



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



EXPLOITATION D'AÉRONEFS COMPLEXES À DES FINS NON COMMERCIALES

Partie NCC

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique navigabilité et opérations
Édition n° 1
Version n° 6
Publié le 18/12/2024

GESTION DOCUMENTAIRE

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 V0	25/02/2016	Création
Ed1 V1	19/05/2016	Ajouts de précisions sur l'applicabilité du règlement AIR-OPS et d'explications sur les paragraphes NCC.POL.120, .125 et .135. Modification du paragraphe traitant du cas particulier des ATO et du paragraphe 7.5.1 sur l'équipage de conduite
Ed1 V2	15/09/2016	Préambule : précision sur l'exclusion des avions à turbopropulseurs de MMCD < 5,7 T ; § 6 Matrice de conformité : ajout de paragraphes en sous-partie NCC.OP introduits par le règlement (UE) n° 2016/1199 ; renvoi vers le modèle de manuel d'exploitation développé par un groupe de travail européen; prise en compte du règlement (UE) n° 2016/1199 pour les exploitations PBN nécessitant un agrément SPA.
Ed1 V3	17/04/2018	§1 Préambule : mise à jour pour phase post 21 août 2016 ; §2 Références réglementaires : suppression de l'arrêté du 9 mars 2015 et précision sur l'applicabilité de l'ORO.CC ; Réorganisation des §4 et §5 pour harmonisation avec le guide SPO et mise à jour pour phase post 21 août 2016 ; §6 Matrice de conformité : ajout de l'agrément SPA.HOFO ; Reformulation du §7.1.3 ; Ajout des §7.1.5 et §7.1.6 sur la surveillance de l'autorité ; §7.2.3 : précision sur la responsabilité du suivi du maintien de navigabilité en cas de location d'aéronef ; Ajout du § 7.2.4 Utilisation d'un aéronef sous CTA ; Ajout du §7.2.5 Responsabilités de l'exploitant dans les cas de location; §7.4.2 : précision sur évolutions des LME « grand-périsées » et sur LME commune à plusieurs types d'exploitations; Ajout du §7.4.3 Utilisation des PED ; Ajout du §7.5.2 Formations et contrôles ; Fusion des §7.6 et §7.7 ; Ajout du §7.7.7 Agrément HOFO.
Ed1 V4	10/07/2019	Tout le document : modification des références du règlement de base - précisions diverses ; Préambule : corrections des notes 1 et 2, ajout note 3 sur article 6.3 de l'AIR-OPS ; §7.1.4 : ajout du règlement (UE) 2015/1018 ; §6 : modification des renvois ; §7.2.1 et 7.2.2 : enrichissement des informations sur le système de gestion et l'organisation ; §7.5 : enrichissement des informations sur les formations pour les membres d'équipage de conduite ; Ajout du § 7.6.4 sur les enregistreurs ; Ajout du 7.6.5. sur les bases de données aéronautiques Ajout des annexes I à IV ; Ajout des acronymes et abréviations
Ed1 V5	25/02/2020	Prise en compte du règlement d'exécution (UE) 2019-1384 modifiant le règlement AIR-OPS : § 5.1 et § 7.7.1 : ajout de la reconnaissance du SPA.LVO délivré par un pays tiers ; § 5.3 : ajout du SPA HOFO ; § 6 : ajout des nouveaux paragraphes réglementaires et renvois vers nouveaux paragraphes du guide ; § 7.1.6 : ajout plateforme METEOR ; § 7.2.1 : précision sur la partie gestion des risques ; § 7.2.2 : précisions sur personnels responsable des opérations en vol et des formations ; § 7.2.4 : prise en compte de l'entrée en vigueur de l'ORO.GEN.310 et de la suppression de l'approbation ORO.AOC.125 ; Ajout du § 7.4.4 sur les EFB ; 7.5.1 : précisions sur la validation des licences non EU et le nombre de pilotes

		; Ajout du paragraphe 7.5.12 sur les PNC ; Ajout du § 7.8 sur les vols MCF.
Ed1 V6	18/12/2024	<p>Mise au nouveau format des guides DSAC</p> <p>Précision sur l'élaboration d'une enveloppe opérationnelle de centrage (§7.6.8)</p> <p>Précisions sur le report d'événement et leur analyse. (§7.2)</p> <p>Précisions sur les attendus en termes de cumul de fonctions, de prévention des conflits d'intérêts, de structure unipersonnelle (§ 7.2.2)</p> <p>Mise à jour des informations relatives au maintien de navigabilité (§7.2.3), rajout d'une mention au règlement (UE) n°2015/640 dit « Part-26 » et mention de l'AltMoC 42 ouvrant la possibilité d'inscrire dans la déclaration NCC un aéronef disposant d'un laissez-passer.</p> <p>Prise en compte des évolutions du règlement AROPS au sujet de la formation (§7.5), des procédures, performances et limitations opérationnelles (§7.6 : programme carburant, ravitaillement, minima opérationnels d'aérodrome)</p> <p>Ajour d'un chapitre sur les temps de vol, de service et de repos (§7.9)</p>

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Sarah FARROKHIAN Florian THOUVENIN <i>DSAC/NO/OH</i>	Rédacteur	18/12/2024	VISA SF VISA FT
Johann PINAZO Sylvain MOLE <i>DSAC-SE et DAC-NC</i>	Valideur	18/12/2024	VISA JP VISA SM
David ESPERT <i>Adjoint au Chef du pôle DSAC/NO/OH</i>	Approbateur	18/12/2024	VISA DE

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : dsac-ext-operations-bf@aviation-civile.gouv.fr

Propriété intellectuelle

Ce document est mis à disposition sous « Licence Ouverte » dans sa version 2.0 (etalab-2.0).



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

ACRONYMES ET ABREVIATIONS

AELE : Association Européenne de Libre-Echange
AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
ATO : Approved Training Organisation
CAMO : Continuing Airworthiness Management Organisation (Part M/G)
CAT : Commercial Air Transport
CDN : Certificat de Navigabilité
CHL : Contrôle Hors Ligne
CR : Cadre Responsable
CRE : Class Rating Examiner
CRI : Class Rating Instructor
CRM (selon contexte) : Compte-Rendu Matériel / Crew Resource Management
CTA : Certificat de Transporteur Aérien
CVR : Cockpit Voice Recorder
DG : Dangerous Goods
DLR : Data Link Recorder
DTA : Direction du Transport Aérien
EASA : European Union Aviation Safety Agency
EFB : Electronic Flight Bag
EHEST : European Helicopter Safety Team
FDR : Flight Data Recorder
FE : Flight Examiner
FI : Flight Instructor
LME : Liste Minimale d'Équipement
LMER : Liste Minimale d'Équipement de Référence
LVO : Low Visibility Operations
LVTO : Low Visibility Take-Off
MCF : Maintenance Check Flight
MD : Marchandises Dangereuses
MEL : Minimum Equipment List
METEOR : Module Module d'Echange et de Télétransmission avec les ORganismes
MMEL : Master Minimum Equipment List
MNPS : Minimum Navigation Performance Specifications
NAT-HLA : North-Atlantic High Level Airspace
NCC : Non-Commercial operations with Complex motor-powered aircraft
NCO : Non-Commercial operations with Other-than-complex motor-powered aircraft
ORO : Organisation Requirements for Air Operations
OSD : Operational Suitability Data
PBN : Performance-Based Navigation
PED : Portable Electronic Device
QC : Qualification de Classe
QT : Qualification de Type
RGS/RS : Responsable de la Gestion de la Sécurité / Responsable Sécurité
RN : Responsable de la gestion du maintien de Navigabilité
RSC : Responsable de la Surveillance de la Conformité
RVSM : Reduced Vertical Separation Minima
SG : Système de Gestion
SIB : Safety Information Bulletin
SERA : Standardised European Rules of the Air
SPA : Specific Approvals
SPO : Specialised Operations
SOP : Standard Operating Procedures
STC : Supplemental Type Certificate
TAWS : Terrain Awareness Warning System
TRE : Type Rating Examiner
TRI : Type Rating Instructor
UE : Union Européenne

SOMMAIRE

GESTION DOCUMENTAIRE	2
Historique des révisions.....	2
Approbation du document.....	3
Propriété intellectuelle	3
ACRONYMES ET ABREVIATIONS	4
SOMMAIRE	5
1. PRÉAMBULE	7
2. REFERENCES REGLEMENTAIRES	8
3. AUTORITE EN CHARGE	9
4. PRINCIPES GENERAUX	9
4.1. Généralités.....	9
4.2. Exploitations déclarées	9
4.3. Périmètre des exploitations complexes	9
5. COMPOSITION DU DOSSIER	10
5.1. Déclaration.....	10
5.2. Approbation de la Liste Minimale d'Equipements (LME).....	10
5.3. Agréments spécifiques (PBN, RVSM, MNPS, LVO, DG, HOFO, PINS-VFR)	10
6. MOYENS DE CONFORMITE	12
7. ÉLÉMENTS EXPLICATIFS DES MOYENS DE CONFORMITÉ	23
7.1. Généralités.....	23
7.1.1. Autorité compétente.....	23
7.1.2. Principal établissement	23
7.1.3. Responsabilités de l'exploitant	23
7.1.4. Compte-rendu d'événements	23
7.1.5. Surveillance	23
7.1.6. Echanges avec l'autorité.....	23
7.2. Gestion et organisation	24
7.2.1. Système de gestion	24
7.2.2. Exigences en termes de personnel	27
7.2.3. Organisation du maintien de navigabilité.....	28
7.2.4. Utilisation d'un aéronef sous CTA	29
7.2.5. Responsabilités de l'exploitant dans les cas de location.....	29
7.3. Déclaration.....	29
7.4. Manuels, registres et relevés	30
7.4.1. Manuel d'exploitation	30
7.4.2. Liste Minimale d'Equipements (LME)	30
7.4.3. Utilisation des PED	31
7.4.4. Utilisation des EFB	31
7.5. Equipage de conduite et de cabine	31
7.5.1. Composition de l'équipage de conduite.....	31
7.5.2. Stage d'adaptation de l'exploitant (SADE) / Operator Conversion Course (OCC).....	32
7.5.3. Formation au commandement.....	33
7.5.4. Formation aux connaissances de zone, de route et d'aérodromes.....	33
7.5.5. Formation aux différences, de familiarisation, aux équipements et aux procédures, et opérations sur plus d'un type ou variante.....	34

