous les membres du personnel sachent qu’ils ont l’obligation de se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans lesquels sont effectuées les opérations et qui concernent l’exercice de leurs tâches.
8. L'exploitant établit une liste de vérification pour chaque type d'aéronef dans lequel doivent voler les membres d'équipage, pour toutes les phases du vol, en conditions normales, anormales et d'urgence, en vue de s'assurer que les procédures opérationnelles du manuel d'exploitation sont respectées. La conception et l'utilisation des listes de vérification suivent les principes des facteurs humains et prennent en compte la documentation applicable la plus récente publiée par le titulaire de l'agrément de conception.
9. L’exploitant spécifie les procédures de planification du vol en vue d’une conduite du vol en toute sécurité en fonction des performances de l’aéronef, d’autres restrictions opérationnelles ainsi que des conditions pertinentes attendues sur la route à suivre ainsi que sur les aérodromes ou sites d’exploitation concernés. Lesdites procédures figurent dans le manuel d’exploitation.
10. L'exploitant établit et maintien des programmes de formation destinés au personnel sur les marchandises dangereuses comme exigé par les instructions techniques. Ces programmes de formation sont proportionnés aux responsabilités du personnel. Les programmes de formation de l'exploitant qui effectue des opérations de CAT, qu'il transporte ou non des marchandises dangereuses, et ceux de l'exploitant qui effectue des exploitations autres que le CAT visées aux paragraphes (b), (c) et (d) de la section ORO.GEN.005 et qui transporte des marchandises dangereuses sont soumis à l'examen et à l'approbation de l'autorité compétente.
11. Nonobstant le paragraphes (j), l'exploitant qui effectue des opérations commerciales avec l'un ou l'autre des aéronefs suivants veille à ce que l'équipage de conduite ait reçu une formation ou une information appropriée pour lui permettre de reconnaître des marchandises dangereuses non déclarées introduites à bord par des passagers ou dans la soute:
12. un avion monomoteur à hélice ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour;
13. un hélicoptère motorisé autre que complexe, monomoteur, ayant une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour».

### **ORO.GEN.115 - Demande de CTA**

1. La demande d’un certificat transporteur aérien ou de modification d’un certificat existant est introduite selon la forme et la manière établies par l’autorité compétente, en prenant en compte les exigences applicables du règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution.
2. Les postulants à l’obtention d’un certificat initial fournissent à l’autorité compétente les documents démontrant la manière dont ils satisfont aux exigences établies au règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution. Ladite documentation inclut une procédure décrivant la manière dont les changements qui ne demandent aucune autorisation préalable sont gérés et notifiés à l’autorité compétente.

**ORO.GEN.120 - Moyens de conformité**

1. Des moyens de conformité alternatifs à ceux adoptés par l’Agence peuvent être utilisés par un exploitant pour assurer la conformité avec le règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution.
2. Lorsqu’un exploitant soumis à certification souhaite utiliser un moyen de conformité alternatif aux moyens acceptables de conformité (AMC) adoptés par l’Agence pour établir la conformité avec le règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution, il fournit à l’autorité compétente, avant sa mise en œuvre, une description complète du moyen de conformité alternatif. La description inclut toute mise à jour des manuels ou des procédures susceptibles d’être pertinents, ainsi qu’une évaluation démontrant que les modalités d’exécution sont satisfaites.

L’exploitant peut mettre en œuvre ces moyens de conformité alternatifs sous réserve de l’obtention de l’autorisation préalable de l’autorité compétente et de la réception de la notification prévue au paragraphe ARO.GEN.120 (d).

1. Un exploitant devant exercer son activité en Aviation Générale notifie à l’autorité compétente la liste des moyens de conformité alternatifs qu’il utilise pour établir la conformité avec le règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution.
2. Lorsqu’un exploitant soumis à autorisation SPO souhaite utiliser un autre moyen de conformité, il se conforme au paragraphe (b) si le moyen de conformité concerne les procédures d’exploitation standard qui font partie du Travail Aérien, et au paragraphe (c) pour la partie de son organisation et de son exploitation relatif à son activité en Aviation Générale.

**ORO.GEN.125 Conditions d’agrément et privilèges d’un titulaire de CTA**

Un exploitant certifié se conforme au champ d’application et aux privilèges définis dans les spécifications d’exploitation jointes au certificat de l’exploitant.

**ORO.GEN.130 - Changement concernant un titulaire de CTA**

1. Tout changement modifiant:
2. le champ d’application du certificat ou les spécifications techniques d’un exploitant; ou
3. l’un des éléments du système de gestion de l’exploitant, tel que requis aux sous paragraphes ORO.GEN.200 (a) (1) et (a) (2).
4. . exige l’approbation préalable de l’autorité compétente. Pour tout changement exigeant une approbation préalable conformément au règlement N° XX/21-UEAC-ASSA-AC-CM-XX et ses actes délégués et d'exécution n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC, l’exploitant introduit une demande auprès de l’autorité compétente et en obtient l’approbation. La demande est introduite avant que soit apporté ledit changement, afin de permettre à l’autorité compétente de déterminer le maintien de la conformité avec le règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution et de modifier, le cas échéant, le certificat d’exploitant ainsi que les termes d’agrément correspondants qui y sont joints.

L’exploitant fournit à l’autorité compétente toute documentation pertinente.

Le changement n’est mis en œuvre qu’à la réception d’une approbation officielle de la part de l’autorité compétente conformément à la section ARO.GEN.330.

L’exploitant exerce son activité dans les conditions établies par l’autorité compétente à l’occasion de tels changements, selon le cas.

1. Tous les changements qui n’exigent pas d’approbation préalable sont gérés et notifiés à l’autorité compétente comme défini dans la procédure approuvée par l’autorité compétente conformément au paragraphe ARO.GEN.310 (c).

**ORO.GEN.135 - Maintien de la validité d’un CTA.**

1. Le certificat de l’exploitant reste valide pour autant que:
2. l’exploitant maintienne la conformité avec les exigences applicables du règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution, en tenant compte des dispositions liées au traitement des constatations définies à la section ORO.GEN.150 de la présente annexe;
3. l’autorité compétente ait accès à l’exploitant de la manière définie à la section ORO.GEN.140 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution; et
4. le certificat n’ait pas fait l’objet d’une restitution ou d’un retrait.
5. En cas de retrait ou de restitution, le certificat doit être renvoyé sans délai à l’autorité compétente.

**ORO.GEN.140 - Accès**

1. Aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution, 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 l’une des autorités suivantes:
2. l’autorité compétente définie à la section ORO.GEN.105 de l’annexe III du présent règlement ;
3. l’autorité agissant selon les dispositions des paragraphes ARO.GEN.300 (d), ARO.GEN.300 (e) ou la section ARO.RAMP de l’annexe II du présent règlement.
4. L’accès aux aéronefs mentionné au paragraphe (a), en cas du CAT, inclut la possibilité d’y pénétrer et d’y rester lors des opérations de vol, sauf décision contraire du commandant de bord prise conformément à la section CAT.GEN.MPA.135 en ce qui concerne le compartiment de l’équipage de conduite, dans l’intérêt de la sécurité.

**ORO.GEN.150 - Constatations**

Dès la réception d’une notification relative à des constatations, l’exploitant:

1. identifie la cause à l’origine de la non-conformité;
2. définit un plan d’actions correctives; et
3. démontre la mise en œuvre des actions correctives à la satisfaction de l’autorité compétente, dans un laps de temps convenu avec ladite autorité conformément au paragraphe ARO.GEN.350 (d).

**ORO.GEN.155 - Réaction immédiate à un problème de sécurité**

L’exploitant met en œuvre :

1. toute mesure de sécurité prescrite par l’autorité compétente conformément au paragraphe ARO.GEN.135 (c); et
2. toute information de sécurité contraignante applicable publiée par les Etats membres, ou par l’Agence, notamment les consignes de navigabilité.

**ORO.GEN.160 - Compte rendu d’événements**

1. L’exploitant signale à l’autorité compétente et à tout autre organisme que l’État de l’exploitant demande d’informer, tout accident, incident sérieux et événement, tels que définis par le règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l’aviation civile, et le règlement concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.
2. Sans préjudice du paragraphe (a), l’exploitant rapporte à l’autorité compétente et à l’organisme responsable de la conception de l’aéronef tout incident, défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données établies conformément aux exigences de l’Etat de certification primaire ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l’exploitation en toute sécurité de l’aéronef, mais qui n’a pas débouché sur un accident ou un incident grave.
3. Sans préjudice des dispositions du règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l’aviation civile, le règlement concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile visés aux paragraphes (a) et (b) sont établis selon la forme et la manière définies par l’autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l’exploitant.
4. Des comptes rendus sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures qui suivent l’identification par l’exploitant des circonstances auxquelles il est fait référence dans le compte rendu, sauf si des événements exceptionnels l’en empêchent.
5. Lorsque cela s’avère pertinent, l’exploitant établit un compte rendu de suivi afin de détailler les mesures qu’il a l’intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l’avenir, dès que lesdites mesures sont déterminées. Ce compte rendu est établi selon la forme et la manière spécifiées par l’autorité compétente.

**SECTION 2 - Gestion**

**ORO.GEN.200 - Système de gestion**

1. L’exploitant établit, met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend :
2. 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;
3. une description de la doctrine et des principes généraux de l’exploitant en matière de sécurité, le tout constituant la politique de sécurité;
4. 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;
5. le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer ses tâches;
6. 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;
7. 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
8. toute exigence supplémentaire recommandée dans les sous-parties pertinentes de la présente annexe ou d’autres annexes applicables.
9. Le système de gestion correspond 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.

**ORO.GEN.205 - Activités sous-traitées**

1. Lors de la sous-traitance ou de l'achat de tout service ou produit dans le cadre de ses activités, l'exploitant veille à ce que:
2. les services ou produits sous-traités ou achetés soient conformes aux exigences applicables;
3. le système de gestion de l'exploitant tienne compte de tout risque pour la sécurité aérienne associé aux services ou produits sous-traités ou achetés.
4. Lorsque l’exploitant certifié ou le titulaire d’une autorisation SPO sous-traite une partie de son activité à un organisme qui n’est pas lui-même certifié ou autorisé conformément à la présente partie pour mener à bien une telle activité, l’organisme sous-traitant travaille sous l’agrément de l’exploitant. L’organisme donneur d’ordre veille à ce que l’autorité compétente ait accès à l’organisme sous-traitant afin de déterminer le maintien de la conformité aux exigences applicables.

**ORO.GEN.210 - Exigences en termes de personnel**

1. L’exploitant désigne un dirigeant responsable, qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé d’établir et de maintenir un système de gestion efficace.
2. Une personne ou un groupe de personnes est nommé par l’exploitant, avec la responsabilité de veiller à ce que l’exploitant reste conforme aux exigences applicables. La/les personne(s) rend(ent) compte en dernier ressort au dirigeant responsable.
3. L’exploitant dispose d’un personnel qualifié suffisant pour que les tâches et les activités planifiées soient exécutées conformément aux exigences applicables.
4. L’exploitant maintien des dossiers adéquats relatifs à l’expérience, la qualification et la formation afin de démontrer la conformité avec le paragraphe (c).
5. L’exploitant veille à ce que tous les membres du personnel connaissent les règles et les procédures qui concernent l’exercice de leurs tâches.

**ORO.GEN.215 - Exigences en termes d’installations**

L’exploitant dispose d’installations permettant l’exécution et la gestion de toutes les tâches et activités planifiées conformément aux exigences applicables.

**ORO.GEN.220 - Archivage**

1. L’exploitant établit un système d’archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de toutes les activités menées, couvrant plus particulièrement tous les éléments mentionnés à la section ORO.GEN.200.
2. Le format des dossiers est défini dans les procédures de l’exploitant.
3. Les dossiers sont stockés de manière à en assurer la protection contre les dommages, l’altération et le vol.

## **SECTION 3 - Exigences organisationnelles supplémentaires**

### **ORO.GEN.310 - Utilisation d'un aéronef figurant sur un CTA pour des opérations non commerciales et des opérations spécialisées**

1. Un aéronef figurant sur le CTA d'un exploitant peut rester sur ce CTA s'il est utilisé dans l'une des situations suivantes:
2. par le titulaire du CTA lui-même, pour des opérations spécialisées conformément à l'annexe VIII (partie SPO);
3. par d'autres exploitants, pour des opérations non commerciales avec un aéronef motorisé ou pour des opérations spécialisées effectuées conformément à l'annexe VI (partie NCC), à l'annexe VII (partie NCO) ou à l'annexe VIII (partie SPO), à condition que l'aéronef soit utilisé pendant une période continue ne dépassant pas 90 jours renouvelable une fois sur une période de 12 mois consécutifs.
4. Lorsque l'aéronef est utilisé conformément au sous paragraphe (a) (2), le titulaire de CTA qui fournit l'aéronef et l'exploitant qui utilise l'aéronef établissent une procédure:
5. identifiant clairement l'exploitant responsable du contrôle opérationnel de chaque vol et décrivant comment le contrôle opérationnel est transféré entre eux;
6. décrivant la procédure de transfert de l'aéronef lorsqu'il est rendu au titulaire du CTA.

Cette procédure est incluse dans le manuel d'exploitation de chaque exploitant ou dans un contrat conclu entre le titulaire du CTA et l'exploitant utilisant l'aéronef conformément au sous paragraphe (a) (2). Le titulaire du CTA établit un modèle de contrat approprié. La section ORO.GEN.220 s'applique à l'archivage de ces contrats.

Le titulaire du CTA et l'exploitant utilisant l'aéronef conformément au sous paragraphe (a) (2) veillent à ce que la procédure soit communiquée au personnel concerné.

1. Le titulaire du CTA soumet à l'autorité compétente la procédure visée au paragraphe (b) pour approbation préalable.

Le titulaire du CTA établit avec l'autorité compétente par quels moyens et à quelle fréquence il lui transmet les informations relatives aux transferts de contrôle opérationnel conformément au paragraphe ORO.GEN.130 (c).

1. Le maintien de la navigabilité de l'aéronef utilisé conformément au point a) est géré par l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef mentionné sur le CTA, conformément au règlement du Règlement N°***~~1321/2014~~***/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du XX/XXX/XXX ***~~(UE) n o 1321/2014.~~***
2. Le titulaire du CTA qui fournit l'aéronef conformément au point (a):
3. indique dans son manuel d'exploitation les marques d'immatriculation de l'aéronef fourni et le type d'opérations effectuées avec cet aéronef;
4. reste informé à tout moment et tient un registre de chaque exploitant qui détient le contrôle opérationnel de l'aéronef à tout moment jusqu'à ce que l'aéronef soit rendu au titulaire du CTA;
5. veille à ce que ses mesures d'identification, d'évaluation et d'atténuation des risques s'appliquent à toutes les opérations effectuées avec cet aéronef.
6. Pour les opérations relevant de l'annexe VI (partie NCC) et de l'annexe VIII (partie SPO), l'exploitant qui utilise l'aéronef conformément au point a) veille à ce que:
7. chaque vol effectué sous son contrôle opérationnel soit consigné dans le système de compte rendu matériel de l'aéronef;
8. aucun changement ne soit apporté aux systèmes ou à la configuration de l'aéronef;
9. tout défaut ou mauvais fonctionnement technique survenant pendant que l'aéronef est sous son contrôle opérationnel soit signalé à l'organisme visé au paragraphe (d);
10. le titulaire du CTA reçoive une copie de tout rapport d'incident relatif aux vols effectués avec l'aéronef, établi conformément au règlement ***~~(UE) n~~~~o~~~~376/2014~~*** concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile et au règlement ***~~(UE) 2015/1018~~*** qui établit une liste classant les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne, devant être obligatoirement notifiés.

**SOUS-PARTIE AOC - CERTIFICATION DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

**ORO.AOC.100 - Introduction d’une demande de certificat de transporteur aérien**

1. Sans préjudice du règlement portant organisation et fonctionnement de l’Agence 06/99/CEMAC-03-CM-02, avant de commencer l’exploitation d’aéronefs à des fins de transporteur aérien commercial, l’exploitant introduit une demande et obtient un certificat de transporteur aérien (CTA) délivré par l’autorité compétente.
2. L’exploitant fournit les informations suivantes à l’autorité compétente :
3. le nom officiel et le nom commercial, l’adresse et l’adresse postale du postulant;
4. une description de l’exploitation proposée, y compris le/les type(s) et le nombre d’aéronefs qui vont être exploités;
5. une description du système de gestion, dont la structure organisationnelle;
6. le nom du dirigeant responsable;
7. les noms des personnes désignées conformément au paragraphe ORO.AOC.135 (a), ainsi que leurs qualifications et leur expérience;
8. un exemplaire du manuel d’exploitation prévu à la section ORO.MLR.100;
9. une déclaration indiquant que l’ensemble de la documentation envoyée à l’autorité compétente a été vérifiée par le postulant et reconnue conforme aux exigences applicables.
10. Les postulants démontrent à l’autorité compétente:
11. qu’ils satisfont à toutes les exigences de l’annexe IV du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles commune dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC de la présente Annexe III (Partie ORO), de l’Annexe IV (Partie CAT) et de l’Annexe V (Part SPA) du présent règlement ainsi que de l'annexe I (Partie 26) du règlement concernant les spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation;
12. que tous les aéronefs exploités disposent d’un certificat de navigabilité (CDN) conformément au règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM ***~~n° 748/2012~~*** ou sont pris en location coque nue conformément au paragraphe ORO.AOC.110 (d); et
13. que leur organisation et leur gestion sont adéquates et sont adaptées à leur taille et à leur domaine d’activité.

**ORO.AOC.105 - Spécifications d’exploitation et privilèges d’un titulaire de CTA**

Les privilèges de l’exploitant, y compris ceux octroyés conformément à l’annexe V (Part SPA) sont indiqués dans les spécifications d’exploitation du certificat.

**ORO.AOC.110 - Contrat de location**

***Toute prise en location***

1. Sans préjudice du règlement 06/99/CEMAC-03-CM-02, tout contrat de location portant sur un aéronef utilisé par un exploitant certifié conformément à la présente partie fait l’objet d’une approbation préalable de l’autorité compétente. La durée dudit contrat ne dépassera pas 90 jours sur toute période de 12 mois consécutifs.
2. L'exploitant certifié conformément à la présente partie ne prend pas d'aéronefs en location coque nue figurant sur la liste des exploitants soumis à des restrictions d'exploitation, immatriculés dans un État dont tous les exploitants soumis à sa surveillance font l'objet d'une interdiction d'exploitation, ni d'un exploitant qui fait l'objet d'une interdiction d'exploitation.

***Prise en location avec équipage***

1. Le postulant à l’approbation de la prise en location d’un aéronef avec équipage auprès d’un exploitant d’un pays tiers démontre à l’autorité compétente :
2. que l’exploitant du pays tiers est titulaire d’un CTA délivré conformément à l’annexe 6 de l’OACI;
3. que les normes de sécurité de l’exploitant du pays tiers en matière de maintien de la navigabilité et d’opérations aériennes sont équivalentes aux exigences applicables du règlement N°***~~1321/2014~~***XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM ***~~(UE) n~~~~o~~~~1321/2014~~*** et du présent règlement; et
4. que l’aéronef dispose d’un CDN standard délivré conformément à l’annexe 8 de l’OACI.

***Prise en location coque nue***

1. Le postulant à l'approbation de prise en location coque nue d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers démontre à l'autorité compétente :
2. qu'il a été établi qu'un besoin opérationnel ne pouvait être satisfait par la prise en location d'un aéronef immatriculé dans la Communauté;
3. que les exigences applicables du règlement N°***~~1321/2014~~***XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM sont satisfaites; et
4. que l'aéronef est équipé conformément à la réglementation communautaire pour les opérations aériennes.