.... Des procédures appropriées et restrictions opérationnelles doivent être définies dans le manuel d'exploitation dans le cadre des opérations sur plus d'un type ou variante.	34
7.5.6. Qualification pour exercer sur les deux sièges pilote	34
7.5.7. Formation CRM.....	34
7.5.8. Formation aux marchandises dangereuses	34
7.5.9. Maintien des compétences	35
7.5.10. Contrôle périodique des compétences	35
7.5.11. Programmes de formation et contrôle	36
7.5.12. Personnel en charge des formations et contrôles	36
7.5.13. Archivage des données de formations et contrôles.....	36
7.5.14. Équipage de cabine	37
7.6. Procédures, performances, limitations opérationnelles et équipements	37
7.6.1. Transport de marchandises dangereuses	37
7.6.2. Décollage	37
7.6.3. Atterrissage.....	38
7.6.4. Repérage des CVR, FDR et DLR	38
7.6.5. Bases de données	38
7.6.6. Exigences relatives aux minima opérationnels d'aérodromes.....	38
7.6.7. Exigences relatives au carburant.....	39
7.6.8. Masse et centrage	39
7.7. Agréments spécifiques	39
7.7.1. Autorité compétente.....	39
7.7.2. Agrément PBN	40
7.7.3. Agrément MNPS	40
7.7.4. Agrément RVSM	40
7.7.5. Agrément LVO	40
7.7.6. Agrément DG	40
7.7.7. Agrément HOFO	40
7.7.1. Agrément PINS-VFR	40
7.8. Vols de contrôle de maintenance (MCF)	40
7.9. Temps de vol, de service et de repos.....	41
Annexe I – Modèle de tableau d'évaluation des risques (ER).....	42
Annexe II – Modèle de tableau d'identification des menaces (IM).....	43
Annexe III – Modèle de tableau d'identification des barrières de récupération (BR)	44
Annexe IV – Modèle de tableau des risques	45

1. PRÉAMBULE

Depuis l'entrée en vigueur de l'annexe VI (Partie NCC) au règlement (UE) n°965/2012 « AIR-OPS », les exploitations non commerciales d'aéronefs complexes s'effectuent désormais dans un cadre réglementaire commun dans les États membres de l'Union Européenne (UE), ainsi que les États membres de l'AELE : Suisse, Norvège, Islande et Liechtenstein (États désignés génériquement par le terme « État membre » dans la suite de ce document, le terme « État tiers » désignant par opposition un État non membre de l'UE/AELE).

La Partie NCC est entrée en vigueur en France le 25 août 2016.

La Partie NCC s'applique aux exploitations non commerciales d'aéronefs complexes ne relevant pas de l'annexe I du règlement de base (UE) n° 2018/1139, y compris des aéronefs immatriculés dans des États non-membres. Un aéronef complexe est défini par le règlement de base comme :

a) un avion :

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

b) un hélicoptère certifié :

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

Le présent guide a pour objet d'aider et accompagner les exploitants dans la mise en œuvre de leurs activités dans le cadre réglementaire européen ainsi que de préciser les modalités de formalités à accomplir.

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

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

Note 2 : Les exploitations non commerciales spécialisées réalisées avec des aéronefs complexes (au sens strict de la définition de ceux-ci) relèvent de la Partie SPO (annexe VIII au règlement AIR-OPS) qui est entrée en vigueur en France le 21 avril 2017.

Note 3 : En application de l'article 6 §3 du règlement AIR-OPS, les vols ne transportant pas de passagers ni de marchandises effectués pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires, sous réserve que l'aéronef ne figure pas sur une déclaration ou sur un certificat de transporteur aérien, peuvent être exploités, en dérogation à l'AIR-OPS, selon les conditions établies dans la législation nationale des États membres (i.e. pour la France : l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale).

2. REFERENCES REGLEMENTAIRES

Règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) no 2111/2005, (CE) no 1008/2008, (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) no 552/2004 et (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil.

Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

Règlement (UE) n° 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil

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

PARTIE ORO – EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES POUR LES OPÉRATIONS AÉRIENNES

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

ORO.DEC.100 Déclaration

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

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

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

ORO.CC.005 et tous les points de la section 1 de la sous-partie *CC – Equipage de cabine*, pour des aéronefs dont la configuration maximale en sièges passagers est supérieure à 19 (hors approbation de l'autorité pour ne pas en utiliser, selon ORO.CC.100(d)) et les aéronefs dont la configuration maximale en sièges passagers est inférieure à 19 pour lesquels l'exploitant a choisi d'employer du personnel de cabine.

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

Tous les points de la partie.

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

Sous-partie A – Exigences générales

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

PARTIE SPO – EXPLOITATIONS SPECIALISÉES

Pour les vols de contrôle de maintenance si réalisés par l'exploitant NCC lui-même

3. AUTORITE EN CHARGE

L'échelon central de la DSAC (contact : dsac-no-oh-bf@aviation-civile.gouv.fr) indique à l'exploitant NCC la DSAC IR qui sera en charge de :

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

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

4. PRINCIPES GENERAUX

4.1. Généralités

Pour réaliser des exploitations non commerciales avec un aéronef complexe (NCC), un exploitant NCC doit déclarer ses exploitations à la DSAC et satisfaire aux exigences de la Partie NCC et à celles applicables des Parties ORO et SPA (annexes III et V au règlement AIR-OPS).

Cas particulier :

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

4.2. Exploitations déclarées

Après avoir obtenu les approbations et agréments nécessaires à l'exploitation, les exploitants NCC fournissent à la DSAC toutes les informations pertinentes avant de commencer l'exploitation des aéronefs, en utilisant à cette fin le formulaire de déclaration d'activité NCC-SPO (ref. R5-DEC-F1, basé sur le modèle de l'appendice I de la Partie ORO) disponible en ligne sur le site <https://www.ecologie.gouv.fr/guides-exploitants-daeronefs>.

Le cas échéant, ils notifient à la DSAC une liste des moyens de conformité alternatifs utilisés, ainsi que le contenu de ces moyens de conformité alternatifs. Tout moyen de conformité alternatif doit être approuvé au préalable par la DSAC s'il s'applique sur une exigence redevable d'une approbation ou d'une autorisation. C'est donc le cas quand l'exigence se rapporte à la LME ou à un agrément spécifique SPA.

Ils maintiennent la conformité avec les exigences applicables et avec les informations fournies dans la déclaration et notifient sans retard à l'autorité compétente tout changement apporté à leur déclaration ou aux moyens de conformité qu'ils utilisent, en soumettant à cette fin une déclaration modifiée au moyen du formulaire n° R5-DEC-F1.

Le cas échéant, l'exploitant NCC doit notifier à l'autorité compétente la cessation de ses activités. Cette notification rendra caduque la déclaration de l'exploitant NCC, ainsi que les autorisations et les agréments spécifiques liés à l'exploitation NCC que l'exploitant aura obtenu de la DSAC. La DSAC en charge de l'exploitant accusera réception de cette notification sous 10 jours ouvrés.

4.3. Périmètre des exploitations complexes

Selon les critères de l'AMC1 ORO.GEN.200(b), un exploitant NCC est considéré comme complexe (au sens de son organisation) quand il emploie plus de 20 personnes (en équivalents temps plein) impliquées dans des activités soumises au règlement (UE) n° 2018/1139.

Les exploitants NCC ayant un nombre inférieur d'employés peuvent également être classés comme complexes en fonction de :

- l'ampleur et la complexité de leur activité,
- critères de risque, en considération des exploitations réalisées, de la flotte utilisée et de l'environnement opérationnel.

5. COMPOSITION DU DOSSIER

5.1. Déclaration

Lorsque l'exploitant NCC a établi la conformité de son exploitation aux exigences applicables à l'aide de la matrice de conformité détaillée au paragraphe 6 et qu'il détient les approbations requises (en particulier pour la Liste Minimale d'Équipements (LME)), et le cas échéant pour les agréments spécifiques revendiqués, il déclare son activité à l'aide du formulaire de déclaration d'activité NCC-SPO (ref. R5-DEC-F1, basé sur le modèle de l'appendice I de la Partie ORO) disponible en ligne sur le site <https://www.ecologie.gouv.fr/guides-exploitants-daeronefs>

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

- pour un aéronef immatriculé dans un État tiers, les justificatifs des agréments PBN, MNPS, RVSM ou LVO déjà délivrés par l'autorité de l'État d'immatriculation ;

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

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

5.2. Approbation de la Liste Minimale d'Équipements (LME)

L'exploitant NCC dépose auprès de la DSAC, pour approbation, les LME couvrant ses aéronefs en s'appuyant sur les conseils développés dans le guide DSAC « *Liste Minimale d'Équipements* ».

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

Pour les aéronefs disposant déjà une LME approuvée antérieurement à l'entrée en vigueur de la Partie NCC, il convient de se reporter au paragraphe [7.4.2](#) ci-dessous.

5.3. Agréments spécifiques (PBN, RVSM, MNPS, LVO, DG, HOFO, PINS-VFR)

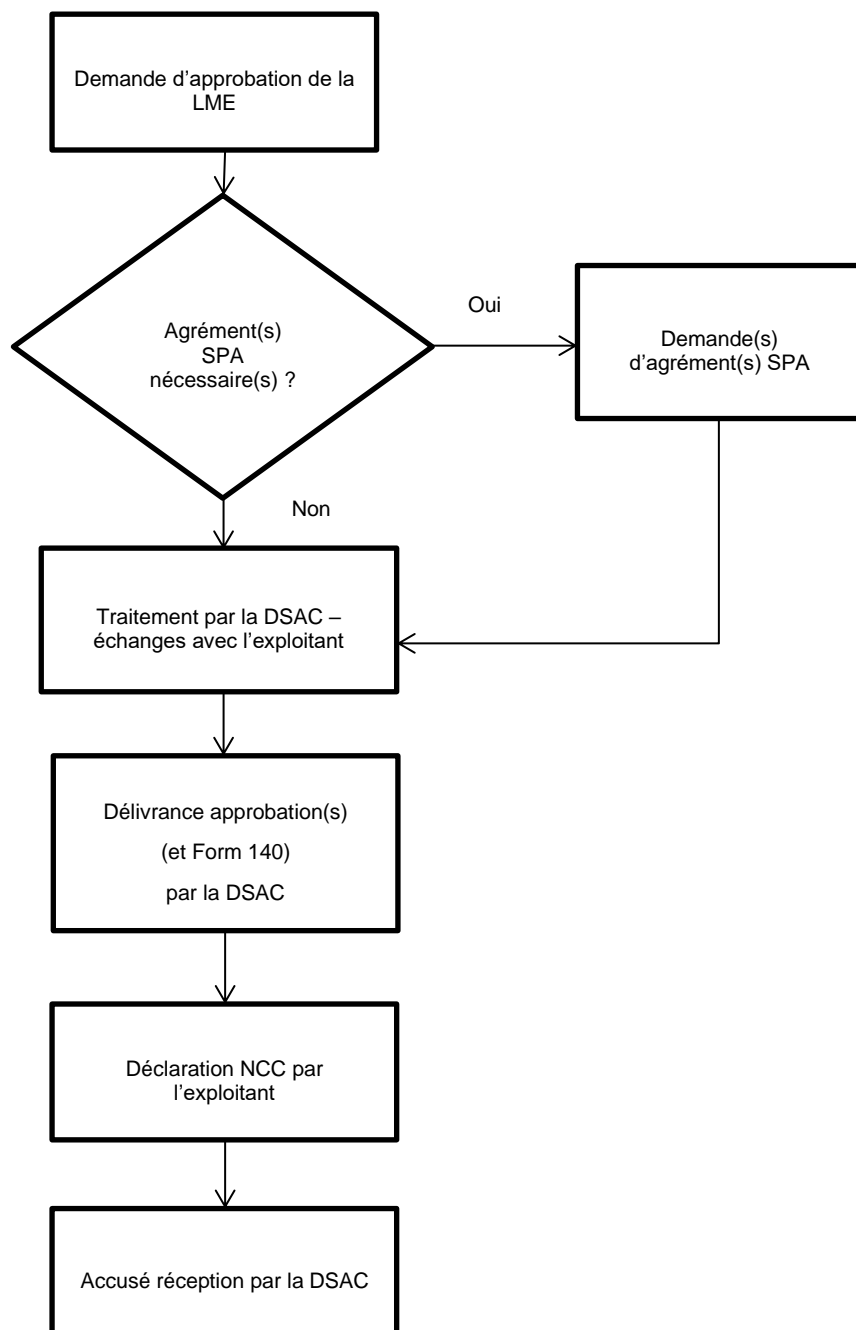
L'exploitant NCC dépose sa demande d'agrément selon les instructions du guide DSAC applicable à l'agrément revendiqué.

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

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

Pour les exploitants NCC disposant déjà d'agréments spécifiques délivrés antérieurement par la DSAC ou par l'autorité de l'État d'immatriculation de l'aéronef, il convient de se reporter au paragraphe [7.7.1](#) ci-dessous.

[voir logigramme page suivante]



6. MOYENS DE CONFORMITE

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

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

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

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

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

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Généralités			
Autorité compétente	ORO.GEN.105 NCC.GEN.100 SPA.GEN.100		<u>7.1.1</u> <u>7.1.2</u> <u>7.1.5</u> <u>7.1.6</u> <u>7.7.1</u>
Responsabilités de l'exploitant	ORO.GEN.110		<u>7.1.3</u> <u>7.2.5</u>
Moyens de conformité	ORO.GEN.120 NCC.GEN.101		
Accès	ORO.GEN.140		<u>7.1.5</u>
Constatations	ORO.GEN.150		
Réaction immédiate à un problème de sécurité	ORO.GEN.155		
Compte rendu d'événements	ORO.GEN.160		<u>7.1.4</u>
Exigences supplémentaires pour les organismes de formation au pilotage	NCC.GEN.101		
Utilisation d'aéronefs figurant sur la liste d'un CTA pour des opérations non commerciales et des opérations spécialisées	ORO.GEN.310		<u>7.2.4</u>
Gestion			
Système de gestion	ORO.GEN.200		<u>7.2.1</u> <u>7.2.3</u>
Activités sous-traitées	ORO.GEN.205		<u>7.2.1</u> <u>7.2.3</u>
Exigences en termes de personnel	ORO.GEN.210		<u>7.2.2</u>
Exigences en termes d'installations	ORO.GEN.215		
Archivage	ORO.GEN.220 ORO.MLR.115		<u>7.5.13</u>

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Déclaration			
Déclaration	ORO.DEC.100		7.3 7.2.4 7.2.5
Manuels, registres et relevés			
Manuel d'exploitation – généralités	ORO.MLR.100		<u>7.4.1</u>
Liste minimale d'équipements	ORO.MLR.105		<u>7.4.2</u>
Carnet de route	ORO.MLR.110		
Archivage	ORO.MLR.115		<u>7.5.13</u>
Informations relatives au matériel de secours et de survie embarqué	NCC.GEN.135		
Documents, manuels et informations devant se trouver à bord	NCC.GEN.140		
Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol	NCC.GEN.145		
Sûreté			
Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite – avions	ORO.SEC.100		
Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite – hélicoptères	ORO.SEC.105		
Equipage de conduite			
Champ d'application	ORO.FC.005		
Composition de l'équipage de conduite	ORO.FC.100		<u>7.5.1</u>
Désignation du pilote/commandant de bord	ORO.FC.105		<u>7.5.3</u> <u>7.5.4</u>
Mécanicien navigant	ORO.FC.110		
Formation à la gestion des ressources d'équipage (CRM)	ORO.FC.115		<u>7.5.7</u>
Stage d'adaptation de l'exploitant	ORO.FC.120 ORO.FC.145		<u>7.5.2</u> <u>7.5.12</u>
Formation aux différences et formation de familiarisation, formations aux équipements et aux procédures	ORO.FC.125		<u>7.5.5</u>

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Formation de maintien des compétences et contrôle	ORO.FC.130		<u>7.5.9</u> <u>7.5.1</u> <u>07.5.</u> <u>12</u>
Qualification pilote pour exercer sur les deux sièges pilotes	ORO.FC.135		<u>7.5.6</u>
Exercice sur plus d'un type ou de variante	ORO.FC.140		<u>7.5.5</u>
Fourniture de formations	ORO.FC.145		<u>7.5.11</u>
Personnel dispensant la formation, le contrôle et l'évaluation	ORO.FC.146		
Responsabilités de l'équipage	NCC.GEN.105		
Responsabilités et autorité du pilote commandant de bord	NCC.GEN.106		
Conformité aux lois, règlements et procédures	NCC.GEN.110		
Langue commune	NCC.GEN.115		
Equipage de cabine			
Champ d'application	ORO.CC.005		7.5.14
Nombre de membres et composition de l'équipage de cabine	ORO.CC.100		7.5.14
Conditions pour l'affectation à des tâches	ORO.CC.110		
Organisation de cours de formation et exécution des contrôles associés	ORO.CC.115		
Cours de formation initiale	ORO.CC.120		
Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation de l'exploitant	ORO.CC.125		
Formation aux différences	ORO.CC.130		
Familiarisation	ORO.CC.135		
Formation de maintien des compétences	ORO.CC.140		
Stage de remise à niveau	ORO.CC.145		
Procédures opérationnelles			
Roulage des aéronefs	NCC.GEN.119		
Roulage des avions	NCC.GEN.120		

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Mise en route du rotor	NCC.GEN.125		
Utilisation d'appareils électroniques portatifs	NCC.GEN.130		<u>7.4.3</u>
Utilisation de sacoches de vol électroniques (EFB)	NCC.GEN.131		<u>7.4.4</u>
Transport de marchandises dangereuses	NCC.GEN.150 SPA.DG		<u>7.6.1</u>
Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation	NCC.OP.100		
Vérification et réglages de l'altimètre	NCC.OP.101		
Spécifications des aérodromes isolés — avions	NCC.OP.105		
Minima opérationnels de l'aérodrome - généralités	NCC.OP.110		<u>7.6.6</u>
Minimums opérationnels de l'aérodrome — manœuvres à vue avec des avions	NCC.OP.112		
Minimums opérationnels de l'aérodrome — manœuvres à vue avec hélicoptères sur terre	NCC.OP.113		
Procédures de départ et d'approche	NCC.OP.115		
Navigation fondée sur les performances — avions et hélicoptères	NCC.OP.116		
Procédures antibruit	NCC.OP.120		
Altitudes minimales de franchissement d'obstacles – vols IFR	NCC.OP.125		
Programme carburant / énergie – avions et hélicoptères	NCC.OP.130		<u>7.6.7</u>
Programme carburant / énergie – planification et replanification en vol	NCC.OP.131		<u>7.6.7</u>
Arrimage des bagages et du fret	NCC.OP.135		
Information des passagers	NCC.OP.140		
Préparation du vol	NCC.OP.145		
Minimums de planification des aérodromes de dégagement à destination - avions	NCC.OP.147		