***Mise en location coque nue***

1. L’exploitant certifié conformément à la présente partie qui a l’intention de mettre en location coque nue l’un de ses aéronefs introduit une demande préalable d’approbation auprès de l’autorité compétente. La demande est accompagnée de copies du contrat de location prévu ou d’une description des dispositions du contrat (à l’exception des détails financiers) ainsi que de toute autre documentation pertinente.

***Mise en location avec équipage***

1. Avant de mettre en location un aéronef avec équipage, l’exploitant certifié conformément à la présente partie en informe l’autorité compétente.

**ORO.AOC.115 - Accords de partage de codes d’identification**

1. Sans préjudice des exigences de la Communauté en matière de sécurité applicables aux exploitants et aéronefs de pays tiers, un exploitant certifié conformément à la présente partie ne conclut un accord de partage de code d’identification avec un exploitant d’un pays tiers qu’après :
2. avoir vérifié que l’exploitant du pays tiers satisfait aux normes applicables de l’OACI ; et
3. avoir fourni à l’autorité compétente des informations étayées permettant à celle-ci de se conformer aux dispositions de la section ARO.OPS.105.
4. Lorsqu’il met en œuvre l’accord de partage de code d’identification, l’exploitant surveille et évalue régulièrement le respect permanent des normes applicables de l’OACI par l’exploitant du pays tiers.
5. L’exploitant certifié conformément à la présente partie ne vend ni ne délivre de titres de transport pour un vol effectué par un exploitant d’un pays tiers lorsque ce dernier fait l’objet d’une interdiction d’exploitation ou ne maintient pas la conformité avec les normes applicables de l’OACI.

**ORO.AOC.120 - Agrément pour dispenser une formation de membre d’équipage de cabine ou pour délivrer des certificats de membre d’équipage de cabine**

1. Lorsqu’il a l’intention de dispenser le cours de formation exigé par l’annexe V (partie CC) du règlement N° ***~~n~~~~o~~~~1178/2011~~***XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM ***~~(UE) n~~~~o~~~~1178/2011~~***, l’exploitant introduit une demande et obtient un agrément délivré par l’autorité compétente. À cette fin, le postulant démontre la conformité avec les exigences relatives à l’organisation et au contenu du cours de formation établies aux sections CC.TRA.215 et CC.TRA.220 de ladite annexe fournit à l’autorité compétente :
2. la date prévue du début d’activité;
3. les coordonnées personnelles et les qualifications des instructeurs en fonction des sujets de formation qui doivent être couverts;
4. le/les nom(s) et adresse(s) du/des lieu(x) de formation où doit être tenue la formation;
5. une description des installations, des méthodes de formation, des manuels et du matériel de démonstration qui doivent être employés; et
6. les plans de cours et programmes associés du cours de formation.
7. Si un État membre décide, conformément à la section ARA.CC.200 de l’annexe VI (partie ARA) du règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM ***~~(UE) n~~~~o~~~~1178/2011~~***, que des exploitants peuvent être agréés pour délivrer des certificats de membre d’équipage de cabine, le postulant, outre le paragraphe (a):
8. démontre à l’autorité compétente:
9. que l’organisme dispose de la capacité et fait preuve de la responsabilité requises pour effectuer cette tâche;
10. que le personnel qui fait passer les examens est correctement qualifié et libre de tout conflit d’intérêts; et
11. communique les procédures et les conditions définies pour:
12. faire passer l’examen exigé par la section CC.TRA.220;
13. délivrer des certificats de membre d’équipage de cabine; et
14. fournir à l’autorité compétente toutes les informations pertinentes, ainsi que les documents relatifs au certificat qu’il délivrera et à leurs titulaires, à des fins d’archivage, de surveillance et de contrôle d’application par ladite autorité.
15. Les agréments visés aux paragraphes (a) et (b) sont définis dans les spécifications d’exploitation.

**ORO.AOC.125 - Exploitation à des fins non commerciales d’aéronefs figurant dans les spécifications d’exploitation par le titulaire d’un CTA**

1. Le titulaire d'un CTA peut exploiter à des fins non commerciales, conformément à l'annexe VI (partie NCC) ou à l'annexe VII (partie NCO) des aéronefs figurant dans les spécifications d’exploitation de son CTA ou dans son manuel d'exploitation, pour autant que le titulaire du CTA décrive cette exploitation en détail dans le manuel d'exploitation, ce qui implique notamment:
2. l'identification des exigences applicables;
3. la description de toute différence existant entre les procédures opérationnelles utilisées dans le cadre d'une exploitation à des fins de CAT et celles d'une exploitation à des fins non commerciales ;
4. un moyen d'assurer que tout le personnel participant à l'exploitation est tout à fait familiarisé avec les procédures associées.
5. Le titulaire d'un CTA respecte:
6. l'annexe VIII (partie SPO) lors de la conduite de vols de contrôle de maintenance avec des aéronefs motorisés complexes;
7. l'annexe VII (partie NCO) lors de la conduite de vols de contrôle de maintenance avec des aéronefs autres que des aéronefs motorisés complexes.
8. Les titulaires d'un CTA effectuant des exploitations visées aux points (a) et (b) ne sont pas tenus de soumettre une demande d’autorisation de type ORO.NC.100 conformément à la présente annexe.
9. Le titulaire d'un CTA précise le type de vol, tel qu'il figure dans son manuel d'exploitation, dans les documents relatifs au vol (plan de vol opérationnel, état de charge et autres documents équivalents).

**ORO.AOC.130 - Analyse des données de vol – avions**

1. L'exploitant établit et maintient un programme d'analyse des données de vol, intégré à son système de gestion, pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 27 000 kg.
2. Le programme d'analyse des données de vol ne peut être utilisé à des fins de sanction et est assorti des garanties adéquates pour protéger la ou les sources des données.

**ORO.AOC.135 - Exigences en matière de personnel**

1. Conformément au paragraphe ORO.GEN.210 (b), l’exploitant nomme des personnes chargées de la gestion et de la supervision des domaines suivants :
2. opérations de vol;
3. formation des équipages;
4. opérations au sol; et
5. maintien de la navigabilité conformément au règlement N°***1321/2014***XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM , selon le cas.
6. Gestion de la sécurité
7. Conformité
8. Sureté
9. *Adéquation et compétences du personnel*
10. L’exploitant emploie un personnel suffisant pour les opérations au sol et les opérations de vol prévues.
11. L’ensemble du personnel affecté à des opérations au sol et en vol ou participant directement à de telles opérations :
12. est correctement formé;
13. démontre son aptitude à exécuter les tâches qui lui ont été attribuées; et
14. est conscient de ses responsabilités et de la relation qui existe entre les tâches dont il s’acquitte et l’exploitation dans son ensemble.
15. *Supervision du personnel*
16. L’exploitant nomme un nombre suffisant de superviseurs du personnel, en tenant compte de la structure de son organisation et du nombre de personnes employées.
17. Les tâches et responsabilités desdits superviseurs sont définies, et toute autre disposition nécessaire est prise pour garantir qu’ils puissent exercer leurs responsabilités de supervision.
18. La supervision des membres d’équipage et du personnel participant à l’exploitation est effectuée par des personnes disposant d’une expérience adéquate et des compétences qui permettent d’atteindre les normes définies dans le manuel d’exploitation.

**ORO.AOC.140 -Exigences relatives aux installations**

Conformément à la section ORO.GEN.215, l’exploitant :

1. fait usage d’installations d’assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols;
2. établit, sur sa base principale d’exploitation, des moyens d’assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d’exploitation; et
3. veille à ce que l’espace de travail disponible sur chaque base d’exploitation suffise au personnel dont les actions peuvent avoir une incidence sur la sécurité de l’exploitation. Sont pris en compte les besoins de l’équipe au sol, du personnel chargé du contrôle opérationnel, du rangement et de l’affichage des dossiers essentiels et de la préparation des vols par les équipages.

**ORO.AOC.150 - Exigences relatives à la documentation**

1. L’exploitant prend des dispositions pour la production de manuels et de tout autre document requis, assortis de leurs mises à jour.
2. L’exploitant est en mesure de distribuer sans délai des instructions opérationnelles et d’autres informations.

**SOUS-PARTIE NC - NON COMMERCIAL**

**ORO.NC.100 Autorisation**

1. Nul ne peut exploiter des aéronefs à motorisation complexe ou autre que complexe à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, sans un Certificat d’Opérateur en Aviation Générale « COAG » délivré par l’autorité compétente.
2. Pour ce faire, le postulant doit fournir les informations suivantes à l’autorité compétente:
   * 1. le nom officiel et le nom commercial, l’adresse et l’adresse postale du postulant;
     2. une description de l’exploitation proposée, y compris les types et le nombre d’aéronefs qui vont être exploités;
     3. une description du système de gestion et de la structure organisationnelle;
     4. le nom du Dirigeant responsable;
     5. le nom des personnes clés ci-après, ainsi que leurs qualifications et leur expérience;
3. opération vol
4. opération sol
5. conformité – sécurité
6. formation
   * 1. un exemplaire du Manuel d’Exploitation d’Entreprise ainsi qu’une liste minimale d’équipement (si applicable);
     2. une déclaration indiquant que l’ensemble de la documentation envoyée à l’autorité compétente a été vérifiée par le postulant et reconnue conforme aux exigences applicables, en utilisant à cette fin le formulaire figurant à l’appendice I de la présente annexe;
7. Les postulants démontrent à l’autorité compétente:
8. que tous les aéronefs exploités disposent d'un certificat de navigabilité (CDN) conformément au règlement N°***748/2012***XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM; et
9. que leur organisation et leur gestion sont adéquates et adaptées à leur taille et à leur domaine d’activité.
10. le postulant doit notifier sans retard à l’autorité compétente tout changement apporté à leur exploitation ou aux moyens de conformité qu’ils utilisent, en soumettant à cette fin une demande d’autorisation modifiée au moyen du formulaire figurant à l’appendice I de la présente annexe.

# **SOUS-PARTIE SPO - EXPLOITATIONS SPÉCIALISÉES COMMERCIALES**

### **ORO.SPO.100 - Exigences communes pour les exploitants commerciaux spécialisés**

1. Nul ne peut exploiter des aéronefs à motorisation complexe ou autre que complexe pour toutes exploitations commerciales spécialisées, sans un Certificat d’Opérateur en Travail Aérien (COTA) délivré par l’autorité compétente, et ce conformément aux exigences des points ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 et ORO.AOC.150 en plus de celles du présent point ORO.SPO.100.
2. Pour ce faire, le postulant doit fournir les informations suivantes à l’autorité compétente:
3. le nom officiel et le nom commercial, l’adresse et l’adresse postale du postulant;
4. une description de l’exploitation proposée, y compris les types et le nombre d’aéronefs qui vont être exploités;
5. une description du système de gestion et de la structure organisationnelle;
6. le nom du Dirigeant responsable;
7. le nom des personnes clés ci-après, ainsi que leurs qualifications et leur expérience;
8. opération vol
9. opération sol
10. conformité – sécurité
11. formation
12. un exemplaire du Manuel d’Activités Particulières (MAP) ainsi qu’une liste minimale d’équipement (si applicable);
13. une déclaration indiquant que l’ensemble de la documentation envoyée à l’autorité compétente a été vérifiée par le postulant et reconnue conforme aux exigences applicables, en utilisant à cette fin le formulaire figurant à l’appendice I de la présente annexe;
14. Les postulants démontrent à l’autorité compétente que leur organisation et leur gestion sont adéquates et adaptées à leur taille et à leur domaine d’activité.
15. le postulant doit notifier sans retard à l’autorité compétente tout changement apporté à leur exploitation ou aux moyens de conformité qu’ils utilisent, en soumettant à cette fin une demande d’autorisation modifiée au moyen du formulaire figurant à l’appendice I de la présente annexe.
16. L’aéronef doit disposer d’un certificat de navigabilité (CDN) conformément au règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM (UE) no748/2012 ou être loué conformément au paragraphe (f)
17. Tout exploitant commercial spécialisé doit obtenir un Certificat d’Opérateur en Travail Aérien (COTA) préalable de l’autorité compétente et veiller à ce que les conditions suivantes soient remplies :
18. Prise en location avec équipage d’un aéronef d’un exploitant de pays tiers :
19. les normes de sécurité de l’exploitant du pays tiers en matière de maintien de la navigabilité et d’opérations aériennes sont équivalentes aux exigences applicables du règlement N° ***~~1321/2014~~*** XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM et du présent règlement;
20. l’aéronef de l’exploitant du pays tiers dispose d’un CDN standard délivré conformément à l’annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale;;
21. la durée de la prise en location avec équipage ne dépasse pas trois (3) mois sur une période de 12 mois consécutifs; ou
22. Prise en location coque nue d’un aéronef immatriculé dans un pays tiers :
23. il a été établi qu’un besoin opérationnel ne pouvait être satisfait par la prise en location d’un aéronef immatriculé dans la zone CEMAC;
24. la durée de la prise en location coque nue ne dépasse pas trois (3) mois sur une période de 12 mois consécutifs;
25. les exigences applicables du règlement N°***~~1321/2014~~*** XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM sont satisfaites;
26. l’aéronef est équipé conformément à l’annexe VIII (partie SPO)

### **ORO.SPO.110 - Autorisation des exploitations spécialisées commerciales**

1. Tout exploitant commercial spécialisé doit introduire une demande et obtenir un COTA délivré par l’autorité compétente avant d’entreprendre une exploitation spécialisée commerciale :
2. qui est effectuée au-dessus d’une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d’être compromise en cas d’urgence; ou
3. qui, selon les critères de l’autorité compétente du lieu où l’exploitation est effectuée, 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.
4. L’exploitant fournit les informations suivantes à l’autorité compétente :
5. le nom officiel et le nom commercial, l’adresse et l’adresse postale du postulant;
6. une description du système de gestion et de la structure organisationnelle;
7. une description de l’exploitation proposée, y compris les types et le nombre d’aéronefs qui vont être exploités;
8. le dossier d’évaluation des risques et les procédures d’exploitations standards correspondantes, prévus à la section SPO.OP.230;
9. une déclaration indiquant que l’ensemble de la documentation envoyée à l’autorité compétente a été vérifiée par l’exploitant et reconnue conforme aux exigences applicables.
10. La demande de COTA ou de sa modification est introduite selon la forme et la manière établies par l’autorité compétente, compte tenu des exigences applicables du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et de ses règles de mise en œuvre.

### **ORO.SPO.115 – Changements**

1. Tout changement modifiant le champ d’application de l’autorisation ou des exploitations autorisées exige l’approbation préalable de l’autorité compétente. Tout changement non couvert par l’évaluation des risques initiale exige la présentation d’une évaluation des risques et des procédures d’exploitation standard (SOP) modifiées à l’autorité compétente.
2. La demande d’approbation du changement est introduite avant que ledit changement ne soit apporté afin de permettre à l’autorité compétente de déterminer le maintien de la conformité au règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution et de modifier si nécessaire l’autorisation. L’exploitant fournit à l’autorité compétente toute documentation pertinente.
3. Le changement n’est effectué qu’à la réception d’une approbation officielle de la part de l’autorité compétente conformément à la section ARO.OPS.150.
4. L’exploitant exerce son activité dans les conditions établies par l’autorité compétente à l’occasion de tels changements, selon le cas.

### **ORO.SPO.120 - Maintien de la validité**

1. Tout exploitant titulaire d’une autorisation d’exploitation spécialisée doit se conformer au champ d’application et aux privilèges définis dans l’autorisation.
2. L’autorisation de l’exploitant reste valide pour une période de 24 mois renouvelable :
3. l’exploitant maintienne la conformité aux exigences applicables du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution 2018/1139, compte tenu des dispositions relatives au traitement des constatations définies à la section ORO.GEN.150;
4. l’autorité compétente ait accès à l’exploitant de la manière définie à la section ORO.GEN.140 afin de déterminer le maintien de la conformité aux exigences applicables du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC et ses actes délégués et d'exécution 2018/1139; et
5. l’autorisation n’ait pas fait l’objet d’une restitution ou d’un retrait.
6. En cas de retrait ou de restitution, l’autorisation doit être renvoyée sans délai à l’autorité compétente.

**SOUS-PARTIE MLR - MANUELS, REGISTRES ET RELEVÉS**

**ORO.MLR.100 - Manuel d’exploitation – généralités**

1. L’exploitant établit un manuel d’exploitation tel que défini au paragraphe 8.b. de l’annexe IV du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC.
2. Le contenu du manuel d’exploitation correspond aux exigences établies dans la présente annexe, l’annexe IV (partie CAT), l’annexe V (partie SPA), l’annexe VI (partie NCC), l’annexe VII (partie NCO), et l’annexe VIII (partie SPO), selon le cas, et ne contrevient pas aux conditions contenues dans les spécifications d’exploitation du certificat de transporteur aérien (CTA), du COTA ou du COAG et sa liste d’agréments spécifiques, selon le cas.
3. Le manuel d’exploitation (MANEX/MAP/MEE) peut être publié en plusieurs parties séparées.
4. Tous les membres du personnel d’exploitation accèdent facilement aux parties du manuel d’exploitation qui concernent leurs tâches.
5. Le manuel d’exploitation est tenu à jour. Tous les membres du personnel sont informés des modifications qui concernent leurs tâches.
6. Chaque membre d’équipage reçoit une copie personnelle des sections du manuel d’exploitation qui concernent ses tâches. Chaque détenteur d’un manuel d’exploitation, ou des sections appropriées du manuel, est responsable de tenir sa copie à jour en y intégrant les modifications ou les révisions fournies par l’exploitant.
7. Pour les titulaires d’un CTA :
8. dans le cas de modifications qui doivent être notifiées conformément aux paragraphes ORO.GEN.115 (b) et ORO.GEN.130 (c), l’exploitant fournit à l’autorité compétente les modifications prévues avant la date d’entrée en vigueur; et
9. dans le cas de modifications de procédures associées à des éléments exigeant une approbation préalable conformément à la section ORO.GEN.130, l’approbation est obtenue avant que la modification n’entre en vigueur.

(g1) Pour les titulaires d’un COTA ou d’un COAG, en cas de modification liée aux procédures d’exploitation standard, l’approbation préalable doit être obtenue avant que la modification n’entre en vigueur

1. Nonobstant les dispositions des paragraphes (g) et (g1), lorsque des modifications ou des révisions immédiates sont requises dans l’intérêt de la sécurité, elles peuvent être publiées et appliquées immédiatement, pour autant que toute approbation requise ait fait l’objet d’une demande.
2. L’exploitant incorpore toutes les modifications et révisions qu’exige l’autorité compétente.
3. L’exploitant s’assure que les informations extraites de documents approuvés, et toute mise à jour qui y a été apportée, sont correctement reportées dans le manuel d’exploitation. Ceci n’empêche pas l’exploitant d’utiliser des données et des procédures plus restrictives dans le manuel d’exploitation.
4. L’exploitant veille à ce que tous les membres du personnel soient en mesure de comprendre la langue dans laquelle sont rédigées les parties du manuel d’exploitation pertinentes pour leurs tâches et responsabilités. Le contenu du manuel d’exploitation est présenté sous une forme qui peut être utilisée sans difficulté et respecte les principes relatifs aux facteurs humains.

**ORO.MLR.101 - Manuel d’exploitation – structure en ce qui concerne le transport aérien commercial**

«Sauf pour l'exploitation d'avions monomoteurs à hélice ou d'hélicoptères monomoteurs non complexes ayant une MOPSC inférieure ou égale à 5, décollant et atterrissant sur le même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour, la structure principale du manuel d'exploitation est la suivante:»:

1. Partie A: généralités/fondements, comprenant toutes les politiques, consignes et procédures d’exploitation qui ne sont pas liées à un type d’aéronef;
2. Partie B: sujets liés à l’exploitation de l’aéronef, comprenant toutes les consignes et procédures liées au type d’aéronef, et qui prennent en compte les différences entre des types/classes, des variantes ou des aéronefs particuliers utilisés par l’exploitant;
3. Partie C: exploitation à des fins de transport aérien commercial, comprenant les consignes et informations relatives à la route/au rôle/à la région et à l’aérodrome/au site d’exploitation;
4. Partie D: formation, comprenant l’ensemble des instructions relatives à la formation du personnel nécessaires pour assurer la sécurité de l’exploitation.

**ORO.MLR.105 - Liste minimale d’équipements**

1. Une liste minimale d’équipement (LME) est établie conformément au point 8.a.3 de l'annexe IV du règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 fixant les règles communes dans le domaine de l’aviation civile et réorganisant l’ASSA-AC, reposant sur la liste minimale d’équipements de référence (LMER) pertinente, telle que définie dans les données établies conformément au règlement N°***~~748/2012~~***xx/xx-UEAC-ASSA-AC-CM ***~~(UE) n~~~~o~~~~748/2012~~***. Si aucune LMER n'a été établie dans le cadre des données d'adéquation opérationnelle, la LME peut reposer sur la LMER pertinente acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.
2. La LME et toute modification qui y est apportée sont approuvées par l’autorité compétente.
3. L’exploitant modifie la LME dans un délai acceptable après toute modification applicable à la LMER.
4. Outre la liste des éléments, la LME contient :
5. un préambule, comprenant notamment des conseils et des définitions à l’attention des équipages de conduite et du personnel de maintenance qui utilisent la LME;
6. le statut de révision de la LMER sur laquelle repose la LME, ainsi que le statut de révision de la LME, et
7. le champ d’application, l’étendue et le but de la LME.
8. L’exploitant:
9. établit des intervalles de rectification pour chaque instrument, équipement ou fonction en panne figurant dans la LME. L’intervalle de rectification de la LME n’est pas moins restrictif que l’intervalle correspondant de la LMER ;
10. établit un programme de rectification efficace;
11. n’exploite l’aéronef au terme de l’intervalle de rectification défini dans la LME que lorsque:
12. le défaut a été réparé; ou
13. l’intervalle de rectification a été prolongé conformément au paragraphe (f).
14. Sous réserve d’approbation par l’autorité compétente, l’exploitant peut faire usage d’une procédure en vue de prolonger une fois des intervalles de rectification applicables aux catégories B, C et D, pour autant que:
15. la prolongation des intervalles de rectification reste dans le champ d’application de la LMER pour le type d’aéronef;
16. la prolongation de l’intervalle de rectification soit, au maximum, de la même durée que l’intervalle de rectification défini dans la LME;
17. la prolongation de l’intervalle de rectification ne soit pas utilisée comme un moyen normal d’effectuer des rectifications d’éléments de la LME et ne soit utilisée que lorsque des événements indépendants de la volonté de l’exploitant ont empêché d’exécuter la rectification;
18. une description des tâches et des responsabilités spécifiques de contrôle des prolongations soit établie par l’exploitant;
19. l’autorité compétente soit informée de toute prolongation de l’intervalle de rectification applicable; et
20. un plan soit établi pour l’exécution de la rectification dès que l’occasion se présente.
21. L’exploitant établit les procédures opérationnelles et d’entretien auxquelles il est fait référence dans la LME, en prenant en compte les procédures opérationnelles et d’entretien auxquelles il est fait référence dans la LMER. Lesdites procédures sont incluses dans les manuels de l’exploitant ou la LME.
22. L’exploitant modifie les procédures opérationnelles et d’entretien auxquelles il est fait référence dans la LME à la suite de toute modification applicable aux procédures opérationnelles et d’entretien auxquelles il est fait référence dans la LMER.
23. Sauf indication contraire dans la LME, l’exploitant accomplit:
24. les procédures opérationnelles auxquelles il est fait référence dans la LME lorsqu’il prévoit d’exploiter et/ou exploite l’aéronef alors que l’élément figurant sur la liste est en panne; et
25. les procédures d’entretien auxquelles il est fait référence dans la LME avant d’exploiter l’aéronef alors que l’élément figurant sur la liste est en panne.
26. Sous réserve d’une approbation spécifique au cas par cas par l’autorité compétente, l’exploitant peut exploiter un aéronef dont certains instruments, équipements ou fonctions sont en panne en ne respectant pas les contraintes de la LME mais en respectant celle de la LMER, pour autant que :
27. les instruments, équipements ou fonctions concernés entrent dans le champ d’application de la LMER comme défini au paragraphe (a);
28. l’approbation ne constitue pas un moyen normal d’exploiter des aéronefs en ne respectant pas les contraintes de la LME approuvée et ne soit utilisée que lorsque des événements indépendants de la volonté de l’exploitant l’ont empêché d’être en conformité avec la LME;
29. une description des tâches et des responsabilités spécifiques de contrôle de l’exploitation de l’aéronef en vertu d’une telle approbation soit établie par l’exploitant; et
30. un plan soit établi en vue de réparer les instruments, équipements ou fonctions en panne ou de recommencer à exploiter l’aéronef en respectant les contraintes de la LME dès que l’occasion se présente.

**ORO.MLR.110 - Carnet de route**

Les détails concernant l’aéronef, son équipage et chaque voyage sont consignés pour chaque vol, ou série de vols sous la forme d’un carnet de route ou d’un document équivalent.

**ORO.MLR.115 - Archivage**

1. Les dossiers suivants sont conservés pendant au moins cinq (5) ans :
2. pour les exploitants à des fins de CAT, les dossiers relatifs aux activités visées à la section ORO.GEN.200;
3. pour les exploitants détenteur d’un COAG, une copie du certificat de l’exploitant, le détail des agréments dont il est titulaire et le manuel d’exploitation de l’entreprise ainsi que la liste minimale d’équipement (si applicable);
4. pour les titulaires d’un COTA, une copie du certificat, le détail des agréments dont il est détenteur, le manuel d’activités particulières, les dossiers concernant l’évaluation des risques réalisée conformément à la section SPO.OP.230 et les procédures d’exploitation standard correspondantes
5. Les informations suivantes utilisées pour la préparation et l’exécution d’un vol, ainsi que les comptes rendus y associés, sont conservés pendant trois (03) mois :
6. le plan de vol exploitation, si applicable;
7. la documentation NOTAM/AIS (avis aux navigants/services d’information aéronautique) propre à la route, si elle est éditée par l’exploitant;
8. la documentation de masse et centrage;
9. la notification de chargements spéciaux, incluant les renseignements écrits fournis au pilote/commandant de bord à propos des marchandises dangereuses, le cas échéant;
10. le carnet de route, ou équivalent afin de calculer les consommations d’huile moteur; et
11. les rapport(s) de vol aux fins d’enregistrer les informations détaillées de tout événement ou tout fait marquant que le pilote/commandant de bord estime devoir rapporter ou enregistrer.
12. Les dossiers du personnel sont conservés pour les durées indiquées ci-dessous:

|  |  |
| --- | --- |
| Licences des membres d’équipage de conduite et certificats des membres d’équipage de cabine. | Tant que le membre d’équipage exerce les privilèges de sa licence ou de son certificat pour l’exploitant de l’aéronef |
| Formation, contrôle et qualifications des membres d’équipage | 3 ans |
| Dossiers relatifs à l’expérience récente des membres d’équipage | 15 mois |
| Compétences de route et d’aérodrome/tâche et zone des membres d’équipage, selon le cas | 3 ans |
| Formation marchandises dangereuses, selon le cas | 3 ans |
| Dossier de formation/qualification d’autres catégories de personnel pour lesquels un programme de formation est nécessaire | Les 2 derniers dossiers de formation |

1. L’exploitant :
2. conserve des archives de toutes les formations, contrôles et qualifications de chaque membre d’équipage, selon les dispositions de la partie ORO; et
3. met le dossier à la disposition du membre d’équipage concerné, à sa demande.
4. L’exploitant conserve les informations utilisées pour la préparation et l’exécution d’un vol, ainsi que les dossiers de formation du personnel, même s’il cesse d’exploiter ledit aéronef ou d’être l’employeur du membre d’équipage, pour autant que l’événement en question intervienne au cours des périodes de conservation prévues au paragraphe (c).
5. Si un membre d’équipage devient membre d’équipage pour un autre exploitant, l’exploitant met à la disposition du nouvel exploitant les dossiers dudit membre d’équipage, pour autant que l’événement en question intervienne au cours des périodes de conservation prévues au paragraphe (c).

**SOUS-PARTIE SEC - SÛRETÉ**

**ORO.SEC.100 - Sûreté du compartiment de l’équipage de conduite - Avions**

1. Dans un avion équipé d’une porte d’accès au compartiment de l’équipage de conduite, cette porte est verrouillable et l’équipage de cabine dispose de moyens pour prévenir l’équipage de conduite en cas d’activités suspectes ou d’atteintes à la sûreté dans la cabine.
2. Tous les avions de transport de passagers qui servent au transport commercial de passagers doivent être équipés d'une porte d'accès sécurisée au compartiment de l'équipage de conduite agréée, pouvant être verrouillée et déverrouillée depuis chacun des sièges pilotes et conçue de manière à satisfaire aux exigences opérationnelles applicables en matière de navigabilité, lorsque ces avions relèvent de l'une des catégories suivantes:
3. les avions dont la MCTOM est supérieure à 54 500 kg;
4. les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et dont la MOPSC est supérieure à 19; ou
5. les avions dont la MOPSC est supérieure à 60.
6. Dans tous les avions dotés d’une porte d’accès au compartiment de l’équipage de conduite conformément au paragraphe (b) ci-dessus :
7. cette porte est fermée avant la mise en route des moteurs en vue du décollage et verrouillée lorsque l’exigent les procédures de sûreté ou le pilote commandant de bord, et ce jusqu’à l’arrêt des moteurs après l’atterrissage, sauf l’entrée ou la sortie de personnes habilitées est jugée nécessaire, conformément aux programmes nationaux de sûreté de l’aviation civile; et
8. des moyens doivent être prévus aux fins de surveiller depuis chacun des sièges pilotes l’intégralité de la zone à l’extérieur du compartiment de l’équipage de conduite de manière à pouvoir identifier les personnes demandant à y accéder et de détecter tout comportement suspect ou toute menace éventuelle.

**ORO.SEC.105 - Sûreté du compartiment de l’équipage de conduite - Hélicoptère**

Si une telle porte est installée, la porte d’accès au compartiment de l’équipage de conduite d’un hélicoptère exploité à des fins de transport de passagers doit être verrouillable depuis l’intérieur du compartiment de l’équipage de conduite, afin d’empêcher tout accès non autorisé.

**SOUS-PARTIE FC - ÉQUIPAGE DE CONDUITE**

**ORO.FC.005 - Champ d’application**

La présente sous-partie établit les exigences auxquelles doit satisfaire l’exploitant en ce qui concerne la formation, l’expérience et la qualification de l’équipage de conduite et comprend :

1. une SECTION 1 qui définit les exigences communes applicables tant à l’exploitation d’aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales qu’à toute exploitation à des fins commerciales ;
2. une SECTION 2 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux opérations de transport aérien commercial à l'exception des opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées selon les règles VFR de jour, au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation et dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec
3. des avions monomoteurs à hélice ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins; ou
4. des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5 ou moins.»;
5. une SECTION 3 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux exploitations spécialisées commerciales et à celles visées au sous paragraphe (2) alinéas (i) et (ii).»

**SECTION 1 - Exigences communes**

**ORO.FC.100 - Composition de l’équipage de conduite**

1. La composition de l’équipage de conduite et le nombre de membres d’équipage de conduite aux postes d’équipage prévus ne sont pas inférieurs au minimum spécifié dans le manuel de vol de l’aéronef ou aux limites d’utilisation recommandées pour l’aéronef.
2. L’équipage de conduite inclut des membres supplémentaires lorsque le type d’exploitation le demande et n’est pas ramené à un nombre inférieur à celui spécifié dans le manuel d’exploitation.
3. Tous les membres d’équipage de conduite sont titulaires d’une licence et de qualifications délivrées ou acceptées conformément au règlement N°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-***CM (UE) no 1178/2011*** de la Commission et correspondent au niveau des tâches qui leur sont attribuées.
4. Un membre d’équipage de conduite peut être relevé de ses fonctions aux commandes pendant le vol par un autre membre d’équipage de conduite disposant des qualifications nécessaires.
5. Lorsqu’il fait appel aux services de membres d’équipage de conduite ayant un statut d’indépendant ou travaillant à temps partiel, l’exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente sous-partie et les éléments pertinents de l’annexe I (partie FCL) du règlement N°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-***CM (UE) no 1178/2011***, notamment les exigences relatives à l’expérience récente, sont satisfaites, compte tenu de tous les services rendus par le membre d’équipage de conduite de vol à d’autres exploitants, aux fins de déterminer plus particulièrement:
6. le nombre total de types d’aéronefs ou de variantes sur lesquels il exerce ses fonctions; et
7. les limitations applicables en matière de temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.

**ORO.FC.105 - Désignation du pilote/commandant de bord**

1. Conformément au 8.e de l’annexe IV du règlement N° 29/19-UEAC-ASSA-AC-CM, l’un des pilotes de l’équipage de conduite, qualifié comme pilote commandant de bord conformément à l’annexe I (partie FCL) du règlement N°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-***CM ~~(UE) n~~~~o~~~~1178/2011~~***, est désigné par l’exploitant en tant que pilote commandant de bord ou, dans le cas de l’exploitation d’aéronefs à des fins de transport aérien commercial, commandant de bord .
2. L’exploitant ne désigne un membre de l’équipage de conduite comme pilote/ commandant de bord que s’il:
3. dispose du niveau minimal d’expérience défini dans le manuel d’exploitation;
4. dispose d’une connaissance adéquate de la route ou de la zone dans laquelle le vol sera effectué, ainsi que des aérodromes, y compris des aérodromes de dégagement, des installations et des procédures à utiliser;
5. dans le cas d'opérations en équipage multiple, a suivi une formation au commandement dispensée par l'exploitant s'il passe du statut de copilote à celui de pilote/commandant de bord.
6. En cas d’exploitation d’aéronefs et d’hélicoptères à des fins commerciales, le pilote/commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée a accompli une formation initiale de familiarisation avec la route ou la zone utilisée pendant les vols, ainsi qu’avec les aérodromes, installations et procédures à utiliser. Cette connaissance des routes/zones et des aérodromes est maintenue en exerçant au moins une fois ses activités sur cette route ou dans cette zone ou sur l’aérodrome au cours d’une période de 12 mois.
7. Le paragraphe (c) ne s’applique pas dans les cas suivants :
8. avions de classe de performances B utilisés à des fins de transport aérien commercial en VFR de jour; et
9. opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées en VFR de jour, au départ et à destination du même aérodrome ou site d’exploitation ou dans une zone locale définie par l’autorité compétente, avec des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5.

**ORO.FC.110 - Mécanicien navigant**

Lorsqu’un poste séparé de mécanicien navigant est intégré à l’agencement d’un avion, l’équipage de conduite de vol inclut un membre d’équipage qui dispose des qualifications adéquates conformément aux règles nationales applicables.

**ORO.FC.115 - Formation à la gestion des ressources d’équipage (CRM)**

1. Avant d’exercer ses activités, le membre d’équipage de conduite de vol a suivi une formation CRM, correspondant à son rôle, telle que définie dans le manuel d’exploitation.
2. Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à la formation relative au type ou à la classe d’aéronef, ainsi qu’à la formation de maintien des compétences et dans le cours de commandement.

**ORO.FC.120 - Stage d’adaptation de l’exploitant**

1. Dans le cas d’une exploitation d’avions ou d’hélicoptères, le membre d’équipage de conduite accomplit le stage d’adaptation de l’exploitant avant d’effectuer des vols de ligne sans supervision:
2. lorsqu’il passe à un aéronef pour lequel une nouvelle qualification de type ou de classe est exigée;
3. lorsqu’il rejoint un exploitant.
4. Le stage d’adaptation de l’exploitant inclut une formation sur l’équipement installé dans l’aéronef en fonction des rôles des membres de l’équipage de conduite.

**ORO.FC.125 - Formation aux différences et formation de familiarisation**

1. Les membres de l’équipage de conduite accomplissent une formation aux différences ou une formation de familiarisation lorsque cela est exigé par l’annexe I partie FCL du règlement n°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-***CM (UE) no 1178/2011*** et lorsqu’un changement d’équipements ou de procédures nécessite l’acquisition de connaissances supplémentaires relatives aux types ou aux variantes sur lesquels ils exercent leurs activités.
2. Le manuel d’exploitation spécifie lorsqu’une telle formation aux différences ou une formation de familiarisation est nécessaire.

**ORO.FC.130 - Formation de maintien des compétences et contrôle**

1. Chaque membre de l'équipage de conduite accomplit une formation annuelle de maintien des compétences en vol et au sol applicable au type ou à la variante d’aéronefs sur lequel il exerce ses fonctions, notamment une formation relative à l’emplacement et l’utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord.
2. Chaque membre d’équipage de conduite est contrôlé régulièrement aux fins de démontrer sa compétence dans l’exécution de procédures normales, anormales et d’urgence.

**ORO.FC.135 - Qualification pilote pour exercer sur les deux sièges pilotes**

Les membres d’équipage de conduite qui peuvent se voir attribuer des tâches sur l’un ou l’autre des sièges pilotes se soumettent à une formation et à un contrôle appropriés, comme spécifié dans le manuel d’exploitation.

**ORO.FC.140 - Exercice sur plus d’un type ou de variante**

1. Les membres de l’équipage de conduite qui exercent sur plusieurs types ou variantes d’aéronefs satisfont aux exigences prescrites dans la présente sous-partie pour chaque type ou variante, sauf si des crédits liés aux exigences en termes de formation, contrôle et expérience récente sont définis dans les données établies conformément aux exigences du règlement de l’Etat de certification primaire n°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-*CM* ***~~748/2012~~*** pour les types ou variantes pertinents.
2. Des procédures et/ou des restrictions d’exploitation appropriées sont spécifiées dans le manuel d’exploitation pour tout exercice des activités sur plusieurs types ou variantes.

**ORO.FC.145 - Formation, contrôle et évaluation**

1. Les formations, contrôles et évaluations requis dans la présente sous-partie sont tous effectués conformément aux programmes et plans de formation établis par l’exploitant dans le manuel d’exploitation.
2. Lorsqu’il établit les programmes et plans de formation, l’exploitant inclut les éléments obligatoires pour le type concerné tels que définis dans les données établies conformément aux exigences du règlement de l’Etat de certification primaire.
3. En cas d’opérations de CAT, les programmes de formation et de contrôle, ainsi que les plans de formation et l’utilisation d’entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) individuels sont agréés par l’autorité compétente.
4. Dans la mesure du possible, le FSTD est une réplique de l’aéronef utilisé par l’exploitant. Les différences entre le FSTD et l’aéronef sont décrites et présentées lors d’une séance d’information ou d’une formation, selon le cas.
5. L’exploitant établit un système permettant de surveiller correctement les modifications apportées au FSTD et de s’assurer que ces modifications n’ont aucune incidence sur l’adéquation des programmes de formation.

**ORO.FC.146 - Personnel assurant la formation, le contrôle et l’évaluation**

1. Les formations, contrôles et évaluations requis dans la présente sous-partie sont tous effectués par du personnel dûment qualifié.
2. Dans le cas d’un entraînement en vol et sur simulateur d’entraînement au vol, ainsi que des contrôles, le personnel qui dispense la formation et procède aux contrôles est qualifié conformément à l’annexe I (partie FCL) du règlement N n°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-***CM ~~(UE) n~~*** ***~~o 1178/2011~~***.
3. Dans le cas d’un programme EBT, le personnel chargé de l’évaluation et de la formation:
4. est titulaire d’un certificat d’instructeur ou d’examinateur tel que prévu à l’annexe I (partie FCL);
5. a achevé le programme EBT de l’exploitant en matière de standardisation de l’instructeur. Ce programme comprend un programme initial de standardisation et un programme périodique de standardisation.