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Minimums de planification des aérodrômes de dégagement à destination - hélicoptères	NCC.OP.148		
Aérodrômes de dégagement au décollage – avions	NCC.OP.150		
Aérodrômes de dégagement à destination — avions	NCC.OP.151		
Aérodrômes de dégagement à destination — hélicoptères	NCC.OP.152		
Aérodrômes de destination — opérations d'approche aux instruments	NCC.OP.153		
Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement	NCC.OP.155		
Avitaillement en carburant avec moteur(s) et/ou rotors tournant – hélicoptères	NCC.OP.157		<u>7.6.7</u>
Utilisation d'un casque	NCC.OP.160		
Transport de passagers	NCC.OP.165		
Préparation de la cabine et des offices	NCC.OP.170		
Interdiction de fumer	NCC.OP.175		
Conditions météorologiques	NCC.OP.180		
Givre et autres contaminants — procédures au sol	NCC.OP.185		
Givre et autres contaminants — procédures en vol	NCC.OP.190		
Conditions au décollage	NCC.OP.195		
Simulation en vol de situations occasionnelles	NCC.OP.200		
Programme carburant / énergie – gestion en vol du carburant	NCC.OP.205		<u>7.6.7</u>
Utilisation de l'oxygène de subsistance	NCC.OP.210		
Détection de proximité du sol	NCC.OP.215		
Système anticollision embarqué (ACAS)	NCC.OP.220		
Conditions d'approche et d'atterrissage – avions et hélicoptères	NCC.OP.225		

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Conditions d'approche et d'atterrissage - hélicoptères	NCC.OP.226		
Commencement et poursuite de l'approche	NCC.OP.230		
Opérations EFVS 200	NCC.OP.235		
Performances et limitations opérationnelles des aéronefs			
Limitations opérationnelles – tous les aéronefs	NCC.POL.100		<u>7.6.8</u>
Masse et centrage, chargement	NCC.POL.105		<u>7.6.8</u>
Données et documentation de masse et centrage	NCC.POL.110		
Données et documentation de masse et centrage – assouplissements	NCC.POL.111		
Performances — généralités	NCC.POL.115		
Limitations de la masse au décollage – avions	NCC.POL.120		<u>7.6.2</u>
Décollage – avions	NCC.POL.125		<u>7.6.2</u>
En route – un moteur en panne – avions	NCC.POL.130		
Atterrissage – avions	NCC.POL.135		<u>7.6.3</u>
Instruments, données et équipements Avions			
Instruments et équipements — généralités	NCC.IDE.A.100		
Équipements minimaux pour le vol	NCC.IDE.A.105		
Fusibles de rechange	NCC.IDE.A.110		
Feux opérationnels	NCC.IDE.A.115		
Exploitation en VFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.A.120		
Exploitation en IFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.A.125		
Équipements additionnels pour les vols monopilotes en IFR	NCC.IDE.A.130		
Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS)	NCC.IDE.A.135		

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Système anticollision embarqué (ACAS)	NCC.IDE.A.140		
Équipement radar météorologique embarqué	NCC.IDE.A.145		
Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit	NCC.IDE.A.150		
Système d'interphone pour l'équipage de conduite	NCC.IDE.A.155		
Enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR)	NCC.IDE.A.160		7.6.4
Enregistreur de paramètres de vol (FDR)	NCC.IDE.A.165		7.6.4
Enregistrement des liaisons de données	NCC.IDE.A.170		7.6.4
Enregistreur combiné des données de vol et des conversations	NCC.IDE.A.175		
Sièges, ceintures de sécurité et systèmes de retenue	NCC.IDE.A.180		
Signaux «Attachez vos ceintures» et «Défense de fumer»	NCC.IDE.A.185		
Trousse de premiers secours	NCC.IDE.A.190		
Oxygène de subsistance — avions pressurisés	NCC.IDE.A.195		
Oxygène de subsistance — avions non pressurisés	NCC.IDE.A.200		
Extincteurs à main	NCC.IDE.A.205		
Haches et pieds-de-biche	NCC.IDE.A.206		
Indication des zones de pénétration dans le fuselage	NCC.IDE.A.210		
Émetteur de localisation d'urgence (ELT)	NCC.IDE.A.215		
Survol d'une étendue d'eau	NCC.IDE.A.220		
Équipements de survie	NCC.IDE.A.230		
Casque	NCC.IDE.A.240		
Matériel de radiocommunication	NCC.IDE.A.245		
Équipements de navigation	NCC.IDE.A.250		

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Transpondeur	NCC.IDE.A.255		
Gestion électronique des données de navigation	NCC.IDE.A.260		7.6.5
Instruments, données et équipements Hélicoptères			
Instruments et équipements — généralités	NCC.IDE.H.100		
Équipements minimaux pour le vol	NCC.IDE.H.105		
Feux opérationnels	NCC.IDE.H.115		
Exploitation en VFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.H.120		
Exploitation en IFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés	NCC.IDE.H.125		
Équipements additionnels pour les vols monopilotes en IFR	NCC.IDE.H.130		
Équipement radar météorologique embarqué	NCC.IDE.H.145		
Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit	NCC.IDE.H.150		
Système d'interphone pour l'équipage de conduite	NCC.IDE.H.155		
Enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR)	NCC.IDE.H.160		7.6.4
Enregistreur de paramètres de vol (FDR)	NCC.IDE.H.165		7.6.4
Enregistrement des liaisons de données	NCC.IDE.H.170		7.6.4
Enregistreur combiné des données de vol et des conversations	NCC.IDE.H.175		
Sièges, ceintures de sécurité et systèmes de retenue	NCC.IDE.H.180		
Signaux «Attachez vos ceintures» et «Défense de fumer»	NCC.IDE.H.185		
Trousse de premiers secours	NCC.IDE.H.190		
Oxygène de subsistance — hélicoptères non pressurisés	NCC.IDE.H.200		

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Extincteurs à main	NCC.IDE.H.205		
Indication des zones de pénétration dans le fuselage	NCC.IDE.H.210		
Émetteur de localisation d'urgence (ELT)	NCC.IDE.H.215		
Gilets de sauvetage	NCC.IDE.H.225		
Combinaisons de survie	NCC.IDE.H.226		
Canots de sauvetage, ELT de survie et équipements de survie lors de vols prolongés au-dessus de l'eau	NCC.IDE.H.227		
Équipements de survie	NCC.IDE.H.230		
Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau – équipements divers	NCC.IDE.H.232		
Tous les hélicoptères en vol au-dessus de l'eau — amerrissage	NCC.IDE.H.235		
Casque	NCC.IDE.H.240		
Matériel de radiocommunication	NCC.IDE.H.245		
Équipements de navigation	NCC.IDE.H.250		
Transpondeur	NCC.IDE.H.255		
Gestion électronique des données de navigation	NCC.IDE.H.260		7.6.5
Agréments spécifiques - Généralités			
Autorité compétente	SPA.GEN.100		<u>7.7.1</u>
Demande d'agrément spécifique	SPA.GEN.105		
Privilèges d'un exploitant titulaire d'un agrément spécifique	SPA.GEN.110		
Modifications apportées à un agrément spécifique	SPA.GEN.115		
Maintien de la validité d'un agrément spécifique	SPA.GEN.120		
Agrément spécifique Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN)			
Exploitation PBN	SPA.PBN.100		<u>7.7.2</u>

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Agrément d'exploitation PBN	SPA.PBN.105		
Agrément spécifique Exploitation selon les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)			
Exploitation MNPS	SPA.MNPS.100		<u>7.7.3</u>
Agrément d'exploitation MNPS	SPA.MNPS.105		
Agrément spécifique Opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM)			
Exploitation RVSM	SPA.RVSM.100		<u>7.7.4</u>
Agrément d'exploitation RVSM	SPA.RVSM.105		
Exigences d'équipements RVSM	SPA.RVSM.110		
Erreurs de maintien d'altitude RVSM	SPA.RVSM.115		
Agrément spécifique Opérations par faible visibilité (LVO)			
Opérations par faible visibilité et opérations avec crédits opérationnels	SPA.LVO.100		<u>7.7.5</u>
Critères d'approbation spécifiques	SPA.LVO.105		
Exigences relatives aux aéroports et procédures de vol aux instruments	SPA.LVO.110		
Compétence de l'équipage de conduite	SPA.LVO.120		
Procédures opérationnelles	SPA.LVO.125		
Équipement minimum	SPA.LVO.130		
Agrément spécifique Transport de marchandises dangereuses (DG)			
Transport de marchandises dangereuses	SPA.DG.100		<u>7.7.6</u>
Agrément pour le transport des marchandises dangereuses	SPA.DG.105		
Informations et documentation relatives aux marchandises dangereuses	SPA.DG.110		
Agrément spécifique Exploitation en mer d'hélicoptères			
Exploitation en mer d'hélicoptères	SPA.HOFO.100		<u>7.7.7</u>
Agrément pour l'exploitation en mer d'hélicoptères	SPA.HOFO.105		

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	§
Procédures d'exploitation	SPA.HOFO.110		
Utilisation de sites d'exploitation en mer	SPA.HOFO.115		
Sélection des aérodromes et des sites d'exploitation	SPA.HOFO.120		
Procédures d'approche standard en mer (OSAP)	SPA.HOFO.125		
Conditions météorologiques	SPA.HOFO.130		
Limitations de vent pour les exploitations sur des sites en mer	SPA.HOFO.135		
Exigences de performance sur les sites d'exploitation en mer	SPA.HOFO.140		
Système de positionnement	SPA.HOFO.150		
Exigences d'équipements	SPA.HOFO.160		
Procédures et équipements additionnels pour l'exploitation en environnement hostile	SPA.HOFO.165		
Exigences pour l'équipage	SPA.HOFO.170		
Approches et départs vers un point dans l'espace avec minimums VFR réduits (hélicoptères)			
Approches et départs PINS-VFR	SPA.PINS-VFR.100		
Vols de contrôle de maintenance			
Partie SPO, dont sous-partie SPO.SPEC.MCF			<u>7.8</u>

7. ÉLÉMENTS EXPLICATIFS DES MOYENS DE CONFORMITÉ

7.1. Généralités

7.1.1. Autorité compétente

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

7.1.2. Principal établissement

Le « principal établissement » est défini à l'annexe I du règlement AIR-OPS comme « *le siège social ou le siège principal d'un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement* ».