L’achèvement du programme initial autorisera l’instructeur à effectuer une évaluation pratique EBT.

1. Nonobstant le paragraphe (b) ci-dessus, l’évaluation en ligne de compétences est effectuée par un commandant de bord dûment qualifié, désigné par l’exploitant, qui a suivi un programme de standardisation portant sur les concepts EBT et l’évaluation des compétences (évaluateur en ligne).

**SECTION 2 - Exigences supplémentaires applicables à l’exploitation d’aéronefs à des fins de transport aérien commercial**

**ORO.FC.200 - Composition de l’équipage de conduite**

1. Tout équipage de conduite ne peut comporter plus d’un membre inexpérimenté.
2. Le commandant de bord peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote disposant des qualifications adéquates conformément à l’annexe I (partie FCL) du règlement n°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-***CM ~~(UE) n~~~~o~~~~1178/2011~~***, pour autant que les exigences du des sous-paragraphes ORO.FC.105 (b) (1), (b) (2) et du paragraphe (c) soient satisfaites.
3. Exigences propres à l’exploitation des avions selon les règles de vol aux instruments (IFR) ou de nuit.
4. L'équipage de conduite de vol est constitué d'au moins deux pilotes pour tous les avions à turbopropulseurs dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à neuf, ainsi que pour tous les avions à turboréacteurs
5. Les avions autres que ceux couverts par le sous paragraphe (c) (1) sont exploités par un équipage de conduite constitué d’au moins deux pilotes, sauf si les exigences de la section ORO.FC.202 sont satisfaites, auquel cas ils peuvent être exploités par un seul pilote.
6. Exigences particulières pour l’exploitation d’hélicoptères.
7. Pour toute exploitation d’hélicoptères disposant d’une MOPSC supérieure à 19 et pour l’exploitation en IFR d’hélicoptères disposant d’une MOSPC supérieure à 9 :
8. l’équipage de conduite est constitué d’au moins deux pilotes; et
9. le commandant de bord est titulaire d’une licence de pilote de ligne (hélicoptère) [ATPL(H)], ainsi que d’une qualification aux instruments, délivrées conformément à l’Annexe I du règlement n°xx/xx-UEAC-ASSA-AC-***CM ~~(UE) n~~~~o~~~~1178/2011~~***.
10. Toute exploitation non couverte par le sous paragraphe (d) (1) peut être effectuée par un seul pilote en vol IFR ou de nuit, pour autant que les exigences de la section ORO.FC.202 soient satisfaites.

**ORO.FC.A.201 - Relève en vol de membres de l’équipage de conduite**

1. Le commandant de bord peut déléguer la conduite du vol à :
2. un autre commandant de bord qualifié; ou
3. exclusivement dans le cas d’opérations au-dessus du niveau de vol (FL) 200, un pilote disposant des qualifications minimales suivantes:
4. une ATPL;
5. un stage d’adaptation et contrôle, dont une formation de qualification de type, conformément à la section ORO.FC.220;
6. toutes les formations de maintien de compétences et les contrôles conformément aux sections ORO.FC.230 et ORO.FC.240;
7. les compétences de route/zone et aérodrome conformément à la section ORO.FC.105.
8. Le copilote peut être relevé par :
9. un autre pilote disposant d’une qualification adéquate;
10. uniquement dans le cas d’opérations au-dessus du niveau de vol (FL) 200, un copilote de renfort en croisière disposant des qualifications minimales suivantes:
11. une licence de pilote commercial (CPL) valide avec qualification de vol aux instruments;
12. un stage d’adaptation et contrôle, y compris une formation de qualification de type conformément à la section ORO.FC.220, à l’exception de l’exigence relative à l’entraînement au décollage et à l’atterrissage;
13. une formation de maintien des compétences et un contrôle conformément à la section ORO.FC.230, à l’exception de l’exigence relative à l’entraînement au décollage et à l’atterrissage.
14. Un mécanicien navigant peut être relevé en vol par un membre d’équipage disposant des qualifications adéquates conformément aux règles nationales applicables.

**ORO.FC.202 - Exploitation monopilote en régime IFR ou de nuit,**

Pour être en mesure de voler en IFR ou de nuit avec un équipage de conduite de vol minimal constitué d’un seul pilote, comme prévu aux sous paragraphes ORO.FC.200 (c) (2) et (d) 2), les exigences suivantes doivent être satisfaites :

1. L’exploitant inclut dans le manuel d’exploitation un programme de stage d’adaptation et de maintien des compétences du pilote qui comporte des exigences additionnelles pour une exploitation monopilote. Le pilote aura entrepris une formation relative aux procédures de l’exploitant, concernant plus particulièrement :
2. la gestion des moteurs et les manœuvres d’urgence;
3. l’utilisation des listes de vérification pour conditions normales, anormales et d’urgence;
4. les communications de contrôle de la circulation aérienne (ATC);
5. les procédures de départ et d’approche;
6. la gestion du pilote automatique, le cas échéant;
7. l’utilisation d’une documentation en vol simplifiée;
8. la gestion des ressources d’équipage monopilote.
9. Les contrôles périodiques exigés par la section ORO.FC.230 sont effectués en situation de conduite monopilote sur le type ou de la classe d’aéronef concerné dans un environnement représentatif de l’exploitation.
10. Dans le cas de l’exploitation d’avions en IFR, le pilote :
11. a au moins 50 heures de temps de vol en IFR à son actif sur le type ou la classe d’avion concerné, dont 10 heures en tant que commandant de bord; et
12. a effectué au cours des 90 jours précédents sur le type ou la classe d’avion concerné:
13. cinq vols en IFR, dont trois approches aux instruments, en situation de conduite monopilote; ou
14. un contrôle lors d’une approche aux instruments IFR.
15. Dans le cas de l’exploitation d’avions de nuit, le pilote :
16. a au moins 15 heures de temps de vol de nuit à son actif, qui peuvent être incluses dans les 50 heures de temps de vol en IFR visées au sous paragraphe (3) alinéa (i); et
17. a effectué au cours des 90 jours précédents sur le type ou la classe d’avion concerné:
18. trois décollages et atterrissages de nuit en situation de conduite monopilote; ou
19. un contrôle lors d’un décollage et d’un atterrissage de nuit.
20. Dans le cas de l’exploitation d’hélicoptères en IFR, le pilote :
21. a un total de 25 heures d’expérience de vol en IFR à son actif dans l’environnement d’exploitation applicable; et
22. a une expérience de vol de 25 heures en situation de conduite monopilote sur le type spécifique d’hélicoptère, agréé pour le vol monopilote en IFR, dont 10 heures de vol peuvent avoir été effectuées sous supervision, et incluant cinq secteurs de vol de ligne en IFR sous supervision en utilisant les procédures monopilotes; et
23. a accompli au cours des 90 jours précédents:
24. cinq vols en IFR en situation de conduite monopilote, comportant trois approches aux instruments effectuées sur un hélicoptère agréé à cette fin; ou
25. un contrôle lors d’une approche aux instruments en IFR en situation de conduite monopilote sur le type d’hélicoptère concerné, un système d’entraînement au vol (FTD) ou un simulateur de vol (FFS).

**ORO.FC.205 - Formation au commandement**

1. Dans le cas de l’exploitation d’avions et d’hélicoptères, le cours de commandement comporte au moins les éléments suivants :
2. un entraînement sur FSTD, dont une formation au vol orientée vol de ligne (LOFT) et/ou une formation en vol;
3. un contrôle hors ligne de l’exploitant en fonction commandant de bord;
4. une formation aux responsabilités du commandement;
5. une formation en vol de ligne en tant que commandant de bord sous supervision, avec au moins:
6. 10 secteurs de vol, dans le cas d’avions ; et
7. 10 heures, avec au moins 10 secteurs de vol, dans le cas d’hélicoptères ;
8. accomplir un contrôle de vol de ligne en tant que commandant de bord et démontrer une connaissance adéquate de la route ou de la zone dans laquelle les vols seront effectués, ainsi que des aérodromes, y compris les aérodromes de dégagement, les installations et les procédures à utiliser; et
9. la gestion des ressources d’équipage.

**ORO.FC.215 - Formation initiale à la gestion des ressources d’équipage (CRM) dispensée par l’exploitant**

1. Le membre d’équipage de conduite doit suivre un cours de formation CRM initial avant de commencer à effectuer des vols de lignes sans supervision.
2. La formation CRM initiale est dispensée par au moins un formateur CRM dûment qualifié, qui peut être assisté par des experts afin de traiter de sujets spécifiques.

Si le membre d’équipage de conduite n’a pas, au préalable, reçu de formation théorique sur les facteurs humains au niveau ATPL, il suit, avant la formation CRM initiale ou en combinaison avec cette dernière, un cours théorique dispensé par l’exploitant et reposant sur le programme de formation ATPL relatif aux performances et aux limites humaines, comme établi dans l’Annexe I du règlement N°XX/xx-UEAC-CEMAC-xx-CM  ***~~UE) n~~~~o~~~~1178/2011~~***.

**ORO.FC.220 - Stage d’adaptation de l’exploitant et contrôle**

1. La formation CRM est intégrée au stage d’adaptation de l’exploitant.
2. Lorsqu’un membre d’équipage de conduite a commencé un stage d’adaptation de l’exploitant, il n’est pas affecté à des tâches de vol sur un aéronef d’un autre type ou d’une autre classe avant que le stage ne soit achevé ou qu’il y soit mis fin. Les membres d’équipage qui n’exercent que sur des avions de classe de performances B peuvent être affectés à des vols sur d’autres types d’avions de classe de performances B pendant les stages d’adaptation, dans la mesure nécessaire pour maintenir l’exploitation.
3. L’étendue de l’entraînement requis par le membre d’équipage de conduite dans le cadre du stage d’adaptation de l’exploitant est déterminée conformément aux normes de qualification et d’expérience spécifiées dans le manuel d’exploitation, compte tenu de son expérience et des formations précédentes qu’il a suivies.
4. Le membre d’équipage de conduite :
5. se soumet au contrôle hors ligne de l’exploitant ainsi qu’à l’entraînement sécurité-sauvetage et au contrôle associé avant de commencer à effectuer des vols de ligne sous supervision (LIFUS); et
6. effectue le contrôle en ligne après avoir terminé les vols de ligne sous supervision. Dans le cas d’avions de classe de performances B, le LIFUS peut être effectué sur tout avion appartenant à la classe applicable.
7. Dans le cas d’avions, les pilotes qui se sont vu délivrer une qualification de type reposant sur une formation à temps de vol zéro (ZFTT):
8. commencent à effectuer des vols de ligne sous supervision au plus tard 21 jours après avoir accompli l’examen pratique ou après avoir suivi la formation correspondante dispensée par l’exploitant. Le contenu d’une telle formation est décrit dans le manuel d’exploitation ;
9. effectuent six (6) décollages et atterrissages dans un FSTD au plus tard 21 jours après avoir accompli l’examen pratique sous la supervision d’un instructeur de qualification de type pour les avions [TRI(A)] occupant l’autre siège de pilote. Le nombre de décollages et d’atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans les données établies conformément aux exigences du règlement de l’Etat de certification primaire. Si lesdits décollages et atterrissages n’ont pas été effectués dans les 21 jours, l’exploitant prévoit un stage de remise à niveau. Le contenu d’un tel stage est décrit dans le manuel d’exploitation;
10. effectuent les quatre (04) premiers décollages et atterrissages du LIFUS dans un avion sous la supervision d’un TRI(A) occupant l’autre siège de pilote. Le nombre de décollages et d’atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans les données établies conformément aux exigences du règlement de l’Etat de certification primaire.

**ORO.FC.230 - Formation de maintien des compétences et contrôle**

1. Chaque membre d’équipage de conduite effectue une formation de maintien des compétences et un contrôle en rapport avec le type ou la variante d’aéronef sur lequel il exerce ses fonctions.
2. *Contrôle hors ligne de l’exploitant*
3. Chaque membre d'équipage de conduite se soumet au contrôle hors ligne de l'exploitant, en équipage normalement constitué, aux fins de démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, anormales et d'urgence..
4. Lorsque l’on demande au membre d’équipage de conduite d’exercer ses activités en régime IFR, le contrôle hors ligne de l’exploitant s’effectue sans référence visuelle extérieure, selon le cas.
5. La durée de validité du contrôle hors ligne de l’exploitant est de 6 mois civils. Dans le cas de l’exploitation d’avions de classe de performances B en VFR de jour au cours de saisons qui ne dépassent pas 8 mois consécutifs, un seul contrôle hors ligne de l’exploitant est suffisant. Le contrôle hors ligne est effectué avant le début de l’exploitation à des fins de transport aérien commercial.
6. Le membre d'équipage participant à une exploitation de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol dans un hélicoptère motorisé autre que complexe peut accomplir le contrôle hors ligne de l'exploitant dans un seul des types utilisés pour lesquels il possède une qualification. Le contrôle hors ligne de l'exploitant est effectué systématiquement sur le type d'aéronef utilisé le moins récemment pour le contrôle hors ligne. Les types d'hélicoptères concernés qui peuvent être regroupés aux fins du contrôle hors ligne de l'exploitant sont mentionnés dans le manuel d'exploitation.
7. Nonobstant le sous paragraphe ORO.FC.145 (a) (2), dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères motorisés autres que complexes de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol, ainsi que d'avions de classe de performances B, un commandant de bord disposant des qualifications requises, désigné par l'exploitant et formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder au contrôle. L'exploitant informe l'autorité compétente des personnes désignées
8. *Contrôle en ligne*
9. Chaque membre d’équipage de conduite accomplit un contrôle en ligne sur l’aéronef aux fins de démontrer son aptitude à mener à bien les opérations normales en ligne décrites dans le manuel d’exploitation. La durée de validité du contrôle en ligne est de 12 mois civils.
10. Nonobstant le sous paragraphe ORO.FC.145 (a) (2), un commandant de bord dûment qualifié désigné par l’exploitant, formé aux concepts CRM et à l’évaluation des compétences CRM, peut procéder aux contrôles en ligne.
11. *Entraînement sécurité-sauvetage et contrôle*

Chaque membre d’équipage de conduite accomplit une formation et se soumet à un contrôle relatif à l’emplacement et à l’utilisation de tous les équipements de sécurité et de sauvetage transportés à bord. La durée de validité du contrôle sécurité-sauvetage est de 12 mois civils.

1. *Formation CRM*
2. Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à toutes les phases correspondantes de la formation de maintien des compétences.
3. Chaque membre d’équipage de conduite suit une formation CRM modulaire spécifique. Toutes les matières principales de la formation CRM sont couvertes par des sessions de formation modulaires réparties de manière aussi uniforme que possible par période de trois (03) ans.
4. Chaque membre d’équipage de conduite suit un entraînement au sol et en vol dans un FSTD ou un aéronef, ou un entraînement combiné dans un FSTD et un aéronef au moins tous les 12 mois civils.
5. Les durées de validité mentionnées au sous paragraphe (b) (3) et aux paragraphes (c) et (d) sont comptées à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé.
6. Lorsque les formations ou les contrôles exigés ci-dessus sont entrepris au cours des trois (03) derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d’expiration initiale.

**ORO.FC.231 Formation basée sur des données probantes**

1. PROGRAMME EBT
2. Au lieu d’appliquer les exigences du point ORO.FC.230, l’exploitant peut établir, mettre en oeuvre et tenir à jour un programme EBT adéquat approuvé par l’autorité compétente.

L’exploitant démontre sa capacité à soutenir la mise en oeuvre du programme EBT (notamment en présentant un plan de mise en oeuvre) et effectue une évaluation des risques pour la sécurité démontrant comment un niveau de sécurité équivalent est atteint.

1. Le programme EBT:
2. correspond à la taille de l’exploitant, ainsi qu’à la nature et à la complexité de ses activités, compte tenu des dangers et des risques associés inhérents à ces activités;
3. (ii) garantit la compétence des pilotes en évaluant et en développant les compétences des pilotes requises pour une exploitation sûre, efficace et efficiente des aéronefs;
4. fait en sorte que les thèmes d’évaluation et de formation dérivés conformément au point ORO.FC.232 soient présentés à chaque pilote;
5. inclut au moins six modules EBT répartis au sein d’un programme de 3 ans; chaque module EBT comprend une phase d’évaluation et une phase de formation. La durée de validité d’un module EBT est de 12 mois.
6. La phase d’évaluation comprend un scénario (ou des scénarios) de vol «orienté ligne» visant à évaluer toutes les compétences et à déterminer les besoins individuels en matière de formation.
7. La phase de formation comprend:
8. la phase de formation aux manœuvres, comprenant la formation à la maîtrise de certaines manœuvres définies;
9. la phase de formation basée sur un scénario, comprenant un scénario (ou des scénarios) de vol «orienté ligne» visant à développer les compétences et à répondre aux besoins individuels en matière de formation.

La phase de formation est menée en temps voulu après la phase d’évaluation.

1. L’exploitant veille à ce que chaque pilote inscrit au programme EBT achève:
2. au minimum deux modules EBT au cours de la période de validité de la qualification de type, séparés par une période d’au moins 3 mois. Le module EBT est achevé lorsque:
3. le contenu du programme EBT a été vu pour ce module EBT (les thèmes d’évaluation et de formation ont été présentés au pilote); et
4. un niveau de performance acceptable pour toutes les compétences observées a été démontré;
5. la ou les évaluation(s) en ligne de compétences; et
6. la formation au sol.
7. L’exploitant établit un programme EBT de standardisation et de garantie de concordance des instructeurs afin de garantir que les instructeurs participant au programme EBT sont dûment qualifiés pour accomplir leurs tâches.
8. Tous les instructeurs doivent suivre ce programme.
9. (ii) L’exploitant utilise des méthodes et des indicateurs appropriés pour évaluer la concordance.
10. L’exploitant démontre que la concordance des instructeurs est suffisante.
11. Le programme EBT peut prévoir des procédures d’urgence en cas de circonstances imprévues susceptibles d’avoir une incidence sur l’exécution des modules EBT. L’exploitant démontre la nécessité de ces procédures. Les procédures garantissent qu’un pilote ne poursuit pas des opérations en ligne si les performances observées sont inférieures au niveau minimal acceptable. Elles peuvent prévoir:
12. un intervalle de temps différent entre les modules EBT; et
13. (ii) un ordre différent des phases du module EBT.
14. CADRE DE COMPÉTENCES

L’exploitant utilise un cadre de compétences pour tous les aspects de l’évaluation et de la formation dans le cadre d’un programme EBT. Le cadre de compétences:

1. est complet, précis et utilisable;
2. prévoit des comportements observables nécessaires à la sécurité, à l’efficacité et à l’efficience des opérations;
3. inclut un ensemble défini de compétences, leur description et les comportements observables qui y sont associés.
4. PERFORMANCE DU SYSTÈME DE FORMATION
5. Les performances du système EBT sont mesurées et évaluées au moyen d’un processus de retour d’information afin de:
6. valider et affiner le programme EBT de l’exploitant;
7. s’assurer que le programme EBT de l’exploitant développe les compétences des pilotes.
8. Le processus de retour d’information est inclus dans le système de gestion de l’exploitant.
9. L’exploitant élabore des procédures régissant la protection des données de l’EBT.
10. SYSTÈME DE CLASSEMENT
11. L’exploitant utilise un système de classement pour évaluer les compétences des pilotes. Le système de classement garantit:
12. un niveau de détail suffisant pour permettre des mesures précises et utiles des performances individuelles;
13. un critère et une échelle de performance pour chaque compétence, avec un point sur l’échelle qui détermine le niveau minimal acceptable à atteindre pour la conduite des opérations en ligne. L’exploitant élabore des procédures pour remédier aux faibles performances du pilote;
14. l’intégrité des données;
15. la sécurité des données.
16. L’exploitant vérifie à intervalles réguliers l’exactitude du système de classement par rapport à un système référencé par critères.
17. DISPOSITIFS ADÉQUATS DE FORMATION ET VOLUME D’HEURES POUR TERMINER LE PROGRAMME EBT DE L’EXPLOITANT
18. Chaque module EBT est réalisé dans un FSTD avec un niveau de qualification suffisant pour garantir la bonne exécution des thèmes d’évaluation et de formation.
19. L’exploitant offre un volume d’heures suffisant dans le dispositif d’entraînement approprié pour que le pilote puisse mener à bien le programme EBT de l’exploitant. Les critères permettant de déterminer l’étendue du programme EBT sont les suivants:
20. l’étendue correspond à la taille et à la complexité du programme EBT;
21. l’étendue est suffisante pour mener à bien le programme EBT;
22. l’étendue garantit un programme EBT efficace tenant compte des recommandations formulées par l’OACI, l’Agence et l’autorité compétente;
23. l’étendue correspond à la technologie des dispositifs d’entraînement utilisés.
24. ÉQUIVALENCE DES DÉFAILLANCES
25. Chaque pilote reçoit une évaluation et une formation en matière de gestion des défaillances des systèmes de bord.
26. Les défaillances du système de bord qui font peser une contrainte importante sur un équipage compétent sont organisées en fonction des caractéristiques suivantes:
27. l’immédiateté;
28. la complexité:
29. la dégradation de la commande de l’aéronef;
30. la perte d’instruments;
31. la gestion des conséquences.
32. Chaque pilote est confronté à au moins une défaillance pour chaque caractéristique à la fréquence déterminée par le tableau des thèmes d’évaluation et de formation.
33. La démonstration des compétences dans la gestion d’une défaillance est considérée équivalente à la démonstration des compétences dans la gestion d’autres défaillances présentant les mêmes caractéristiques.
34. ÉQUIVALENCE DES APPROCHES PERTINENTES POUR LES OPÉRATIONS
35. L’exploitant veille à ce que chaque pilote reçoive une formation régulière sur l’exécution des types d’approche et des méthodes d’approche pertinents pour les opérations.
36. Cette formation porte sur des approches qui imposent une contrainte supplémentaire à un équipage compétent.
37. Cette formation comprend les approches qui nécessitent une approbation spécifique conformément à l’annexe V (partie SPA) du présent règlement.
38. ÉVALUATION EN LIGNE DE COMPÉTENCES
39. Chaque pilote procède périodiquement à une évaluation en ligne de compétences à bord d’un aéronef afin de démontrer la sécurité, l’efficacité et l’efficience des opérations normales en ligne décrites dans le manuel d’exploitation.
40. La durée de validité d’une évaluation en ligne de compétences est de 12 mois.
41. L’exploitant agréé pour l’EBT peut, avec l’accord de l’autorité compétente, étendre la validité de l’évaluation en ligne de compétences:
42. soit à 2 ans, sous réserve d’une évaluation des risques;
43. soit à 3 ans, sous réserve d’un processus de retour d’information pour le contrôle des opérations en ligne qui recense les menaces pesant sur les opérations, minimise les risques de telles menaces et met en oeuvre des mesures de gestion des erreurs humaines dans les opérations.
44. Pour mener à bien l’évaluation en ligne de compétences, le pilote doit démontrer un niveau acceptable de performance dans toutes les compétences observées.
45. FORMATION AU SOL
46. Tous les 12 mois civils, chaque pilote doit:
47. suivre une formation technique au sol;
48. se soumettre à une évaluation et suivre une formation sur l’emplacement et l’utilisation de tous les équipements d’urgence et de sécurité transportés à bord de l’aéronef.
49. L’exploitant peut, avec l’accord de l’autorité compétente et sous réserve d’une évaluation des risques, porter à 24 mois la période d’évaluation et de formation relative à l’emplacement et à l’utilisation de tous les équipements d’urgence et de sécurité transportés à bord de l’aéronef.

### **ORO.FC.232 - Thèmes d’évaluation et de formation du programme EBT**

1. L’exploitant veille à ce que les thèmes d’évaluation et de formation soient présentés à chaque pilote.
2. Les thèmes d’évaluation et de formation:
3. sont dérivés des données de sécurité et d’exploitation utilisées pour déterminer les domaines à améliorer et établir les priorités dans la formation des pilotes afin d’orienter la mise en place de programmes EBT appropriés;
4. sont répartis sur une période de 3 ans selon une fréquence définie;
5. se rapportent au type ou à la variante d’aéronef sur lequel le pilote exerce.

**ORO.FC.235 - Qualification du pilote pour exercer ses activités sur les deux sièges pilotes**

1. Les commandants de bord dont les fonctions leur demandent d’exercer leurs activités sur l’un ou l’autre des sièges pilotes et de remplir les fonctions de copilote, ou les commandants de bord chargés de dispenser une formation ou d’effectuer des activités de contrôle, accomplissent une formation et un contrôle supplémentaires, comme défini dans le manuel d’exploitation. Le contrôle peut être effectué en même temps que le contrôle de compétences de l’exploitant prévu au paragraphe ORO.FC.230 (b) ou dans le programme EBT prévu à la section ORO.FC.231.
2. La formation et le contrôle supplémentaires comportent au moins les éléments suivants:
3. une panne moteur au décollage;
4. une approche et une remise des gaz avec un moteur en panne; et
5. un atterrissage avec un moteur en panne.
6. Dans le cas des hélicoptères, les commandants de bord effectuent également leurs contrôles hors ligne de l’exploitant dans les sièges de gauche et de droite, en alternance, pour autant que lorsque le contrôle hors ligne de qualification de type est combiné avec le contrôle hors ligne de l’exploitant, le commandant de bord accomplisse son entraînement ou son contrôle sur le siège normalement occupé.
7. Lorsque des manœuvres moteurs coupés sont effectuées dans un aéronef, la panne moteur est simulée.
8. Lors de l’exercice des activités depuis le siège du copilote, les contrôles exigés par la section ORO.FC.230 pour l’exercice des activités depuis le siège du commandant de bord doivent en outre être valides et à jour.
9. Le pilote relevant le commandant de bord doit avoir démontré, lors des contrôles hors ligne de l’exploitant spécifiés au paragraphe ORO.FC.230 (b), sa maîtrise des exercices et des procédures ne relevant normalement pas de sa responsabilité. Lorsque les différences entre le siège de gauche et le siège de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis l’un ou l’autre siège.
10. Le pilote, autre que le commandant de bord, occupant le siège du commandant de bord démontre, lors des contrôles hors ligne de l’exploitant spécifiés au paragraphe ORO.FC.230 (b), son aptitude à pratiquer les exercices et procédures qui relèveraient normalement de la responsabilité du commandant de bord agissant en tant que pilote non aux commandes. Lorsque les différences entre le siège de gauche et le siège de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis l’un ou l’autre siège.

**ORO.FC.240 - Exercice sur plus d’un type ou variante**

1. Les procédures ou restrictions opérationnelles pour l’exploitation de plusieurs types ou variantes, établies dans le manuel d’exploitation et agréées par l’autorité compétente couvrent:
2. le niveau minimum d’expérience des membres d’équipage de conduite;
3. le niveau minimum d’expérience sur un type ou une variante avant de commencer la formation relative à un autre type ou une autre variante ou son exploitation;
4. le processus par lequel un membre d’équipage qualifié sur un type ou une variante sera formé et qualifié sur un autre type ou une autre variante; et
5. toutes les exigences applicables en matière d’expérience récente pour chaque type ou variante.
6. Lorsqu’un membre d’équipage de conduite exerce ses fonctions tant sur des hélicoptères que sur des avions, ledit membre d’équipage est limité à exercer exclusivement sur un type d’avion et un type d’hélicoptère.
7. Le paragraphe (a) ne s’applique pas à l’exploitation d’avions de classe de performances B si elle est limitée à des classes d’avions monopilotes à moteur à pistons exploités en VFR de jour. Le paragraphe (b) ne s’applique pas à l’exploitation d’avions de classe de performances B si elle est limitée à des classes d’avions monopilotes à moteur à pistons.

**ORO.FC.A.245 - Programme de formation et de qualification alternatif**

1. L’exploitant d’avions disposant d’une expérience adéquate peut remplacer l’une ou plusieurs des exigences suivantes en matière de formation et de contrôle applicables à l’équipage de conduite par un programme de formation et de qualification alternatif (ATQP) agréé par l’autorité compétente :
2. section SPA.LVO.120 relatif à la formation et aux qualifications de l’équipage de conduite;
3. stage d’adaptation et contrôle;
4. formation aux différences et formation de familiarisation;
5. formation au commandement;
6. formation de maintien des compétences et contrôle; et
7. exercice des activités sur plusieurs types ou variantes.
8. L’ATQP comporte une formation et des contrôles qui établissent et maintiennent un niveau de compétence au moins équivalent à celui atteint en se conformant aux dispositions des sections ORO.FC.220 et ORO.FC.230. Le niveau de compétence atteint par la formation et la qualification de l’équipage de conduite est démontré avant l’octroi de l’agrément ATQP par l’autorité compétente.
9. L’exploitant qui introduit une requête d’agrément ATQP fournit à l’autorité compétente un plan de mise en œuvre, comportant une description du niveau de compétence que doivent atteindre la formation et la qualification de l’équipage de conduite.
10. Outre les contrôles exigés par la section ORO.FC.230 et la section FCL.060 de l’annexe I (partie FCL) du règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du XX/mm/XX ***(UE) no 1178/2011***, chaque membre d’équipage de conduite se soumet à une évaluation type vol en ligne (LOE) dans un FSTD. La durée de validité d’une LOE est de 12 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque la LOE est entreprise dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d’expiration initiale.
11. Après deux ans d’exploitation avec un ATQP agréé, l’exploitant peut, sur approbation de l’autorité compétente, prolonger les périodes de validité des contrôles relevant de la section ORO.FC.230 comme suit:
12. Contrôle hors ligne de l’exploitant jusqu’à 12 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d’expiration initiale.
13. Contrôle en ligne jusqu’à 24 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les six derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d’expiration initiale.
14. Contrôle de sécurité-sauvetage jusqu’à 24 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les six derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d’expiration initiale.

**ORO.FC.A.250 - Commandants de bord titulaires d’une CPL(A)**

1. Le titulaire d'une CPL(A) (avion) n'agit en tant que commandant de bord dans un avion monopilote exploité à des fins de transport aérien commercial que si l'une des conditions suivantes est remplie:
2. lorsqu'il transporte des passagers en dehors d'un rayon de 50 NM (90 km) depuis un aérodrome de départ, il a au moins 500 heures de temps de vol à son actif sur avion ou est titulaire d'une qualification aux instruments valide;
3. dans le cas d'une exploitation d'un type multimoteur en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol à son actif sur avion, dont 400 heures en tant que pilote commandant de bord. Lesdites heures incluent 100 heures en IFR et 40 heures sur avion multimoteur. Les 400 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de deux heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord;
4. dans le cas d'une exploitation d'un avion monomoteur en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol à son actif sur avion, dont 400 heures en tant que pilote commandant de bord. Ces heures incluent 100 heures en IFR. Les 400 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de deux heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord.
5. Dans le cas d’exploitation en VFR de jour d’avions de classe de performances B, le sous paragraphe (a) (1) n’est pas applicable.

**ORO.FC.H.250 - Commandants de bord titulaires d’une CPL(H)**

1. Le titulaire d’une CPL(H) (hélicoptère) n’agit en tant que commandant de bord sur un hélicoptère monopilote exploité à des fins de transport aérien commercial que si :
2. dans le cas d’une exploitation en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol total à son actif sur hélicoptère, dont 300 heures en tant que pilote commandant de bord. Ces heures incluent 100 heures en IFR. Les 300 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d’équipage multipilote établi, défini dans le manuel d’exploitation, sur la base de 2 heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord ;
3. Lors d’opérations en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) de nuit :
4. Il dispose d’une qualification aux instruments valide; ou
5. Il a 300 heures de temps de vol sur hélicoptère à son actif, dont 100 heures en tant que pilote commandant de bord et 10 heures en tant que pilote volant de nuit.

## **SECTION 3 - Exigences supplémentaires applicables aux exploitations spécialisées commerciales et aux opérations de CAT visées aux sous paragraphes ORO.FC.005 (b) (1) et (2)**

### **ORO.FC.330 - Formation de maintien des compétences et contrôle – contrôle hors ligne de l’exploitant**

1. Chaque membre de l’équipage de conduite se soumet au contrôle hors ligne de l’exploitant afin de démontrer sa compétence dans l’exécution de procédures normales, anormales et d’urgence, sous les aspects liés aux tâches spécialisées décrites dans le manuel d’exploitation
2. Les conditions d’exploitation doivent être dûment prises en compte lorsque les opérations sont effectuées en VFR ou de nuit.
3. La durée de validité du contrôle hors ligne de l’exploitant est de 12 mois civils. La durée de validité court à partir de la fin du mois au cours duquel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle hors ligne de l’exploitant est réalisé dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité court à partir de la date d’expiration initiale.

**SOUS-PARTIE CC - ÉQUIPAGE DE CABINE**

**ORO.CC.005 - Champ d’application**

La présente sous-partie établit les exigences auxquelles doit satisfaire l’exploitant lorsqu’il exploite un aéronef avec équipage de cabine et comprend :

1. une section 1 détaillant les exigences communes applicables à toutes les opérations; et
2. une section 2 détaillant les exigences supplémentaires applicables uniquement à l’exploitation d’aéronefs à des fins de transport aérien commercial.

**SECTION 1 - Exigences communes**

**ORO.CC.100 - Nombre de membres et composition de l’équipage de cabine**

1. Au moins un membre d'équipage de cabine est affecté à l'exploitation d'aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19 lorsqu'au moins un passager est transporté.
2. En application du paragraphe (a), le nombre minimal de membres d’équipage de cabine est le plus élevé des nombres suivants :
3. le nombre de membres d’équipage de cabine établi lors du processus de certification de l’aéronef mené conformément aux spécifications de certification applicables, pour la configuration de cabine utilisée par l’exploitant;
4. si le nombre prévu au sous paragraphe (1) n’a pas été établi, le nombre de membres d’équipage de cabine établi lors du processus de certification de l’aéronef pour la configuration maximale en sièges passagers certifiée, réduit d’une unité par tranche entière de 50 sièges passagers que compte la configuration de cabine utilisée par l’exploitant en moins par rapport à la configuration maximale en sièges certifiée; ou
5. un membre d’équipage de cabine par groupe de 50 sièges passagers, complet ou incomplet, installés sur le même pont de l’aéronef exploité.
6. Dans le cas d’une exploitation à laquelle sont affectés plusieurs membres d’équipage de cabine, l’exploitant nomme l’un des membres comme responsable rendant compte au pilote/commandant de bord.
7. Par dérogation au point a), l'exploitation à des fins non commerciales d'aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19 peut être effectuée sans membre d'équipage de cabine en fonction, sous réserve de l'approbation préalable de l'autorité compétente. Aux fins d'obtenir ladite approbation, l'exploitant s'assure que les conditions suivantes sont respectées:
8. au maximum 19 passagers se trouvent à bord;
9. l'exploitant a établi des procédures pour cette opération.

**ORO.CC.110 - Conditions pour l’affectation à des tâches**

1. Les membres d’équipage de cabine ne se voient affectés à des tâches dans un aéronef que si :
2. ils ont au moins 18 ans révolus;
3. ils ont été jugés physiquement et mentalement aptes à s’acquitter de leurs tâches et à exercer leurs responsabilités en toute sécurité conformément aux exigences applicables de l’Annexe IV (Part MED) du règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du XX/mm/XX ***(UE) no 1178/2011*** et
4. ils ont accompli avec succès toutes les formations et subi les contrôles applicables exigés par la présente sous-partie et disposent des compétences pour s’acquitter des tâches qui leur sont attribuées conformément aux procédures définies dans le manuel d’exploitation.
5. Avant d’attribuer des tâches à des membres d’équipage de cabine ayant un statut d’indépendant ou travaillant à temps partiel, l’exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente sous-partie sont satisfaites en prenant en compte tous les services rendus par le membre d’équipage de cabine à d’autres exploitants aux fins de déterminer plus particulièrement :
6. le nombre total de types d’aéronefs et de variantes sur lesquels il exerce ses fonctions; et
7. les limitations applicables en matière de temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.
8. Les membres d’équipage de cabine en fonction, ainsi que leur rôle en ce qui concerne la sécurité des passagers et du vol, doivent être clairement identifiables par les passagers.

**ORO.CC.115 - Organisation de cours de formation et exécution des contrôles associés**

1. Un programme et un plan de cours détaillés sont établis par l’exploitant pour chaque cours de formation, conformément aux exigences applicables de la présente sous-partie et de l’Annexe V (Part CC) du règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du XX/mm/XX ***~~(UE)~~ ~~n~~~~o~~~~1178/2011~~*** le cas échéant, aux fins de couvrir les tâches et les responsabilités qui incombent aux membres d’équipage de cabine.
2. Chaque cours de formation inclut un enseignement théorique et pratique, ainsi qu’une pratique individuelle ou collective, en fonction de chaque matière de la formation, afin que chaque membre d’équipage de cabine atteigne et maintienne le niveau adéquat de compétence conformément à la présente sous-partie.
3. Chaque cours de formation :
4. est dispensé d’une manière structurée et réaliste; et
5. est dispensé par du personnel dûment qualifié pour les matières à couvrir.
6. Pendant toute formation exigée par la présente sous-partie ou à l’issue de celle-ci, chaque membre d’équipage de cabine passe un examen couvrant toutes les matières composant le programme de formation concerné, à l’exception de la formation relative à la gestion des ressources d’équipage (CRM). Les examens sont conduits par du personnel dûment qualifié aux fins de vérifier que le membre d’équipage de cabine a atteint et/ou maintient le niveau de compétence requis.
7. Les cours de formation CRM, et les modules CRM le cas échéant, sont dispensés par un instructeur de CRM dûment qualifié. Lorsque des rubriques CRM sont intégrées à d’autres formations, un instructeur de CRM dûment qualifié est chargé de définir et de mettre en œuvre le programme de cours.

**ORO.CC.120 - Cours de formation initiale**

1. Chaque nouvel entrant qui n’est pas encore titulaire d’un certificat de membre d’équipage de cabine valide délivré conformément à de l’Annexe V (Part CC) du règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du XX/mm/XX ***~~(UE)~~ ~~n~~~~o~~~~1178/2011~~***.
2. reçoit un cours de formation initiale comme spécifié à la section CC.TRA.220 de ladite annexe; et
3. réussit l’examen correspondant avant d’entreprendre une autre formation exigée par la présente sous-partie.
4. Des rubriques du programme de formation initiale peuvent être combinées avec la première formation propre à un type d’aéronef et au stage d’adaptation de l’exploitant, pour autant que les exigences de la section CC.TRA.220 soient satisfaites et que de telles rubriques soient enregistrées comme matières du cours de formation initiale dans le dossier de formation des membres d’équipage de cabine concernés.

**ORO.CC.125 - Formation propre à un type d’aéronef et stage d’adaptation de l’exploitant**

1. Chaque membre d’équipage de cabine accomplit la formation propre au type d’aéronef appropriée, ainsi que le stage d’adaptation de l’exploitant, et se soumet aux contrôles associés avant:
2. une première affectation par l’exploitant à la fonction de membre d’équipage de cabine; ou
3. une affectation par l’exploitant à la fonction de membre d’équipage de cabine sur un autre type d’aéronef.
4. Lorsqu’il établit les programmes et plans de formation relatifs à la formation propre au type d’aéronef et au stage d’adaptation de l’exploitant, l’exploitant inclut, s’ils sont disponibles, les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d’adéquation opérationnelle établies conformément aux exigences du règlement de l’Etat de certification primaire. ***~~conformément au règlement (UE) n~~~~o~~~~748/2012~~***.
5. Le programme de la formation propre au type d’aéronef :
6. comprend une formation et des exercices pratiques sur un dispositif d’entraînement représentatif ou sur l’aéronef lui-même; et
7. couvre au moins les matières suivantes de la formation propre au type d’aéronef:
8. description de l’aéronef dans la mesure nécessaire à l’exercice des tâches qui incombent à l’équipage de cabine;
9. tous les équipements et systèmes de sécurité installés qui concernent les tâches de l’équipage de cabine;
10. actionnement et l’ouverture effective, par chaque membre d’équipage de cabine, de chaque type ou variante des portes et des sorties normales et des issues de secours, en mode normal et d’urgence;
11. démonstration de l’utilisation des autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l’équipage de conduite;
12. les équipements de protection contre le feu et la fumée, lorsqu’ils sont prévus;
13. entraînement avec le toboggan d’évacuation, lorsqu’il est prévu;
14. utilisation du siège, du système de retenue et de l’équipement d’oxygène utilisé en cas d’incapacité du pilote.
15. Le programme du stage d’adaptation de l’exploitant pour chaque type d’aéronef à exploiter :
16. comprend une formation et des exercices pratiques sur un dispositif d’entraînement représentatif ou sur l’aéronef lui-même;
17. comporte une formation relative aux procédures d’exploitation standard de l’exploitant applicables aux membres d’équipage de cabine qui se voient attribuer des tâches par l’exploitant pour la première fois;
18. couvre au moins les matières de formation spécifique suivantes en fonction du type d’aéronef à exploiter:
19. description de la configuration de la cabine;
20. emplacement, dépose et utilisation de tous les équipements portatifs de sécurité-sauvetage transportés à bord;
21. toutes les procédures normales et d’urgence;
22. la prise en charge des passagers et la gestion des foules;
23. une formation à la lutte contre le feu et la fumée comprenant l’utilisation de tous les équipements de lutte contre l’incendie et de protection représentatifs de ceux existant à bord;
24. les procédures d’évacuation;
25. les procédures en cas d’incapacité du pilote;
26. les exigences et procédures applicables en matière de sûreté;
27. la gestion des ressources d’équipage.

**ORO.CC.130 - Formation aux différences**

1. Outre la formation requise à la section ORO.CC.125, le membre d’équipage de cabine accomplit une formation et subit un contrôle appropriés couvrant toutes les différences avant de se voir affecter sur:
2. une variante d’un type d’aéronef sur lequel il vole actuellement; ou
3. un type d’aéronef ou une variante sur lequel il vole actuellement et présentant des différences:
4. dans les équipements de sécurité;
5. dans l’emplacement des équipements de sécurité-sauvetage; ou
6. dans les procédures normales et d’urgence.
7. Ce programme de formation aux différences :
8. est déterminé si nécessaire sur la base d’une comparaison avec le programme de formation accompli par le membre d’équipage de cabine conformément aux paragraphes ORO.CC.125 (c) et (d) pour le type pertinent d’aéronef; et
9. comprend une formation et des exercices pratiques dans un dispositif d’entraînement représentatif ou l’aéronef lui-même en fonction de la matière à couvrir dans la formation aux différences.
10. Lorsqu’il établit les programmes et les plans de la formation aux différences concernant une variante d’un type d’aéronef en cours d’exploitation, l’exploitant inclut, s’ils sont disponibles, les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d’adéquation opérationnelle établies conformément aux exigences du règlement de l’Etat de certification primaire.

**ORO.CC.135 - Familiarisation**

Au terme de l’exécution d’une formation propre au type d’aéronef et du stage d’adaptation de l’exploitant sur un type d’aéronef, chaque membre d’équipage de cabine accomplit, sous supervision, une familiarisation adéquate sur le type d’aéronef avant d’exercer ses fonctions de membre d’un équipage de cabine comportant le nombre de membres minimum requis conformément à la section ORO.CC.100.

**ORO.CC.140 - Formation de maintien des compétences**

1. Chaque membre d’équipage de cabine accomplit annuellement une formation de maintien des compétences et un contrôle.
2. Le maintien des compétences couvre les actions incombant à chaque membre de l’équipage de cabine lors de procédures normales et d’urgence, ainsi que lors d’exercices applicables à chaque type d’aéronef et/ou variante sur lequel il doit exercer.
3. Matières de la formation propre au type d’aéronef :
4. La formation de maintien des compétences inclut des exercices pratiques effectués annuellement par chaque membre d’équipage de cabine aux fins de simuler l’utilisation de chaque type ou variante de portes et issues normales et de secours servant à l’évacuation des passagers.
5. la formation de maintien des compétences inclut également, à des intervalles n’excédant pas trois (03) ans:
6. l’actionnement et l’ouverture effective, par chaque membre d’équipage de cabine, de chaque type ou variante des portes et des issues normales et de secours, en modes normal et d’urgence;
7. l’actionnement effectif, par chaque membre de l’équipage de cabine, dans un dispositif d’entraînement représentatif ou l’aéronef lui-même, de la porte de sécurité du compartiment de l’équipage de conduite, tant en mode normal qu’en mode d’urgence, ainsi que du siège et du système de retenue, ainsi qu’une démonstration pratique de l’équipement d’oxygène utilisé en cas d’incapacité du pilote;
8. la démonstration de l’utilisation de toutes les autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l’équipage de conduite; et
9. la démonstration de l’utilisation du canot de sauvetage ou de la glissière-radeau, si installée.
10. Matières de la formation propre à l’exploitant :
11. La formation de maintien des compétences inclut annuellement :
12. pour chaque membre d’équipage de cabine:
13. l’emplacement et la manipulation de tous les équipements de sécurité-sauvetage installés ou transportés à bord; et
14. la manière d’endosser un gilet de sauvetage et de mettre en place un équipement portatif d’oxygène ainsi qu’un équipement de protection respiratoire (PBE);
15. le rangement d’articles dans la cabine;
16. les procédures relatives à la contamination des surfaces de l’aéronef;
17. les procédures d’urgence;
18. les procédures d’évacuation;
19. l’étude d’incidents et d’accidents;
20. la gestion des ressources d’équipage;
21. les aspects aéromédicaux et les premiers secours, y compris l’équipement associé;
22. les procédures de sûreté.
23. la formation de maintien des compétences inclut également, à des intervalles n’excédant pas trois (03) ans:
24. l’utilisation de matériel pyrotechnique (dispositifs réels ou représentatifs);
25. une démonstration pratique de l’utilisation des listes de vérification de l’équipage de conduite;
26. une formation réaliste et pratique à l’utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu, dont des vêtements de protection, représentatifs de ceux transportés à bord de l’aéronef;
27. pour chaque membre d’équipage de cabine:
28. l’extinction d’un feu caractéristique d’un incendie à l’intérieur d’un aéronef;
29. la manière de mettre en place et d’utiliser un PBE dans un espace clos empli de fumée simulée.
30. Durées de validité :
31. La durée de validité de la formation annuelle de maintien des compétences est de 12 mois civils, comptés à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé.
32. Si la formation de maintien des compétences et les contrôles demandés au paragraphe (a) sont entrepris dans les trois derniers mois civils de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d’expiration initiale.
33. Pour les matières de la formation à effectuer tous les trois (03) ans spécifiées au (c) (2) et au (d) (2), la période de validité est de 36 mois civils comptabilisés à partir de la fin du mois au cours duquel les contrôles ont été réalisés.

**ORO.CC.145 - Stage de remise à niveau**

1. Lorsqu'un membre d'équipage de cabine, pendant les six mois qui précèdent, dans les limites de la période de validité de la dernière formation de maintien des compétences et du contrôle associé:
2. n’a exercé aucune tâche en vol, il accomplit un stage de remise à niveau et un contrôle pour chaque type d’aéronef sur lequel il doit exercer ses fonctions, avant de se voir attribuer l’exécution de telles tâches; ou
3. n’a exercé aucune tâche en vol sur un type particulier d’aéronef, il accomplit sur ledit type d’aéronef, avant de se voir à nouveau attribuer l’exécution de tâches:
4. un stage de remise à niveau et un contrôle; ou
5. deux vols de familiarisation conformément à la section ORO.CC.135.
6. Le programme du stage de remise à niveau pour chaque type d’aéronef couvre au moins:
7. les procédures d’urgence;
8. les procédures d’évacuation;
9. l’actionnement et l’ouverture effective, par chaque membre d’équipage de cabine, de chaque type ou variante des portes et des issues normales et de secours, ainsi que de la porte de sécurité du compartiment de l’équipage de conduite, en modes normal et d’urgence;
10. la démonstration de l’utilisation de toutes les autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l’équipage de conduite;
11. l’emplacement et la manipulation de tous les équipements de sécurité-sauvetage installés ou transportés à bord.
12. L’exploitant peut choisir de remplacer un stage de remise à niveau par une formation de maintien des compétences si le retour en service du membre d’équipage de cabine commence au cours de la période de validité de la dernière formation de maintien des compétences et du contrôle associé. Si ladite période de validité a expiré, un stage de remise à niveau ne peut être remplacé que par une formation propre au type d’aéronef et un stage d’adaptation de l’exploitant, comme prévu au à la section ORO.CC.125.

**SECTION 2 - Exigences additionnelles pour l’exploitation à des fins de transport aérien commercial**

**ORO.CC.200 - Chef de cabine**

1. Lorsque plusieurs membres d’équipage de cabine sont nécessaires, la composition de l’équipage de cabine inclut un chef de cabine désigné par l’exploitant.
2. L’exploitant ne nomme un membre d’équipage de cabine au poste de chef de cabine que s’il:
3. a au moins un an d’expérience en tant que membre d’équipage de cabine exerçant ses fonctions; et
4. a accompli et réussi un cours de chef de cabine et le contrôle associé.
5. Le cours de chef de cabine couvre toutes les tâches et les responsabilités d’un chef de cabine et doit inclure au moins les éléments suivants :
6. briefing avant le vol;
7. collaboration avec l’équipage;
8. examen des conditions imposées par l’exploitant et des obligations légales;
9. comptes rendus d’accidents et d’incidents;
10. facteurs humains et gestion des ressources de l’équipage (CRM); et
11. limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.
12. Le chef de cabine est responsable devant le commandant de bord de la conduite et de la coordination des procédures normales et d’urgence spécifiées dans le manuel d’exploitation, y compris de l’interruption des tâches non liées à la sécurité à des fins de sécurité ou de sûreté.
13. L’exploitant établit des procédures aux fins de sélectionner le membre d’équipage de cabine le plus qualifié pour qu’il remplisse la fonction de chef de cabine si le responsable désigné n’est plus en mesure d’exercer ses fonctions. Les modifications apportées à ces procédures sont notifiées à l’autorité compétente.

**ORO.CC.205 - Réduction de l’équipage de cabine pendant les opérations au sol et dans des circonstances imprévues**

1. Lorsque des passagers se trouvent à bord d’un aéronef, le nombre minimum de membres d’équipage de cabine requis en vertu de la section ORO.CC.100 est présent dans la cabine et prêt à intervenir.
2. Par dérogation au point a), le nombre minimal de membres d'équipage de cabine peut être réduit dans les cas suivants:
3. pendant des opérations normales au sol qui n’impliquent pas d’avitaillement/reprise de carburant lorsque l’aéronef se trouve sur son aire de stationnement;
4. dans des circonstances imprévues, si le nombre de passagers transportés à bord de l’aéronef est réduit. Dans ce cas, un compte rendu est soumis à l’autorité compétente au terme du vol ; ou
5. dans le but d'assurer un repos en vol pendant la phase de croisière, soit conformément au paragraphe ORO.FTL.205 (e), soit à titre de mesure d'atténuation des risques liés à la fatigue mise en œuvre par l'exploitant..
6. Aux fins des sous paragraphes (b) (1) et (b) (2), les procédures du manuel d'exploitation de l'exploitant garantissent que:
7. un niveau équivalent de sécurité est atteint avec le nombre réduit de membres d'équipage de cabine, particulièrement en ce qui concerne l'évacuation des passagers;
8. malgré le nombre réduit de membres d'équipage de cabine, un chef de cabine est présent conformément à la section ORO.CC.200;
9. au moins un membre d'équipage de cabine est requis par groupe de 50 passagers, complet ou incomplet, présents sur le même pont de l'aéronef;
10. dans le cas d'opérations normales au sol avec des aéronefs qui nécessitent plus d'un membre d'équipage de cabine, le nombre déterminé conformément au point 3) est augmenté pour inclure un membre d'équipage de cabine par paire d'issues de secours de plain-pied.
11. Aux fins du sous paragraphe (b) (3), l'exploitant:
12. procède à une évaluation des risques afin de déterminer le nombre de membres d'équipage de cabine qui doivent être présents et prêts à intervenir à tout moment pendant la phase de croisière;
13. définit les mesures à prendre pour atténuer les effets d'un nombre moins élevé de membres d'équipage de cabine présents et prêts à intervenir pendant la phase de croisière;
14. établit dans le manuel d'exploitation des procédures spécifiques, y compris pour le repos en vol du chef de cabine, qui assurent à tout moment une prise en charge appropriée des passagers et une gestion efficace de toute situation anormale ou d'urgence;
15. spécifie, dans le régime de spécification de temps de vol conformément à la section ORO.FTL.125, les conditions dans lesquelles le repos en vol peut être accordé aux membres d'équipage de cabine.

**ORO.CC.210 - Conditions supplémentaires pour l’affectation à des tâches**

Les membres d’équipage de cabine ne se voient attribuer des tâches et n’exercent leurs activités sur un type ou une variante d’aéronef que si:

1. ils sont titulaires d’un certificat valable délivré conformément à l’Annexe V (Part CC) du règlement N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du xx /MM/202X ***~~n~~~~o~~~~1178/2011~~***;
2. ils sont qualifiés sur le type d’aéronef ou la variante conformément à la présente sous-partie;
3. (ils satisfont aux autres exigences applicables de la présente sous-partie et de l’Annexe IV (Part CAT);
4. ils portent l’uniforme d’équipage de cabine de l’exploitant.

**ORO.CC.215 - Programmes de formation et de contrôle et documentation connexe**

1. Les programmes de formation et de contrôle, dont les plans de cours exigés par la présente sous-partie, sont agréés par l’autorité compétente et définis dans le manuel d’exploitation.
2. Une fois qu’un membre d’équipage de cabine a accompli un cours de formation et a réussi le contrôle associé, l’exploitant :
3. met à jour le dossier de formation du membre d’équipage de cabine conformément à la section ORO.MLR.115; et
4. lui fournit une liste indiquant les périodes de validité actualisées, applicables aux types d’aéronefs et aux variantes sur lesquels le membre d’équipage de cabine est qualifié pour exercer ses fonctions.

**ORO.CC.250 - Exercice des activités sur plusieurs types ou variantes d’aéronefs**

1. Un membre d’équipage de cabine ne peut être affecté sur plus de trois (03) types d’aéronefs pour exercer ses fonctions. Cependant, moyennant l’autorisation de l’autorité compétente, le membre d’équipage de cabine peut se voir affecté sur quatre (04) types d’aéronefs pour exercer ses fonctions, si pour au moins deux (02) des types d’aéronefs :
2. le matériel de sécurité-sauvetage et les procédures normales et d’urgence propres au type d’aéronef sont semblables; et
3. les procédures normales et d’urgence qui ne sont pas propres à un type d’aéronef sont identiques.
4. Aux fins du paragraphe (a) et en ce qui concerne la formation et la qualification des membres d’équipage de cabine, l’exploitant considère :
5. chaque aéronef comme un type ou une variante, compte tenu, lorsqu’ils sont disponibles, des éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d’adéquation opérationnelle établies conformément aux normes de l’Etat de certification primaire N°XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du xx /MM/202X ***~~n~~~~o~~~~1178/2011~~*** en ce qui concerne le type ou la variante d’aéronef en question; et
6. les variantes d’un type d’aéronef comme des types différents si elles ne sont pas semblables dans les domaines suivants:
7. actionnement des issues de secours;
8. emplacement et type d’équipements portatifs de sécurité-sauvetage;
9. procédures d’urgence propres à un type d’aéronef.

**ORO.CC.255 - Exploitation avec un seul membre d’équipage de cabine**

1. L’exploitant sélectionne, recrute, forme et évalue les compétences des membres d’équipage de cabine qui seront affectés à une exploitation avec un seul membre d’équipage de cabine en fonction des critères appropriés à ce type d’exploitation.
2. Les membres d’équipage de cabine qui ne disposent d’aucune expérience préalable dans l’exercice de leurs fonctions en tant que membre unique d’équipage de cabine ne se voient affectés à des opérations de ce type qu’une fois qu’ils ont:
3. accompli une formation comme exigé au paragraphe (c), en plus des autres formations et contrôles applicables exigées par la présente sous-partie;
4. réussi les contrôles visant à vérifier leurs compétences pour s’acquitter de leurs tâches et exercer leurs responsabilités conformément aux procédures définies dans le manuel d’exploitation; et
5. entrepris une familiarisation en vol d’au moins 20 heures et 15 secteurs sur le type d’aéronef concerné sous la supervision d’un membre d’équipage de cabine disposant d’une expérience adéquate.
6. Les matières suivantes sont en outre couvertes lors de la formation, en mettant plus particulièrement l’accent sur des activités correspondant à une exploitation avec un seul membre d’équipage de cabine :
7. responsabilité, devant le commandant de bord, de l’exécution de procédures normales et d’urgence;
8. importance de la coordination et de la communication avec l’équipage de conduite, plus particulièrement dans la gestion de passagers indisciplinés ou perturbateurs;
9. examen des conditions imposées par l’exploitant et des obligations légales;
10. documentation;
11. comptes rendus d’accidents et d’incidents; et
12. limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.

**SOUS-PARTIE TC - ÉQUIPAGE TECHNIQUE DANS LE CADRE D’OPÉRATIONS SMUH, HHO OU NVIS**

**ORO.TC.100 - Champ d’application**

La présente sous-partie établit les exigences que doit satisfaire l’exploitant lorsqu’il exploite un aéronef à des fins de transport aérien commercial avec des membres d’équipage technique dans le cadre de services médicaux d’urgence par hélicoptère (SMUH), d’opérations avec système d’imagerie nocturne (NVIS) ou d’opérations d’hélitreuillage (HHO).

**ORO.TC.105 - Conditions pour l’affectation à des tâches**

1. Des tâches ne sont attribuées aux membres d’équipage technique pour l’exploitation à des fins de transport aérien commercial de type SMUH, HHO ou NVIS que s’ils :
2. ont au moins 18 ans révolus;
3. sont physiquement et mentalement aptes à s’acquitter des tâches qui leur sont attribuées et à exercer leurs responsabilités;
4. ont suivi toutes les formations applicables exigées par la présente sous-partie aux fins d’exécuter les tâches qui leur sont attribuées;
5. ont subi une évaluation qui démontre leur aptitude à s’acquitter de toutes les tâches qui leur sont attribuées conformément aux procédures spécifiées dans le manuel d’exploitation.
6. Avant d’attribuer des tâches à des membres d’équipage technique ayant un statut d’indépendant ou travaillant à temps partiel, l’exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente sous-partie sont satisfaites, en prenant en compte tous les services rendus par le membre d’équipage technique à d’autres exploitants aux fins de déterminer plus particulièrement :
7. le nombre total de types d’aéronefs ou de variantes sur lesquels il exerce ses fonctions;
8. les limitations applicables en matière de temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.

**ORO.TC.110 - Formation et contrôle**

1. L’exploitant établit un plan de formation conformément aux exigences applicables de la présente sous-partie aux fins de couvrir les tâches et les responsabilités dont doivent s’acquitter les membres d’équipage technique.
2. Au terme de la formation initiale, du stage d’adaptation de l’exploitant, de la formation aux différences et de la formation de maintien des compétences, chaque membre d’équipage technique subit un contrôle aux fins de démontrer son aptitude à exécuter des procédures normales et d’urgence.
3. La formation et le contrôle sont exécutés pour chaque cours de formation par du personnel disposant des qualifications requises et de l’expérience dans les matières à couvrir. L’exploitant sollicite auprès de l’autorité compétente l’acceptation du personnel qui effectue les contrôles.