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

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

7.1.3. Responsabilités de l'exploitant

Dans tous les cas, même si l'exploitant NCC ne transporte pas de marchandises dangereuses, il doit former ses personnels à la reconnaissance de celles-ci.

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

Le programme de formation aux marchandises dangereuses des exploitants NCC ne transportant pas de telles marchandises ne fait pas l'objet d'une approbation par la DSAC.

7.1.4. Compte-rendu d'événements

L'exploitant NCC doit signaler les occurrences reportables définies dans l'AMC 20-8 de l'AESA et dans le règlement (EU) n° 2015/1018, et ce en accord avec les dispositions du règlement (EU) n° 376/2014.

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

<https://www.ecologie.gouv.fr/notifier-incident>

7.1.5. Surveillance

Voir Guide DSAC « *Surveillance des exploitants d'aéronefs* »

Il est de la responsabilité de la DSAC de surveiller les exploitants NCC pour lesquels elle est l'autorité compétente.

7.1.6. Echanges avec l'autorité

METEOR est la plateforme en ligne d'échange entre les exploitants NCC et la DSAC pour leurs déclarations, leurs demandes d'approbation (MEL, SPA) et pour le suivi des constatations issues de la surveillance DSAC.

Elle est disponible à l'adresse <https://meteor.dsac.aviation-civile.gouv.fr/meteor-externe/>, et nécessite l'ouverture d'un compte utilisateur auprès de la DSAC.

7.2. Gestion et organisation

7.2.1. Système de gestion

Voir Guide DSAC « *Attendus du système de gestion de l'exploitant* » pour des informations plus détaillées que celles fournies ci-dessous.

Un exploitant NCC doit mettre en place un système de gestion.

Note : pour les exploitants NCC qui sont également exploitants CAT ou SPO, l'utilisation d'un système de gestion commun est recommandée.

Organisation de l'exploitant et chaîne de responsabilité

Voir §7.2.2 ci-dessous

Politique de sécurité

L'exploitant NCC met en place une politique de sécurité. La politique de sécurité devrait comprendre un engagement à améliorer les normes de sécurité, à se conformer à toutes les exigences légales applicables, à respecter toutes les normes applicables, à respecter et promouvoir les principes de la culture juste, à envisager les meilleures pratiques et à fournir les ressources appropriées.

Gestion des risques

Le processus à mettre en place pour gérer ses risques est dénommé dans le présent guide : "Étude de sécurité". L'exploitant NCC doit en réaliser dans le cadre de toute exploitation ou changement dans celle-ci, pour chaque activité spécialisée et dès qu'un nouveau danger est identifié.

L'objectif visé est d'empêcher l'occurrence d'événements ultimes (incidents graves, accidents) lorsque l'exploitation est exposée à des dangers.

Une étude de sécurité est structurée en trois étapes :

Étape 1 "Identification des dangers" : liste des dangers,

L'exploitant NCC analyse son activité et cherche les risques inhérents à son exploitation.

- Que m'est-il arrivé ?
- Qu'est-il arrivé aux autres ?
- Que pourrait-il m'arriver d'autre ?

L'exploitant NCC peut s'appuyer sur des sources d'information variées :

- Événements internes ou chez les sous-traitants de l'exploitant : recueil d'événements (règlement (UE) n°376/2014) + traitement des événements,
- Données issues de la formation des équipages,
- Résultats de la surveillance interne ou externe (DSAC),
- Autres : analyse plus globale, étude lors d'un changement (d'organisation, de personnel, de matériel, d'outils informatiques, de sous-traitant...)...,
- Veille externe (BEA, info sécurité DGAC, SIB EASA...),

L'attention est attirée sur le **report d'événement** et leur **traitement**. Plus d'éléments peuvent être retrouvés dans le guide DSAC des Attendus du Système de gestion de l'exploitant mentionné ci-dessus au paragraphe §3.3.2.1.1.

L'exploitant doit mettre en place un processus de report d'événements. Celui-ci doit prendre en compte les comptes rendus d'événements obligatoires et les comptes rendus volontaires.

Les règlements (UE) n°376/2014 et (UE) n°2015/1018 décrivent les exigences pour tous les exploitants, y compris NCC, en matière de notification à l'autorité, d'analyse et de suivi des événements de sécurité. Un livret explicatif

complet et pédagogique produit par la DSAC explique les exigences réglementaires et les bonnes pratiques en la matière. Il est accessible à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/notifier-incident>

L'ensemble des événements reportés doit être analysé, le but étant d'identifier les causes/facteurs contributifs afin de détecter d'éventuelles non-conformités, de définir les éventuelles actions à mettre en œuvre et d'alimenter le modèle de gestion des risques.

L'ensemble des événements doit être enregistré et suivi, ainsi que les actions correctives en résultant.

Étape 2 "Évaluation des risques" : hiérarchisation des dangers,

Le risque s'obtient par la combinaison de la probabilité d'occurrence du danger et de sa gravité.

Exemple de tableau d'acceptabilité du risque :

Gravité du danger					Probabilité
Catastrophique	Dangereuse	Majeure	Mineure	Négligeable	
					Fréquente
					Occasionnelle
					Faible
					Improbable
					Extrêmement improbable

Avec (exemples de définitions qualitatives, basées sur des documents OACI) :

Probabilité de l'évènement	
Fréquente	Se produira probablement souvent (est arrivé fréquemment)
Occasionnelle	Se produira probablement de temps en temps (est arrivé de temps en temps)
Faible	Peu probable mais possible (est rarement arrivé)
Improbable	Très peu probable (on ne sait pas si cela s'est déjà produit)
Extrêmement improbable	Presque impensable que l'évènement se produise

Gravité du danger	
Catastrophique	Nombreux morts, équipement détruit

Dangereuse	Blessures graves, importants dégâts matériels, forte réduction des marges de sécurité
Majeure	Personnes blessées, incidents graves, réduction significative des marges de sécurité
Mineure	Incident mineur, limitations opérationnelles, recours à des procédures d'urgence, effets négatifs

Étape 3 "Atténuation des risques" : plan d'action par priorités + évaluation du risque lorsque le plan d'action sera mis en œuvre.

Pour atténuer les risques identifiés l'exploitant peut :

- rajouter des barrières (procédures, équipements, formations...),
- renforcer les barrières existantes (réentraînement, campagne de communication...).

Agir sur les barrières permet de diminuer la probabilité d'occurrence de l'évènement ultime ou la gravité de celui-ci.

Gravité du danger					Probabilité
Catastrophique	Dangereuse	Majeure	Mineure	Négligeable	
					Fréquente
	Risque initial				Occasionnelle
	↓				Faible
	Risque résiduel				Improbable
					Extrêmement improbable

L'exploitant NCC met ensuite en œuvre les actions correctives choisies (par exemple traduction effective dans ses procédures et/ou programmes de formation) puis suit l'efficacité des barrières mises en place, par exemple lors de ses actions de surveillance interne (cf. § « Gestion de la conformité » ci-dessous).

Pour consultation ultérieure ou pour toute révision s'avérant nécessaire l'exploitant formalise et enregistre ses études de sécurité.

Pour cette formalisation, l'exploitant NCC peut s'appuyer sur les [Annexes I à IV](#) du présent guide (modèles tirés du GM3 ORO.GEN.200(a)(3)).

Plan d'intervention d'urgence

L'exploitant devrait établir des dispositions relatives aux interventions d'urgence ou mettre en place un Plan d'Intervention d'Urgence afin de définir les mesures à adopter en cas d'urgence (au minimum, en fonction de la complexité de l'exploitation, des fiches de consignes et les contacts appropriés).

Gestion de la conformité

Le rôle de la fonction de surveillance de la conformité est de vérifier que les activités de l'exploitant NCC sont conformes aux exigences réglementaires applicables et aux exigences additionnelles établies par l'exploitant. De

plus cette fonction vérifie que ces activités sont correctement menées sous la supervision de la personne désignée correspondante.

L'exploitant NCC doit au minimum assurer la surveillance de la conformité dans les domaines suivants :

- toutes les activités qui entrent dans le cadre de la déclaration ;
- manuels, registres et dossiers ;
- formations ;
- procédures du système de gestion ;
- activités des sous-traitants.

La description de l'organisation et du fonctionnement de cette fonction doit être documentée.

L'organisation de la fonction de surveillance de la conformité doit être adaptée à la taille de l'exploitant NCC, à la nature et à la complexité de ses activités. Le responsable de la surveillance de la conformité peut effectuer toutes les vérifications et les inspections lui-même ou désigner une ou plusieurs personnes ayant les compétences requises au sens de l'*AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) § (c)(3)(iii)*, soit en interne, soit en externe de l'organisation de l'exploitant NCC. Quelle que soit l'option choisie, l'indépendance de la fonction d'audit ne doit pas être affectée, en particulier dans les cas où les personnes effectuant la vérification ou l'inspection sont également responsables d'autres fonctions dans l'organisation de l'exploitant NCC. Une personne ne peut auditer un domaine duquel elle est responsable. En particulier, le cadre responsable est considéré comme responsable de toute l'exploitation (cf §7.2.2)

A minima, pour un exploitant NCC non complexe, les audits et des inspections peuvent être réalisés à l'aide d'une « check-list de surveillance de la conformité », et les conclusions des audits/inspections peuvent être consignées dans un « rapport de non-conformité ». Des modèles de tels documents sont donnés dans le GM3 ORO.GEN.200(a)(6).

Formation et sensibilisation à la sécurité

Le programme de formation à la sécurité peut consister en un auto-apprentissage par l'intermédiaire de médias (bulletins d'information, revues sur la sécurité aérienne, etc.), en une formation en classe, en un apprentissage en ligne ou une formation similaire dispensée par des prestataires de services de formation.

Documentation et archivage

L'exploitant NCC doit s'assurer que :

- sa documentation et ses mises à jour sont diffusées à ses personnels et à ses sous-traitants,
- cette documentation est disponible et accessible à toutes les personnes susceptibles d'en avoir besoin,
- la forme sous laquelle est diffusée la documentation et la liste des destinataires sont adaptées (papier, électronique, affichage, tous les personnels concernés, ...),
- les mises à jour des procédures de travail sont bien assimilées par les personnels concernés.

La documentation du système de gestion peut être contenue dans un manuel dédié ou incluse dans le Manuel d'exploitation. Il n'est pas nécessaire de répéter les informations dans plusieurs manuels.

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

Le système d'archivage des dossiers devrait garantir que tous les dossiers sont accessibles chaque fois que cela est nécessaire et dans un délai raisonnable. Ces registres devraient être organisés de manière à garantir la traçabilité et la possibilité de les retrouver tout au long de la période de conservation requise (cf. ORO.MLR.115). Les registres devraient être conservés sur papier ou sous forme électronique, ou une combinaison des deux.

7.2.2. Exigences en termes de personnel

L'exploitant NCC doit mettre en place les fonctions suivantes :

- un cadre responsable (CR) : chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace ;
- une ou plusieurs « personnes désignées » assurant les responsabilités dans les domaines ci-dessous :

- opérations en vol,
- opérations au sol,
- formation des équipages,
- maintien de la navigabilité.
- un responsable de la surveillance de la conformité (RSC), qui devra contrôler la conformité de l'exploitation ;
- un responsable de la gestion de la sécurité de l'exploitation (RGS).

Le cumul des tâches est possible, sous réserve :

- des compétences de la personne et du temps disponible,
- de ne pas cumuler les rôles de « personne désignée » et de RSC.

L'externalisation de certaines fonctions est possible, notamment celles de RSC et RGS (cf. § 3.1.2 –a)6) du guide DSAC « Attendus du système de gestion de l'exploitant »).

La plus petite organisation (non complexe) qui peut être considérée est l'organisation comprenant une seule personne, où toutes les fonctions sont remplies par le cadre responsable, sauf celle de RSC, réalisée par une personne indépendante, la fonction pouvant être sous-traitée. Toutefois, l'encadrement doit être adapté à la taille de l'exploitant et à la nature de ses opérations. Il appartient alors à l'exploitant d'apporter des éléments factuels sur la capacité des responsables à mener leur tâche (contractualisation des temps dévolus à ces tâches) avant la mise en œuvre d'une telle organisation et de s'assurer en continu que ce cumul n'est pas un obstacle à la bonne réalisation de chacune des fonctions concernées.

Pour la fonction de RSC, une expérience d'audit dans des fonctions antérieures peut valoir expérience de la surveillance de la conformité ; par ailleurs, la connaissance du règlement AIR-OPS et du domaine peuvent s'acquérir par une formation en interne ou en externe, mais également, pour le RSC d'un exploitant en création, en coordonnant étroitement l'écriture du manuel d'exploitation et en établissant la matrice de conformité correspondante. Cependant une formation aux techniques d'audit peut être recommandée pour le RSC d'un exploitant NCC ayant une structure importante.

Pour les fonctions de personnes désignées responsables des opérations en vol et des formations, il est fortement recommandé qu'elles aient une expérience en tant que pilote.

Pour la fonction de personne désignée responsable du maintien de navigabilité :

- si l'organisme de gestion du maintien de navigabilité (CAMO) utilisé par l'exploitant NCC est externe à son organisation, il peut s'agir :
 - de la personne, en fonction chez l'exploitant, responsable de l'interface avec ce CAMO selon les dispositions du contrat signé entre le CAMO et l'exploitant NCC, ou
 - d'une personne externe à l'exploitant et en fonction chez le CAMO (généralement le RN). L'externalisation de la fonction RDMN doit faire l'objet d'un contrat dédié. Le RDMN externe doit activement participer aux instances et processus du système de gestion de l'exploitant NCC, avoir accès à sa documentation et recevoir les formations initiales et continues prévues par l'exploitant NCC.
- si le CAMO est interne à l'exploitant NCC, il s'agit du Responsable de la gestion du maintien de Navigabilité (RN) du CAMO.

7.2.3. Organisation du maintien de navigabilité

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

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

Les aéronefs complexes immatriculés dans un État tiers doivent se conformer aux règles de leur État d'immatriculation. Cependant, les exploitants NCC doivent veiller à ce qu'une organisation gère le maintien de la navigabilité de leurs aéronefs, car cela est requis par le point 8.8 de l'annexe V du règlement de base (UE) n° 2018/1139. Toutefois, cette organisation n'a pas besoin d'être agréée selon la Part M. Cela peut être l'exploitant lui-même ou toute autre organisation ou personne physique sous la responsabilité de l'exploitant.

Dans le cas où un exploitant NCC prendrait en location des aéronefs ne lui appartenant pas, la responsabilité de fournir les informations au CAMO ainsi que celle de vérifier que les tâches réalisées par le CAMO correspondent à celles requises pour une exploitation NCC sont transférée du propriétaire vers l'exploitant, et en particulier la personne désignée en charge du maintien de la navigabilité.

Le contrat entre le propriétaire et le gestionnaire du maintien de navigabilité devrait être remplacé par un contrat entre l'exploitant et le gestionnaire du maintien de navigabilité, précisant les rôles et responsabilités de chacun, en particulier le fait que la responsabilité du maintien de navigabilité est transférée vers l'exploitant NCC.

En matière de navigabilité, aux exigences NCC.IDE.A.XYZ et NCC.IDE.H.XYZ de l'AirOps concernant les équipements et instruments s'ajoutent des exigences identifiées dans le règlement (UE) n°2015/640 « concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation » (Part-26). Ce règlement est applicable aux opérateurs d'aéronefs immatriculés dans un pays membre, ou dans un pays tiers, mais dont l'opérateur est surveillé par une autorité d'un pays membre. Il est donc applicable à tous les aéronefs déclarés par l'exploitant. Toutefois seules certaines exigences s'appliquent pour des opérateurs NCC, notamment le 26.170, 26.201, 26.400 et 26.420.

Enfin, un AltMoC au NCC.GEN.140(a)(3) de portée nationale a été élaboré afin de permettre aux exploitants NCC de mettre en flotte un appareil disposant d'un laissez-passer. L'AltMoC référencé « 2021-09-03 - AROPS - AMOC FR N°42 » est disponible sur cette page du site du ministère : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/altmoc-moyens-alternatifs-conformite-airops>. La déclaration NCC de l'exploitant devra faire apparaître dans la case adéquate l'utilisation de cet AltMoC.

7.2.4. Utilisation d'un aéronef sous CTA

Les paragraphes ORO.GEN.310 et NCO.GEN.104 permettent l'utilisation d'un aéronef sous CTA par des exploitants SPO, NCC ou NCO différents de l'exploitant CAT, sans que l'aéronef soit retiré du champ du CTA pendant la durée des opérations SPO, NCC ou NCO. Un tel aéronef est identifié dans la documentation de l'exploitant CAT, et les responsabilités de chaque exploitant, notamment en matière de contrôle opérationnel sont précisées. Le maintien de navigabilité est de la responsabilité de l'exploitant CAT, et tous les exploitants utilisent les services du même CAMO.

Pour le cas d'un aéronef en exploitation mixte CAT et NCC au sein d'un même exploitant, l'aéronef reste sous le CTA de l'exploitant et celui-ci doit exploiter l'aéronef selon les dispositions du paragraphe ORO.AOC.125.

7.2.5. Responsabilités de l'exploitant dans les cas de location

Comme détaillé dans ce guide, toute opération NCC doit être réalisée conformément à la déclaration d'un exploitant, c'est-à-dire sous sa responsabilité. L'aéronef doit avoir une LME approuvée pour cet exploitant, le pilote, et les éventuels personnels de cabine, doivent avoir été formés aux procédures de l'exploitant et le vol doit être effectué conformément à celles-ci.

Ces règles restent valables lorsqu'un contrat de location est passé entre deux parties. Si une seule partie est déclarée NCC, les opérations doivent être réalisées conformément à la déclaration de cet exploitant.

Si les deux parties sont déclarées comme exploitant NCC, il convient que l'une d'elles soit désignée exploitant responsable des opérations NCC. C'est conformément au manuel d'exploitation de cet exploitant que les opérations seront réalisées. Une LME pour l'aéronef utilisé devra être approuvée pour l'exploitant désigné responsable des opérations, quel que soit le propriétaire ou l'exploitant habituel de l'aéronef. Les pilotes, même salariés d'un autre exploitant NCC, devront être formés aux procédures de l'exploitant désigné et appliquer les procédures de son manuel d'exploitation durant les vols.

7.3. Déclaration

La déclaration ne peut être faite et envoyée à la DSAC qu'après l'approbation de la LME et le cas échéant, la délivrance des agréments spécifiques.

Lorsque l'exploitation NCC est gérée par un tiers pour le compte du propriétaire, ce tiers peut être considéré comme l'exploitant au sens du règlement de base (UE) n° 2018/1139, et c'est donc à lui de déclarer à l'Autorité compétente sa capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de l'aéronef.

Dans un tel cas, il convient alors aussi de déterminer si l'exploitant tiers réalise ou non une exploitation commerciale au sens du règlement de base (UE) n° 2018/1139.

7.4. Manuels, registres et relevés

7.4.1. Manuel d'exploitation

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

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

La présentation de ces informations selon une structure en 4 parties similaire à celle du manuel d'exploitation requis pour une exploitation CAT est également acceptable (voir *AMC3 ORO.MLR.100 Operations manual — general*). A ce titre, l'exploitant NCC peut se reporter au modèle de manuel d'exploitation NCC développé par des organismes impliqués dans les exploitations non commerciales et mis en ligne sur le site web de l'AESA : <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/non-commercial-operations-ncc-complex-motor-powered-aircraft>

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

Le contenu du Manuel d'exploitation doit correspondre aux opérations de l'exploitant NCC et doit être tenu à jour. Il doit être diffusé aux personnels concernés, au format papier et/ou électronique. Le volume d'information est à proportionner à la complexité des opérations de l'exploitant.