**ORO.TC.115 - Formation initiale**

Avant de commencer le stage d’adaptation de l’exploitant, chaque membre d’équipage technique accomplit une formation initiale, comprenant :

1. une connaissance générale et théorique de l’aviation et des règles de l’aviation couvrant tous les sujets pertinents par rapport aux tâches et/ou responsabilités confiées à un membre d’équipage technique;
2. une formation à la lutte contre le feu et la fumée;
3. une formation à la survie sur terre et en milieu aquatique, adaptée au type et à la zone d’exploitation ;
4. les aspects aéromédicaux et les premiers secours ;
5. la communication et les éléments CRM applicables des sections ORO.FC.115 et ORO.FC.215.

**ORO.TC.120 - Stage d’adaptation de l’exploitant**

Chaque membre d’équipage technique accomplit :

1. un stage d’adaptation, comprenant des éléments CRM pertinents,
2. avant de se voir affecter pour la première fois par l’exploitant à une fonction de membre d’équipage technique ; ou
3. lors du passage à un type ou une classe d’aéronef différent(e), en cas de différence dans l’un des équipements ou l’une des procédures mentionnés au sous paragraphe (2)
4. Le stage d’adaptation de l’exploitant inclut:
5. l’emplacement et l’utilisation de tous les équipements de sécurité et de survie transportés à bord de l’aéronef ;
6. toutes les procédures normales et d’urgence ;
7. le matériel embarqué utilisé pour s’acquitter de ses tâches dans l’aéronef ou au sol aux fins d’assister le pilote lors d’opérations SMUH, HHO ou NVIS.

**ORO.TC.125 - Formation aux différences**

1. Chaque membre d’équipage technique accomplit une formation aux différences lors d’un changement dans les équipements ou les procédures utilisés sur les types ou variantes d’aéronefs sur lesquels il exerce ses fonctions.
2. L’exploitant indique dans le manuel d’exploitation quand une telle formation aux différences est nécessaire.

**ORO.TC.130 - Vols de familiarisation**

Au terme du stage d’adaptation de l’exploitant, chaque membre d’équipage technique entreprend des vols de familiarisation avant d’exercer ses fonctions en tant que membre d’équipage technique dans des opérations SMUH, HHO ou NVIS.

**ORO.TC.135 - Formation de maintien des compétences**

1. Au cours de chaque période de 12 mois, chaque membre d’équipage technique suit une formation de maintien des compétences correspondant au type ou à la classe d’aéronef sur lequel il exerce ses fonctions et aux équipements qu’il utilise. Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à toutes les phases correspondantes de la formation de maintien des compétences.
2. La formation de maintien des compétences inclut un enseignement théorique et pratique, ainsi qu’un entraînement pratique.

**ORO.TC.140 Stage de remise à niveau**

1. Chaque membre d’équipage technique qui n’a pas exercé ses fonctions au cours des six (06) mois précédents accomplit le stage de remise à niveau prévu dans le manuel d’exploitation.
2. Le membre d’équipage technique qui n’a pas exercé de tâches en vol sur un type ou une classe spécifique d’aéronef au cours des six (06) mois précédents accomplit, avant de se voir affecter à une fonction sur le type ou la classe d’aéronef :
3. un stage de remise à niveau sur le type ou la classe d’aéronef; ou
4. une familiarisation sur deux secteurs dans le type ou la classe d’aéronef.

# **SOUS SECTION FTL - LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICE ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE REPOS**

## **SECTION 1 - Généralités**

### **ORO.FTL.100 - Champ d’application**

La présente sous-partie établit les exigences qui doivent être respectées par tout exploitant et ses membres d’équipage en ce qui concerne les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les membres d’équipage.

### **ORO.FTL.105 - Définitions**

Aux fins de la présente sous-partie, on entend par :

1. "**acclimaté**”, l’état dans lequel le rythme circadien d’un membre d’équipage est synchronisé avec le fuseau horaire dans lequel se trouve ce membre d’équipage. Un membre d’équipage est réputé acclimaté à une bande de fuseau horaire de 2 heures autour de l’heure locale de son point de départ. Lorsque le décalage horaire entre l’heure locale du lieu où commence le service et celle du lieu où commence le service suivant est supérieur à 2 heures, le membre d’équipage est réputé acclimaté conformément aux valeurs indiquées dans le tableau 1 pour le calcul du temps de service de vol maximal quotidien.

Tableau 1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Décalage horaire (h) entre l’heure de référence et l’heure locale du lieu où le membre d’équipage commence son service suivant | Temps écoulé depuis la présentation à l’heure de référence | | | | |
|  | < 48 | 48–71:59 | 72-95:59 | 96-119:59 | ≥ 120 |
| < 4 | B | D | D | D | D |
| ≤ 6 | B | X | D | D | D |
| ≤ 9 | B | X | X | D | D |
| ≤ 12 | B | X | X | X | D |

«B»=acclimaté à l’heure locale du fuseau horaire de départ

«D»=acclimaté à l’heure locale du lieu où le membre d’équipage commence son service suivant, et

«X» =le membre d’équipage est dans un état d’acclimatation inconnu

1. “**heure de référence**”, l’heure locale au lieu de présentation dans une bande de fuseau horaire de 2 heures autour de l’heure locale à laquelle le membre d’équipage est acclimaté;
2. “**hébergement**”, aux fins d’une période de réserve à préavis court et d’un service fractionné, un lieu tranquille et confortable, fermé au public, dont l’éclairage et la température peuvent être réglés, équipé d’un mobilier adéquat permettant au membre d’équipage de dormir, disposant d’une capacité suffisante pour accueillir tous les membres d’équipage simultanément présents et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons ;
3. “**hébergement approprié**”, aux fins d’une période de réserve à préavis court, d’un service fractionné et d’un temps de repos, une pièce individuelle pour chaque membre d’équipage, située dans un environnement calme, équipée d’un lit, suffisamment ventilée, comportant un dispositif de réglage de la température et de l’intensité de l’éclairage et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons ;
4. “**équipage de conduite renforcé**”, un équipage de conduite dont le nombre de membres est supérieur au nombre minimal requis pour l’exploitation de l’aéronef, permettant à chaque membre de l’équipage de conduite de quitter son poste et d’être remplacé par un autre membre de l’équipage de conduite ayant la qualification appropriée, en vue de prendre un temps de repos en vol ;
5. “**pause**”, une période inférieure à un temps de repos, durant un temps de service de vol, exempte de tout service et comptée comme temps de service ;
6. “présentation différée”, le report, par l’exploitant, d’un TSV programmé avant qu’un membre d’équipage n’ait quitté son lieu de repos ;
7. “**horaire perturbateur**”, un tableau de service d’un membre d’équipage empêchant ce dernier de dormir durant la phase de sommeil optimale du fait qu’il comporte un TSV ou une combinaison de TSV commençant, se terminant ou empiétant sur toute partie du jour ou de la nuit de l’endroit auquel le membre d’équipage est acclimaté. Un horaire peut être perturbateur s’il débute tôt, se termine tard ou s’il implique un service de nuit ;
8. un horaire perturbateur de “type matinal” désigne:
9. dans le cas d’un “service qui débute tôt”, une période de service commençant entre 5 h 00 et 5 h 59 dans le fuseau horaire auquel le membre d’équipage est acclimaté et ;
10. dans le cas d’un “service qui se termine tard”, une période de service se terminant entre 23 h 00 et 1 h 59 dans le fuseau horaire auquel le membre d’équipage est acclimaté ;
11. un horaire perturbateur de “type tardif” désigne:
12. dans le cas d’un “service qui débute tôt”, une période de service commençant entre 5 h 00 et 6 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d’équipage est acclimaté et ;
13. dans le cas d’un “service qui se termine tard”, une période de service se terminant entre 0 h 00 et 1 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d’équipage est acclimaté ;
14. “**service de nuit**”, une période de service empiétant sur la période comprise entre 2 h 00 et 4 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d’équipage est acclimaté
15. “**service**”, toute tâche réalisée par un membre d’équipage pour le compte de l’exploitant, y compris le service de vol, les tâches administratives, le fait de donner ou de suivre une formation, de réaliser ou de subir un contrôle, la mise en place et certaines périodes de réserve à préavis court ;
16. “**période de service**”, une période qui commence lorsqu’un exploitant demande à un membre d’équipage de se présenter en vue d’un service ou de commencer un service et se termine lorsque cette personne est libérée de toutes ses tâches, y compris le service postérieur au vol ;
17. “**temps de service de vol**” (TSV), une période qui commence lorsqu’un membre d’équipage est tenu de se présenter pour un service, qui comprend une étape ou une série d’étapes, et se termine à la fin de la dernière étape pour laquelle le membre d’équipage est en service, lorsque l’aéronef est immobilisé et que ses moteurs sont arrêtés
18. «**temps de vol**», pour les avions, le temps écoulé entre le moment où l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.»
19. “**base d’affectation**”, le lieu, assigné par l’exploitant au membre d’équipage, où celui-ci commence et termine normalement une période de service ou une série de périodes de service et où, dans des circonstances normales, l’exploitant n’est pas tenu de loger ce membre d’équipage ;
20. “**jour local**”, une période de 24 heures commençant à 0 h 00, heure locale ;
21. “**nuit locale**”, une période de 8 heures comprise entre 22 h 00 et 8 h 00, heure locale ;
22. “**membre d’équipage en service**”, un membre d’équipage qui accomplit des services dans un aéronef au cours d’une étape ;
23. “**mise en place**”, le transport, d’un lieu à un autre, sur instruction de l’exploitant, d’un membre d’équipage qui n’est pas en service, à l’exclusion :
24. du temps de trajet entre un lieu de repos privé et le lieu de présentation désigné à la base d’affectation et inversement, et
25. du temps nécessaire pour le transfert local d’un lieu de repos au lieu où le service commence et inversement;
26. “**espace de repos**”, une couchette ou un siège avec support pour les jambes et les pieds, permettant à un membre d’équipage de dormir à bord d’un aéronef ;
27. “**réserve à préavis long**”, une période pendant laquelle l’exploitant demande à un membre d’équipage de rester disponible pour effectuer un TSV, une mise en place ou tout autre service, notifié au moins 10 heures à l’avance ;
28. “**temps de repos**”, une période continue, ininterrompue et définie, suivant ou précédant un service, pendant laquelle un membre d’équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve ;
29. “**rotation**”, un service ou une série de services comprenant au moins un service de vol et des temps de repos hors de la base d’affectation, commençant à la base d’affectation et se terminant au retour à la base d’affectation pour un temps de repos, où l’exploitant n’est plus tenu de mettre un hébergement à la disposition du membre d’équipage ;
30. “**jour isolé libre de service**”, un temps libre de tout service ou de réserve consistant en un jour et deux nuits locales, notifié à l’avance. Un temps de repos peut être inclus dans le jour isolé libre de service ;
31. “**étape**”, la partie d’un TSV comprise entre le moment où l’aéronef quitte son premier emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu’au moment où il s’immobilise à l’emplacement de stationnement désigné ;
32. “**réserve à préavis court**”, une période définie et préalablement notifiée pendant laquelle l’exploitant demande à un membre d’équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou tout autre service, sans qu’un temps de repos intervienne ;
33. “**réserve à préavis court à l’aéroport**”, une période de réserve à préavis court effectuée à l’aéroport ;
34. “**autre forme de réserve à préavis court**”, une période de réserve à préavis court au domicile du membre d’équipage ou dans un hébergement approprié ;
35. “**phase basse du rythme circadien**”, la période comprise entre 2 h 00 et 5 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d’équipage est acclimaté.

### **ORO.FTL.110 - Responsabilités des exploitants**

L’exploitant :

1. diffuse les tableaux de service suffisamment à l’avance pour permettre aux membres d’équipage de prévoir un repos approprié;
2. veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d’équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance;
3. prévoit des heures de présentation qui laissent suffisamment de temps pour la réalisation des tâches au sol;
4. évalue le rapport entre la fréquence et l’organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et tient compte des effets cumulatifs de services longs combinés à des temps de repos minimaux;
5. programme les temps de service de manière à éviter des pratiques entraînant des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail établis, telles que celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit;
6. se conforme aux dispositions relatives aux horaires perturbateurs conformément à la section ARO.OPS.230;
7. prévoit des périodes de repos suffisamment longues pour permettre aux membres d’équipage de surmonter les effets des services précédents et d’être bien reposés lorsque commence la période de service suivante;
8. planifie des temps de repos de récupération prolongés récurrents et les notifie aux membres d’équipage suffisamment à l’avance;
9. planifie les services de vol de manière que ceux-ci puissent être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol, de l’étape et des temps d’escale;
10. modifie l’horaire et/ou la constitution des équipages si la durée réelle des opérations dépasse le temps de service de vol maximal sur plus de 33 % des services de vol réalisés dans l’horaire concerné au cours d’un programme horaire saisonnier.

### **ORO.FTL.115 - Responsabilités des membres d’équipage**

Les membres d’équipage :

1. se conforment aux dispositions du paragraphe CAT.GEN.MPA.100 (b) de l’annexe IV (partie CAT); et
2. utilisent au mieux les possibilités et les espaces mis à leur disposition pour leur repos et organisent et utilisent leurs temps de repos à bon escient.

### **ORO.FTL.120 - Gestion des risque lié à la fatigue**

1. Lorsque la gestion des risques liés à la fatigue est exigée par la présente sous-partie ou par des spécifications de certification applicables, l’exploitant établit, met en œuvre et tient à jour une gestion de risque lié à la fatigue en tant que partie intégrante de son système de gestion. La gestion de risque lié à la fatigue doit permettre d’assurer la conformité avec les exigences essentielles de l’annexe V, paragraphes 7.f, 7.g et 8.f, du règlement N° 29/19-UEAC-ASSA-AC-CM. La gestion de risque lié à la fatigue est décrite dans le manuel d’exploitation.
2. La gestion de risque lié à la fatigue établie, mise en œuvre et tenue à jour prévoit une amélioration continue de ses performances globales et comprend les éléments suivants :
3. une description de la philosophie et des principes de l’exploitant en ce qui concerne la gestion de risque lié à la fatigue, qui constitue la politique de gestion des risques liés à la fatigue;
4. une documentation relative aux processus de gestion de risque lié à la fatigue, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de cette documentation;
5. des principes et des connaissances scientifiques;
6. un processus d’identification des dangers et d’évaluation des risques permettant de gérer en continu le ou les risques opérationnels encourus par l’exploitant résultant de la fatigue d’un membre d’équipage;
7. un processus d’atténuation des risques prévoyant des actions correctives à mettre en œuvre sans délai, qui sont nécessaires en vue d’atténuer efficacement les risques encourus par l’exploitant résultant de la fatigue d’un membre d’équipage et visant à surveiller en permanence et à évaluer régulièrement l’atténuation desdits risques que ces actions ont permis d’obtenir;
8. des processus d’assurance de la sécurité de la gestion de risque lié à la fatigue;
9. des processus de promotion de la gestion de risque lié à la fatigue.
10. La gestion de risque lié à la fatigue correspond au régime de spécification de temps de vol, à la taille de l’exploitant ainsi qu’à la nature et à la complexité de ses activités et prend en compte les dangers et les risques associés inhérents à ces activités et au régime de spécification de temps de vol.
11. L’exploitant met en place des actions d’atténuation lorsque le processus d’assurance de la sécurité de la gestion de risque lié à la fatigue montre que le niveau de sécurité requis n’est pas préservé.

### **ORO.FTL. - 125 Régimes de spécification de temps de vol**

1. Les exploitants mettent en place, appliquent et tiennent à jour des régimes de spécification de temps de vol qui sont appropriés aux types d’activités exercées et conformes au règlement N°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM, à la présente sous-partie et aux autres dispositions législatives applicables,
2. Avant leur mise en œuvre, les régimes de spécification de temps de vol, y compris toute gestion de risque lié à la fatigue, le cas échéant, sont approuvés par l’autorité compétente.
3. Pour démontrer la conformité avec le règlement 29/19-UEAC-ASSA-AC-CM et la présente sous-partie, l’exploitant applique les spécifications de certification applicables adoptées par l’Agence. Si l’exploitant souhaite s’écarter des spécifications de certification conformément à l’article 61, paragraphe 2, du règlement 29/19-UEAC-ASSA-AC-CM, il fournit alors à l’autorité compétente une description complète du régime envisagé s’écartant desdites spécifications avant de le mettre en œuvre. La description inclut toute révision des manuels ou des procédures qui pourrait s’avérer pertinente, ainsi qu’une évaluation démontrant que les exigences du règlement 29/19-UEAC-ASSA-AC-CM et de la présente sous-partie sont satisfaites.
4. Aux fins du paragraphe ARO.OPS.235 (d), dans les deux ans à compter de la mise en œuvre d’un écart ou d’une dérogation, l’exploitant rassemble des données concernant l’écart ou la dérogation accordé et analyse ces données en utilisant des principes scientifiques afin d’évaluer les effets de l’écart ou de la dérogation sur l’état de fatigue du personnel navigant. Cette analyse est communiquée sous la forme d’un rapport à l’autorité compétente.

## **SECTION 2 - Exploitants de transport aérien commercial**

### **ORO.FTL.200 - Base d’affectation**

L’exploitant assigne une base d’affectation à chaque membre d’équipage.

### **ORO.FTL.205 - Temps de service de vol (TSV)**

1. L’exploitant:
2. définit des heures de présentation appropriées pour chaque opération individuelle en prenant en compte le paragraphe ORO.FTL.110 (c);
3. établit des procédures spécifiant la manière dont le commandant de bord, dans des circonstances spéciales pouvant entraîner une fatigue importante, et après avoir consulté les membres d’équipage concernés, réduit le TSV effectif et/ou prolonge le temps de repos afin d’éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.
4. TSV quotidien maximal de base
5. Le TSV quotidien maximal sans prolongation pour les membres d’équipage acclimatés doit être conforme au tableau suivant :

**Tableau 2**

TSV quotidien maximal — membres d’équipages acclimatés

| Début du TSV à l’heure de référence | 1 à 2 étapes | 3 étapes | 4 étapes | 5 étapes | 6 étapes | 7 étapes | 8 étapes | 9 étapes | 10 étapes |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 06:00–13:29 | 13:00 | 12:30 | 12:00 | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 |
| 13:30-13:59 | 12:45 | 12:15 | 11:45 | 11:15 | 10:45 | 10:15 | 09:45 | 09:15 | 09:00 |
| 14:00–14:29 | 12:30 | 12:00 | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 |
| 14:30-14:59 | 12:15 | 11:45 | 11:15 | 10:45 | 10:15 | 09:45 | 09:15 | 09:00 | 09:00 |
| 15:00-15:29 | 12:00 | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |
| 15:30-15:59 | 11:45 | 11:15 | 10:45 | 10:15 | 09:45 | 09:15 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |
| 16:00-16:29 | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |
| 16:30-16:59 | 11:15 | 10:45 | 10:15 | 09:45 | 09:15 | 09:00 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |
| 17:00-04:59 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |
| 05:00-05:14 | 12:00 | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |
| 05:15-05:29 | 12:15 | 11:45 | 11:15 | 10:45 | 10:15 | 09:45 | 09:15 | 09:00 | 09:00 |
| 05:30-05:44 | 12:30 | 12:00 | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 |
| 05:45-05:59 | 12:45 | 12:15 | 11:45 | 11:15 | 10:45 | 10:15 | 09:45 | 09:15 | 09:00 |

1. Le TSV quotidien maximal, lorsque l’état d’acclimatation des membres d’équipage est inconnu, doit être conforme au tableau suivant:

**Tableau 3**

Membres d’équipage dont l’état d’acclimatation est inconnu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| TSV quotidien maximal en fonction du nombre d’étapes | | | | | |
| 1 à 2 étapes | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 |

1. Le TSV quotidien maximal, lorsque l’état d’acclimatation des membres d’équipage est inconnu et lorsque l’exploitant a mis en œuvre une gestion de risque lié à la fatigue, doit être conforme au tableau suivant :

**Tableau 4**

Membres d’équipage dont l’état d’acclimatation est inconnu en cas de gestion de risque lié à la fatigue les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous s’appliquent à condition que la gestion de risque lié à la fatigue mise en place par l’exploitant permette de suivre en continu le maintien du niveau de sécurité requis.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| TSV quotidien maximal en fonction du nombre d’étapes | | | | | | |
| 1 à 2 étapes | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 12:00 | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 |

1. TSV avec heure de présentation différente pour l’équipage de conduite et l’équipage de cabine

Lorsque l’équipage de cabine a besoin, pour la même étape ou série d’étapes, de plus de temps que l’équipage de conduite pour le briefing avant le vol, le temps de service de vol de l’équipage de cabine peut être prolongé de la différence entre l’heure de présentation de l’équipage de cabine et celle de l’équipage de conduite. Cette différence ne dépasse pas 1 heure. Le TSV quotidien maximal pour l’équipage de cabine est calculé en fonction de l’heure de présentation de l’équipage de conduite pour son TSV, mais le TSV commence dès l’heure de présentation de l’équipage de cabine.