Le manuel d'exploitation peut servir de support à la documentation des processus du système de gestion

7.4.2. Liste Minimale d'Équipements (LME)

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

Une LME approuvée par l'État de l'exploitant NCC ou d'immatriculation de l'aéronef avant l'application de la partie NCC est réputée approuvée conformément au règlement AIR-OPS et peut continuer à être utilisée par l'exploitant NCC après l'entrée en vigueur de la Partie NCC.

Toutefois, quelle que soit l'autorité ayant approuvé initialement la LME, toute modification de LME à laquelle correspond une Liste Minimale d'Équipements de Référence (LMER ou MMEL) établie au titre du règlement (EU) n° 748/2012 « Partie 21 » doit être effectuée et approuvée par l'Autorité compétente, en conformité avec le point ORO.MLR.105.

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

Un exploitant CAT et NCC (ou NCC et SPO) peut choisir de faire :

- Une LME « la plus restrictive » permettant de répondre à toutes les contraintes dépendant des types d'exploitation.
Pour chaque item, l'exploitant retient les conditions de dispatch les plus contraignantes sur les différents types d'exploitation, et précise dans sa matrice de traçabilité l'origine des tolérances retenues.
A minima, un exploitant CAT révisé la LME pour y introduire les nouveaux types d'exploitation dans le préambule.
- Une LME « générique » dans laquelle le type d'exploitation est une condition de dispatch pour ouvrir une tolérance.
- Une LME dédiée par type d'exploitation

Dans le cas d'une LME « générique » ou de LME dédiées, une attention particulière sera portée sur les procédures d'utilisation de la LME par les équipages et les personnels de maintenance avant de gérer d'éventuels conflits sur les ouvertures et fermetures de tolérances.

7.4.3. Utilisation des PED

Conformément au point NCC.GEN.130 et ses AMC's, l'utilisation des PED est soumise à la conduite d'une étude de sécurité et à l'écriture de procédures en découlant dans le manuel d'exploitation.

7.4.4. Utilisation des EFB

Conformément au point NCC.GEN.131 et ses AMC's, l'utilisation d'EFB est soumise à la conduite d'une étude de sécurité (notamment sur aspects matériels, logiciels et interfaces IHM) et à l'écriture de procédures en découlant (notamment administration des EFB et formations) dans le manuel d'exploitation.

7.5. Équipage de conduite et de cabine

7.5.1. Composition de l'équipage de conduite

a) Licences et qualifications

Les pilotes exerçant dans les États membres pour le compte d'un exploitant NCC doivent détenir un titre aéronautique, délivré ou accepté conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 AIRCREW, et correspondant au niveau des tâches qui leur sont attribuées, indépendamment du fait que l'aéronef soit immatriculé dans un État membre ou dans un État tiers.

Pour les licences délivrées par un État tiers, le processus d'acceptation est prévu par l'annexe III du règlement AIRCREW. Une dérogation (via un processus d'« Opt-out » réglementaire) concernant les licences et médicaux délivrés par des États extra-communautaires en exploitation non-commerciale a repoussé un temps la mise en application de cette annexe. Cette dérogation étant expirée, les licences et certificats médicaux délivrés par des États extra-communautaires ne sont plus reconnus automatiquement.

En conséquence :

- pour exercer avec une licence délivrée par un État tiers sur un aéronef immatriculé dans cet État tiers par un exploitant NCC, la licence doit être validée par l'État membre dans lequel est déclaré l'exploitant NCC.

Pour la France, ces conditions sont précisées ici : <https://www.ecologie.gouv.fr/titres-aeronautiques-etranagers> ;

- pour exercer sur un aéronef complexe immatriculé dans un État membre avec une licence délivrée par un État tiers, cette licence doit être validée par l'autorité de l'État membre selon les conditions imposées par cet État membre. Pour la France, ces conditions sont précisées ici : <https://www.ecologie.gouv.fr/titres-aeronautiques-etranagers> ;
- pour exercer sur un aéronef complexe immatriculé dans un État tiers avec une licence délivrée par un État membre, cette licence doit être validée par l'autorité de l'État tiers selon les conditions imposées par cet État tiers. Le pilote doit être porteur du document de validation et de sa licence européenne.

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

b) Critères de sélection et expérience minimale

L'exploitant NCC est responsable de définir les critères de sélection et d'expérience minimale pour les membres d'équipage de conduite impliqués dans son exploitation. Ces critères sont à spécifier dans le Manuel d'Exploitation.

c) Nombre de pilotes et accès au poste de pilotage

La TCDS (Type certification data sheet) de l'aéronef précise la composition minimale de l'équipage et le siège occupé par le pilote ; la TCDS précisera par exemple : "Minimum Flight Crew : one pilot in the left pilot seat or one pilot and one copilot." Ces précisions doivent figurer dans le Manuel d'exploitation.

Seuls les pilotes détenant toutes les qualifications adéquates, en particulier la qualification de type, peuvent être considérés comme des membres d'équipage de conduite (PNT). Seuls des PNT peuvent effectuer des actions de pilotage. Si plus d'un PNT peuvent effectuer de telles actions, l'exploitation doit être considérée comme multi-pilote et répondre aux attendus de l'AIROPS et de l'AIRCREW. Si une personne est présente dans le cockpit mais n'est pas un membre d'équipage, la description de son rôle doit figurer dans le manuel d'exploitation de l'exploitant si sa présence est systématique et doit refléter son incapacité à effectuer des actions de pilotage.

En formation à la qualification de type, la composition de l'équipage et les qualifications des membres d'équipage sont précisées par le règlement AIRCREW.

Le seul cas où un exploitant peut prévoir qu'un pilote non qualifié prenne les commandes d'un aéronef est lorsqu'il effectue un vol prévu par le programme de formation approuvée au sein d'un organisme ATO, avec un instructeur dûment qualifié (FCL.745.A).

7.5.2. Stage d'adaptation de l'exploitant (SADE) / Operator Conversion Course (OCC)

Cette formation doit être suivie par tout membre d'équipage de conduite avant d'exercer ses fonctions sans supervision lorsqu'il :

- vient d'être embauché par l'exploitant NCC, ou
- va exercer sur un aéronef exigeant une nouvelle qualification de type ou de classe.

Le SADE de l'exploitant NCC inclut au minimum une formation sur les équipements installés dans l'aéronef en fonction des rôles des membres de l'équipage de conduite.

Le programme du SADE/OCC devrait contenir au minimum :

- une formation au sol, couvrant :
 - le Système de Gestion de l'exploitant NCC ;
 - les systèmes de bord de l'aéronef ;
 - les procédures (y compris celles spécifiques à l'exploitant NCC) et exigences opérationnelles, y compris le dégivrage au sol, l'antigivrage, l'incapacité des pilotes et les aspects liés aux agréments SPA (si applicable) ;
 - l'assistance aux passagers pour les vols sans membre d'équipage de cabine ;
 - les marchandises dangereuses (cf. 7.5.8) ;
 - l'examen d'événements en service ;
- une formation CRM (cf. 7.5.7) ;

- une formation sur les équipements d'urgence et de sécurité (formation complétée avant d'effectuer un vol avec passagers), dispensée dans un aéronef ou un autre dispositif de formation approprié, et comprenant les éléments suivants :
 - enfilage d'un gilet de sauvetage, le cas échéant ;
 - enfilage de l'équipement respiratoire d'urgence, le cas échéant ;
 - manipulation des extincteurs du type utilisé ;
 - instructions sur l'emplacement et l'utilisation de tout le matériel de secours et de sécurité à bord de l'aéronef ;
 - instructions sur l'emplacement et l'utilisation de tous les types de sorties ;
- un entraînement sur aéronef (ou simulateur) en rapport avec :
 - le type ou la variante d'aéronef utilisé, couvrant les défaillances majeures des systèmes de l'aéronef et les procédures associées ;
 - les procédures spécifiques de l'exploitant NCC, si celui-ci a déterminé, en fonction par exemple d'une évaluation des risques, qu'une formation sur aéronef (ou simulateur) était nécessaire en complément de la formation au sol ;

Le niveau de formation requis par le membre d'équipage de conduite devrait être déterminé conformément aux critères de qualification et d'expérience spécifiés dans le Manuel d'exploitation, en tenant compte de sa formation et de son expérience antérieure dans des exploitations analogues.

Dans la mesure du possible, la formation relative aux équipements d'urgence et de sécurité devrait avoir lieu avec le personnel de cabine (si employé) et l'accent devrait être mis sur l'importance d'une coordination efficace et d'une communication bilatérale entre les membres d'équipage dans les diverses situations de crise. Les procédures opérationnelles des services de sauvetage et d'urgence devraient y être abordées.

Le SADE/OCC devrait comprendre un nombre minimal de secteurs et/ou d'heures de vol réalisé sous la supervision d'un membre d'équipage de conduite désigné par l'exploitant NCC, afin de démontrer le niveau de qualification spécifié dans le manuel d'exploitation, notamment la connaissance des procédures d'exploitation et l'utilisation des checklists de l'exploitant NCC. Le SADE/OCC devrait s'achever par un contrôle des compétences du membre d'équipage de conduite.

Le SADE/OCC peut être combiné avec une nouvelle qualification de type délivrée conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 « AIRCREW ».

Note : cette formation n'est pas requise pour les pilotes qui exerçaient déjà au sein de l'exploitant au moment de l'entrée en vigueur de la Partie NCC.

7.5.3. Formation au commandement

Dans le cas d'exploitations en équipage multiple, un membre d'équipage de conduite doit suivre un cours relatif au commandement, établi et dispensé par l'exploitant NCC (pouvant être inclus dans le SADE/OCC), lorsqu'il passe du statut de copilote à celui de commandant de bord.

La formation devrait porter au moins sur les responsabilités du commandement et inclure une phase en vol de démonstration de compétence en tant que commandant de bord.

Cette démonstration peut être faite lors d'un contrôle de compétence initial ou périodique dans le rôle de commandant de bord ou à l'occasion d'un vol réel sous la supervision d'un commandant de bord déjà dûment qualifié et désigné par l'exploitant NCC.