1. TSV quotidien maximal avec prolongations sans repos en vol pour les membres d’équipage acclimatés.
2. Le TSV quotidien maximal peut être prolongé d’une heure au maximum, pas plus de deux fois par période de sept jours consécutifs. Dans ce cas :
3. le temps de repos minimal avant et après le vol est augmenté de deux heures; ou
4. le temps de repos après le vol est augmenté de quatre heures.
5. Lorsque des prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, les repos supplémentaires accordés avant et après le vol entre les deux TSV prolongés conformément au sous paragraphe (1) sont consécutifs.
6. Les prolongations sont programmées à l’avance et limitées à un maximum :
7. de 5 étapes lorsque le TSV n’empiète pas sur la phase basse du rythme circadien; ou
8. de 4 étapes lorsque le TSV empiète de deux heures ou moins sur la phase basse du rythme circadien; ou
9. de 2 étapes lorsque le TSV empiète de plus de deux heures sur la phase basse du rythme circadien
10. Une prolongation du TSV quotidien maximal de base sans repos en vol ne peut être combinée avec des prolongations résultant d’un repos en vol ou d’un service fractionné dans la même période de service.
11. Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les limites pour les prolongations du TSV quotidien maximal de base, conformément aux spécifications de certification applicables au type d’exploitation, en prenant en compte :
12. le nombre d’étapes; et
13. l’empiètement sur la phase basse du rythme circadien.
14. TSV quotidien maximal avec prolongations résultant d’un repos en vol

Les régimes de spécification de temps de vol précisent les conditions pour les prolongations du TSV quotidien maximal de base avec repos en vol, conformément aux spécifications de certification applicables au type d’exploitation, en prenant en compte :

1. le nombre d’étapes;
2. le repos en vol minimal accordé à chaque membre d’équipage ;
3. le type d’espaces de repos en vol ; et
4. le renforcement de l’équipage de conduite de base.
5. Circonstances imprévues pendant les opérations de vol ‒ pouvoir discrétionnaire du commandant de bord
6. Toute modification par le commandant de bord, en cas de circonstances imprévues, des limites des temps de service de vol, de service et de repos, au cours d’opérations de vol qui commencent à l’heure de présentation ou après celle-ci, respecte les conditions suivantes :
7. le TSV quotidien maximal résultant de l’application des paragraphes ORO.FTL.205 (b) et (e) ou de la section ORO.FTL.220 ne peut être augmenté de plus de deux heures, sauf si l’équipage de conduite a été renforcé, auquel cas le TSV maximal peut être augmenté de trois heures au plus;
8. si, au cours de l’étape finale d’un TSV, la prolongation autorisée est dépassée en raison de circonstances imprévues survenant après le décollage, le vol peut être poursuivi jusqu’à la destination prévue ou un autre aérodrome; et
9. le temps de repos suivant le TSV peut être réduit mais ne peut jamais être inférieur à dix heures.
10. En cas de circonstances imprévues pouvant entraîner une fatigue importante, le commandant de bord réduit le TSV effectif et/ou prolonge le temps de repos afin d’éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.
11. Le commandant de bord consulte tous les membres d’équipage au sujet de leur niveau de vigilance avant de décider d’appliquer les modifications visées aux sous paragraphes (1) et (2).
12. Le commandant de bord présente à l’exploitant un rapport lorsqu’un TSV est prolongé ou qu’un temps de repos est réduit à sa discrétion.
13. Lorsque la prolongation d’un TSV ou la réduction d’un temps de repos est supérieure à une heure, l’exploitant adresse à l’autorité compétente, au plus tard vingt-huit jours après l’événement, une copie du rapport, dans lequel il inclut ses observations.
14. L’exploitant met en place un processus non punitif pour l’utilisation du pouvoir discrétionnaire visé par la présente disposition et le décrit dans le manuel d’exploitation.
15. Circonstances imprévues pendant les opérations de vol ‒ présentation différée

L’exploitant établit, dans le manuel d’exploitation, des procédures concernant la présentation différée en cas de circonstances imprévues, conformément aux spécifications de certification applicables au type d’exploitation.

### **ORO.FTL.210 - Temps de vol et temps de service**

1. Le total des temps de service qui peuvent être assignés à un membre d’équipage ne dépasse pas:
2. 60 heures de service par période de 7 jours consécutifs ;
3. 110 heures de service par période de 14 jours consécutifs ; et
4. 190 heures de service par période de 28 jours consécutifs, réparties le plus uniformément possible sur l’ensemble de la période.
5. Le total des temps de vol pour les étapes assignées à un membre d’équipage en service ne dépasse pas :
6. 100 heures de vol par période de 28 jours consécutifs ;
7. 900 heures de vol par année civile ; et
8. 1000 heures de vol par période de 12 mois civils consécutifs.
9. Le service après le vol est inclus dans le temps de service. L’exploitant indique, dans son manuel d’exploitation, la durée minimale des services après le vol.

### **ORO.FTL.215 - Mise en place**

Si l’exploitant procède à la mise en place d’un membre d’équipage, les dispositions suivantes s’appliquent :

1. la mise en place qui suit la présentation mais précède le service est incluse dans le TSV mais n’est pas considérée comme une étape;
2. tout le temps consacré à la mise en place est considéré comme temps de service.

### **ORO.FTL.220 - Service fractionné**

La prolongation du TSV quotidien maximal de base en raison d’un temps de pause au sol est soumise aux conditions ci-après :

1. les régimes de spécification de temps de vol indiquent, pour le service fractionné, les éléments suivants, conformément aux spécifications de certification applicables au type d’exploitation:
2. la durée minimale d’une pause au sol ; et
3. la possibilité d’augmenter le TSV prescrit conformément au paragraphe ORO.FTL.205 (b), en prenant en compte la durée de la pause au sol, l’espace de repos mis à la disposition du membre d’équipage ainsi que d’autres facteurs pertinents ;
4. la pause au sol est incluse dans son intégralité dans le TSV;
5. un service fractionné ne peut faire suite à un temps de repos réduit.

### **ORO.FTL.225 - Réserve à préavis court et services à l’aéroport**

Si l’exploitant affecte des membres d’équipage à une réserve à préavis court ou à un service à l’aéroport, les conditions ci-après s’appliquent, conformément aux spécifications de certification applicables au type d’exploitation :

1. la réserve à préavis court et tout service à l’aéroport sont inscrits au tableau de service, et l’heure à laquelle la réserve débute et se termine est définie et notifiée à l’avance aux membres d’équipage concernés afin de leur permettre de prévoir un repos approprié.
2. un membre d’équipage est considéré comme étant en réserve à préavis court à l’aéroport depuis sa présentation au point de présentation jusqu’à la fin de la période notifiée de cette réserve à l’aéroport;
3. la réserve à préavis court à l’aéroport est intégralement comptabilisée comme temps de service aux fins des sections ORO.FTL.210 et ORO.FTL.235;
4. tout service à l’aéroport est intégralement comptabilisé dans le temps de service, et le TSV est comptabilisé dans son intégralité dès la présentation du membre d’équipage pour le service à l’aéroport;
5. l’exploitant met un hébergement à la disposition du membre d’équipage en réserve à préavis court à l’aéroport;
6. les régimes de spécification de temps de vol indiquent les éléments suivants:
7. la durée maximale de la réserve à préavis court ;
8. l’effet du temps passé en réserve à préavis court sur le TSV maximal qui peut être assigné, en tenant compte de l’espace de repos mis à la disposition du membre d’équipage et d’autres facteurs pertinents, tels que:
9. la nécessité pour le membre d’équipage d’être immédiatement disponible ;
10. l’interférence de la réserve à préavis court avec le sommeil, et
11. un préavis suffisamment long préserve la possibilité de dormir entre le moment de l’appel en vue d’effectuer un service et le TSV attribué;
12. le temps de repos minimal suivant une réserve à préavis court qui ne conduit pas à l’attribution d’un TSV;
13. les modalités selon lesquelles le temps consacré à la réserve à préavis court hors de l’aéroport est comptabilisé aux fins du cumul des heures de service.

### **ORO.FTL.230 - Réserve a préavis long**

Si l’exploitant affecte des membres d’équipage à une réserve à préavis long, les conditions ci-après s’appliquent, conformément aux spécifications de certification applicables au type d’exploitation:

1. la réserve à préavis long figure dans le tableau de service;
2. les régimes de spécification de temps de vol indiquent les éléments suivants:
3. la durée maximale de toute période de réserve individuelle à préavis long,
4. le nombre de jours de réserve à préavis long consécutifs pouvant être attribués à un membre d’équipage.

### **ORO.FTL.235 - Temps de repos**

1. Temps de repos minimal à la base d’affectation.
2. Le temps de repos minimal accordé avant un TSV commençant à la base d’affectation doit correspondre à une durée au moins équivalente à la période de service précédente ou à 12 heures, la durée la plus longue étant retenue.
3. Par dérogation au sous paragraphe (1), le repos minimum prévu au paragraphe (b) s’applique si l’exploitant fournit un hébergement approprié au membre d’équipage à sa base d’affectation.
4. Temps de repos minimal en dehors de la base d’affectation.

Le temps de repos minimal accordé avant un TSV commençant en dehors de la base d’affectation est au moins égal à la période de service précédente ou à 10 heures, la durée la plus longue étant retenue. Cette période inclut une période de 8 heures pendant laquelle le membre d’équipage peut dormir en plus du temps nécessaire aux déplacements et à d’autres besoins physiologiques.

1. Temps de repos réduit :

Par dérogation aux paragraphes (a) et (b), les régimes de spécification de temps de vol peuvent réduire les temps de repos minimaux, conformément aux spécifications de certification applicables au type d’exploitation, en prenant en compte les éléments suivants :

1. le temps minimal de repos réduit;
2. l’augmentation du temps de repos suivant; et
3. la réduction du TSV suivant le repos réduit.
4. Temps de repos de récupération prolongés récurrents

Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les temps de repos de récupération prolongés récurrents permettant de compenser la fatigue accumulée. Le temps de repos de récupération prolongé récurrent minimal est de 36 heures, comprenant deux nuits locales, et, en aucun cas, il ne s’écoule plus de 168 heures entre la fin d’un temps de repos de récupération prolongé récurrent et le début du suivant. Le temps de repos de récupération prolongé récurrent est porté à deux jours locaux deux fois par mois.

1. Les régimes de spécification de temps de vol indiquent des temps de repos supplémentaires conformément aux spécifications de certification applicables en vue de compenser :
2. les effets du décalage horaire et des prolongations du TSV;
3. une fatigue accumulée supplémentaire due à des horaires perturbateurs; et
4. un changement de base d’affectation.

### **ORO.FTL.240 - Alimentation**

1. Au cours d’un TSV, tout membre d’équipage a la possibilité de s’alimenter et de se désaltérer pour éviter une baisse de ses performances, en particulier lorsque le TSV dépasse six heures.
2. L’exploitant indique, dans son manuel d’exploitation, de quelle manière l’alimentation des membres d’équipage est assurée durant le TSV.

### **ORO.FTL.245 - Relevés de la base d’affectation, des temps de vol, des temps de service et des temps de repos**

1. L’exploitant conserve durant 24 mois :
2. les relevés individuels des membres d’équipage mentionnant:
3. les temps de vol;
4. le début, la durée et la fin de chaque période de service et de chaque temps de service de vol;
5. les temps de repos et les jours libres de tout service; et
6. la base d’affectation assignée.
7. les relevés des temps de service de vol prolongés et des temps de repos réduits.
8. Sur demande, l’exploitant fournit des copies individuelles des relevés des temps de vol, des temps de service et de temps de repos :
9. au membre d’équipage concerné; et
10. à un autre exploitant, pour un membre d’équipage qui est ou devient membre d’équipage de cet autre exploitant.
11. Les relevés visés au sous paragraphe CAT.GEN.MPA.100 (b) (5) relatifs aux membres d’équipage qui effectuent des services pour plusieurs exploitants sont conservés pendant 24 mois.

### **ORO.FTL.250 - Formation à la gestion de la fatigue**

1. L’exploitant fournit aux membres d’équipage, au personnel chargé de l’élaboration et de l’actualisation du tableau de service et au personnel de direction concerné une formation initiale et continue à la gestion de la fatigue.
2. ~~b)~~ Cette formation suit un programme établi par l’exploitant et décrit dans le manuel d’exploitation. Le programme de formation porte sur les causes et les effets possibles de la fatigue, ainsi que sur les mesures de lutte contre la fatigue.

.

**APPENDICES À L’ANNEXE I (PARTIE-ORO)**

**Appendice I - Format Formulaire de demande d’Autorisation de type ORO.NC.100**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Formulaire de demande d’Autorisation de type ORO.NC.100**  soumise conformément au règlement (UE) no 965/2012 de la Commission sur les opérations aériennes | | | | | |
| **Exploitant**  Nom:  Lieu où l'exploitant a son principal établissement ou, s'il n'a pas de principal établissement, lieu d'établissement ou de résidence de l'exploitant et lieu depuis lequel s'effectue la direction des opérations:  Nom et coordonnées du dirigeant responsable: | | | | | |
| **Exploitation d'aéronefs** | | | | | |
| Date de début de l'exploitation ou date de mise en application de la modification: | | | | | |
| Informations sur l'aéronef, l'exploitation et l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité [(1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:02012R0965-20210812&qid=1643181793432&from=en#E0084): | | | | | |
| MSN de l'aéronef | Type d'aéronef | Immatriculation de l'aéronef [(2)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:02012R0965-20210812&qid=1643181793432&from=en#E0085) | Base principale | Type(s) d'exploitation [(3)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:02012R0965-20210812&qid=1643181793432&from=en#E0086) | Organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité [(4)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:02012R0965-20210812&qid=1643181793432&from=en#E0087) |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| Le cas échéant, détail des agréments détenus (joindre à la déclaration, le cas échéant, la liste des agréments spécifiques, y compris agréments spécifiques délivrés par un pays tiers). | | | | | |
| Le cas échéant, détail des autorisations d'exploitation spécialisée (joindre les autorisations le cas échéant). | | | | | |
| Le cas échéant, liste des moyens de conformité alternatifs («AltMoC», *alternative means of compliance*), avec mention des AMC associés qu'ils remplacent (joindre AltMoC). | | | | | |
| **Attestations** | | | | | |
| □ L'exploitant satisfait et continuera de satisfaire aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement n°29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18 Décembre 2019 et aux exigences du règlement (UE) no 965/2012.  □ La documentation relative au système de gestion, y compris le manuel d'exploitation, satisfait aux exigences de l'annexe III (partie ORO), de l'annexe V (partie SPA), de l'annexe VI (partie NCC) ou de l'annexe VIII (partie SPO) du règlement (UE) no 965/2012 et tous les vols sont effectués conformément aux dispositions du manuel d'exploitation, conformément au point ORO.GEN.110 b) de l'annexe III dudit règlement. | | | | | |
| □ Tous les aéronefs exploités disposent d'un certificat de navigabilité en cours de validité conformément au règlement n°***~~748/2012~~*** XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du XX/XX/20XX de la Commission ou satisfont aux exigences spécifiques de navigabilité applicables aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers et faisant l'objet d'un contrat de location. | | | | | |
| □ Tous les membres d'équipage de conduite sont titulaires d'une licence conformément à l'annexe I du règlement n°*~~1178/2011~~* XX/XX-UEAC-ASSA-AC-CM du XX/XX/20XX de la Commission, comme requis par le point ORO.FC.100 c) de l'annexe III du règlement (UE) no 965/2012 et, le cas échéant, tous les membres d'équipage de cabine sont formés conformément à la sous-partie CC de l'annexe III du règlement (UE) no 965/2012. | | | | | |
| □ (Le cas échéant)  L'exploitant a mis en œuvre une norme industrielle reconnue et démontré qu'il s'y conformait.  Référence de la norme:  Organisme de certification:  Date du dernier contrôle de conformité: | | | | | |
| □ L'exploitant notifiera à l'autorité compétente tout changement de circonstances affectant sa conformité aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement 29/19-UEAC-ASSA-AC-CM du 18/12/2012 et aux exigences du règlement (UE) no 965/2012 telles que déclarées à l'autorité compétente par cette demande et tout changement aux informations et listes d'AltMoC figurant dans cette demande et jointes à celle-ci, conformément aux exigences du point ORO.GEN.120 (a) de l'annexe III du règlement (UE) no 965/2012. | | | | | |
| □ L'exploitant confirme que les informations figurant dans la présente demande sont correctes. | | | | | |
| Date, nom et signature du dirigeant responsable : | | | | | |
| (1*)    S'il n'y a pas suffisamment de place pour inscrire les informations dans l'espace de la présente demande, les informations sont inscrites dans une annexe séparée. L'annexe est datée et signée.*  *(2)    Si l'aéronef est également immatriculé auprès d'un titulaire d'un CTA, indiquer le numéro de CTA du titulaire du CTA.W*  *(3)    Par «type(s) d'exploitation», on entend le type d'opérations effectuées avec cet aéronef, par exemple des opérations non commerciales ou des opérations spécialisées telles que des vols de photographie aérienne, des vols de publicité aérienne, des vols de presse, des vols de télévision et de cinéma, des vols en parachute, des sauts en parachute, des vols de contrôle de maintenance.*  *(4)    Les informations concernant l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité comprennent le nom de l'organisme, l'adresse et la référence de l'agrément.* | | | | | |

**Appendice II - Répartition des domaines d’exploitations**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| *Annexes / Parties applicables* | **Opérations commerciales** | | **Opérations non-commerciales** | |
| **Transport Aérien Commercial** | **Travail aérien** | **Aviation Générale** | |
| (agriculture, construction, photographie, levés topographiques, observation et patrouille, publicité aérienne). | **Aéronef complexe** | **Aéronef autre que complexe** |
| *III* | **ORO** | **ORO** | **ORO** | **ORO** |
| *IV* | **CAT** |  |  |  |
| *V* | **(SPA)** | **(SPA)** | **(SPA)** | **(SPA)** |
| *VI* |  |  | **NCC** |  |
| *VII* |  |  |  | **NCO** |
| *VIII* |  | **SPO** | **SPO** | **SPO** |
|  | | | | |
| *Régime applicable* | **Certificat de Transporteur Aérien (CTA/AOC)** | **Certificat d’Opérateur en Travail Aérien (COTA)** | ***Certificat d’Opérateur en Aviation Générale (COAG)*** | |
| *Document de référence* | **Manuel d’Exploitation** | **Manuel d’Activités Particulières** | **Manuel d’Exploitation d’Entreprise** | |