7.5.4. Formation aux connaissances de zone, de route et d'aérodromes

En plus des requis de formation et de contrôle publiés dans les AIP nationaux, le membre d'équipage doit recevoir une formation de familiarisation aux connaissances de routes, zones et aérodromes susceptibles d'être utilisés. Le manuel d'exploitation doit décrire les méthodes appropriées de familiarisation en fonction de la complexité de la zone, route ou aérodrome et de l'expérience du pilote commandant de bord. L'ensemble du contenu de la formation attendue à ce sujet est décrit dans l'AMC2 ORO.FC.105(b)(2);(c).

7.5.5. Formation aux différences, de familiarisation, aux équipements et aux procédures, et opérations sur plus d'un type ou variante

La formation aux différences, de familiarisation, aux équipements et aux procédures doit être suivie par un membre d'équipage dans les cas exigés par le règlement AIRCREW (cf. FCL.710 - variante d'aéronef) ou en cas de changement important d'équipement ou de procédure demandant l'acquisition de connaissances supplémentaires sur les types ou variantes déjà utilisés.

Par ailleurs et de manière générale, pour les opérations sur plus d'un type ou variante, toutes les formations et contrôles sont à réaliser pour chaque type ou variante exploité. Toutefois, le manuel d'exploitation doit préciser les cas où ces formations sont nécessaires ou si l'opérateur peut tirer crédit, totalement ou en partie, des formations sur les autres types ou variantes exploités en prenant en compte les données des Operational Suitability Data (OSD) des aéronefs, si existantes, ainsi qu'en définissant via le concept des Operator Difference Requirements (ODR) les tables ODR. Les crédits définis dans les tables ODR de l'exploitant ne doivent pas être moins restrictifs que ceux définis dans les OSD si existantes.

Par ailleurs, pour les exploitations d'hélicoptères monomoteur en VFR, il est possible de constituer des groupes pour lesquels les OPC sont valables pour tous les types de ce groupe.

7.5.6. Des procédures appropriées et restrictions opérationnelles doivent être définies dans le manuel d'exploitation dans le cadre des opérations sur plus d'un type ou variante. Qualification pour exercer sur les deux sièges pilote

Dès lors qu'un membre d'équipage est amené à exercer ses fonctions sur les deux sièges pilotes, un programme de formation pour qualifier le membre d'équipage est à définir par l'exploitant dans le manuel d'exploitation. L'exercice sur le deuxième siège pilote peut se produire en instruction/contrôle, supervision, remplacement d'un copilote par un PIC, remplacement d'un PIC par un copilote en équipage renforcé...

Le programme de formation et de contrôle doit inclure tous les éléments critiques relatifs à la sécurité du vol pour lesquels l'action du pilote est différente selon la place qu'il occupe au poste de pilotage. Tous les éléments doivent être vus par le membre d'équipage dans les trois dernières années.

7.5.7. Formation CRM

Un exploitant NCC doit faire former ses équipages au CRM (Crew Resource Management) par un formateur CRM qui peut être interne à l'exploitant ou contracté.

Les éléments de cette formation devraient être délivrés lors du SADE/OCC, lors de la formation de maintien de compétence annuelle (avec programme alors distribué sur 3 ans) et lors de la formation au commandement (si applicable). Le format, le contenu et les méthodes d'évaluation sont décrits dans l'AMC1 (cas multipilote) ou l'AMC2 (cas monopilote) du point ORO.FC.115. Le format « classe virtuelle » en visioconférence n'est possible que dans le cas de la formation CRM monopilote et il n'est pas possible de réaliser la formation CRM sur ordinateur en autoformation.

Afin de devenir formateur CRM, une formation devrait être suivie en interne ou dans une structure spécialisée, selon les points de l'AMC2 ORO.FC.146. A la fin de cette formation, le candidat devrait être évalué. La personne chargée d'évaluer le candidat devrait être nommée par l'exploitant et peut être interne ou contractée. Le GM7 ORO.FC.115 précise que tout instructeur TRI ayant satisfait les critères de formateur CRM lors des 3 années précédentes est apte à évaluer un candidat à la fonction de formateur CRM.

7.5.8. Formation aux marchandises dangereuses

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

Le programme de formation MD pour l'exploitant NCC est basé sur les compétences (CBT), qu'il possède un agrément SPA.DG ou non.

La formation aux marchandises dangereuses basée sur les compétences, en anglais Competency Based Training (CBT), est depuis le 1^{er} janvier 2023 l'unique vecteur de formation aux marchandises dangereuses, remplaçant la formation basée sur les catégories de personnel. Toutefois, le personnel détenteur d'un certificat de formation par catégorie reste valide jusqu'à son terme. Voir Guide DSAC « Programme de formation CBT MD ».

7.5.9. Maintien des compétences

Conformément au point ORO.FC.130, les membres d'équipage de conduite doivent être entraînés et contrôlés de manière régulière.

La formation de maintien des compétences est à réaliser annuellement et doit comprendre une formation au sol et en vol (entraînement), applicable au type ou à la variante d'aéronefs sur lequel les membres d'équipage de conduite exercent leurs fonctions, incluant notamment une formation relative à l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord.

Cette formation annuelle devrait comprendre au minimum :

- une formation au sol, couvrant les procédures (y compris celles spécifiques à l'exploitant NCC) et exigences opérationnelles, y compris le dégivrage au sol, l'antigivrage, l'incapacité des pilotes et les aspects liés aux agréments SPA (si applicable) ;
- une formation sur les équipements d'urgence et de sécurité, pouvant être combinée à une vérification des équipements, dispensée dans un aéronef ou un autre dispositif de formation approprié, et comprenant les éléments suivants :
 - Enfilage d'un gilet de sauvetage, le cas échéant ;
 - Enfilage de l'équipement respiratoire d'urgence, le cas échéant ;
 - Manipulation des extincteurs du type utilisé ;
 - Instructions sur l'emplacement et l'utilisation de tout le matériel de secours et de sécurité à bord de l'aéronef ;
 - Instructions sur l'emplacement et l'utilisation de tous les types de sorties ;
- un entraînement sur aéronef (ou simulateur) en rapport avec :
 - le type ou la variante d'aéronef utilisé, établie de telle sorte que toutes les défaillances majeures des systèmes de l'aéronef et des procédures associées soient couvertes sur un cycle de 3 ans ;
 - les procédures spécifiques de l'exploitant NCC, si celui-ci a déterminé, en fonction par exemple d'une évaluation des risques, qu'une formation sur aéronef (ou simulateur) était nécessaire en complément de la formation au sol ;
- Des éléments de CRM, tels que spécifiés dans le tableau 1 de l'AMC1 ORO.FC.115, appropriés pour les phases de formation ci-dessus.

S'il n'y a pas de FSTD disponible ou accessible, l'exploitant doit définir des mesures de mitigation pour assurer un niveau de sécurité adéquat. Si une panne ne peut pas être pratiquée sur aéronef du fait des risques associés ou de l'environnement, il est possible de les reproduire partiellement, à condition de recourir à un prébriefing et de définir des mesures spécifiques qui évitent de dégrader les performances de l'avion en dessous d'un niveau prédéterminé et qui permettent un retour immédiat aux conditions normales d'exploitation.

L'entraînement en vol, sous supervision, peut être éventuellement réalisé à l'occasion d'un vol réel de transport de passager ou de fret, mais sous réserve de ne pas simuler de procédures d'urgence ou anormales en application du point NCC.OP.200.

7.5.10. Contrôle périodique des compétences

Le contrôle périodique (en vol ou au simulateur) des compétences est à réaliser annuellement, aux fins de démontrer la compétence des membres d'équipage de conduite dans l'exécution des procédures normales, inhabituelles et d'urgence.

Ce contrôle doit en outre couvrir les aspects pertinents liés aux procédures spécifiques de l'exploitant NCC.

Tout ou partie du contrôle peut être combiné à un vol de prorogation (ou de renouvellement) de la qualification de type (QT) ou de classe (QC), et/ou, le cas échéant, à un contrôle hors-ligne d'exploitation CAT.

Si l'exploitant NCC ne combine pas le contrôle avec celui d'une QT/QC ou d'un OPC/CHL CAT, il peut ne pas inclure les procédures normales, anormales et d'urgence relatives au type ou à la variante qui sont déjà couvertes par le contrôle de la QT/QC et ne couvrir que les aspects pertinents liés aux procédures exploitant, éventuellement à l'occasion d'un vol réel sous supervision du contrôleur et sous réserve de ne pas simuler de procédures d'urgence ou anormales en application du point NCC.OP.200.

7.5.11. Programmes de formation et contrôle

L'exploitant NCC est responsable de définir ses critères de contrôle initial et périodique et le contenu détaillé des formations décrites ci-dessus pour les membres d'équipages de conduite impliqués dans ses exploitations.

Les formations, contrôles, et les programmes associés, sont à décrire dans le Manuel d'Exploitation. Ces programmes de formation et contrôle ne sont pas approuvés par l'Autorité compétente.

Ces programmes devraient comprendre au minimum :

- lorsque la formation est combinée avec le contrôle, la distinction entre les deux phases ;
- la liste des points couverts ;
- le temps minimum alloué (durée) ;
- les moyens utilisés (aéronef, simulateur, cours sol en présentiel, e-learning...) ;
- le personnel chargé de la formation et de la réalisation des contrôles.

D'autres détails devraient être inclus en fonction de la complexité des opérations.

Les syllabus de formation doivent tenir compte des Operational Suitability Data (OSD) de l'aéronef, si existantes, ainsi que les éventuelles tables ODR définies par l'exploitant.

Pour les exploitants CAT et NCC (ou SPO et NCC), les thèmes de formations et contrôles transverses aux deux types d'exploitations peuvent être communalisés.

Il est possible de prendre en compte les formations antérieures du membre d'équipage, réalisées en interne ou chez un autre exploitant, dans la définition du programme de formation et de contrôle de l'exploitant NCC. Une politique de vérification, validation et complétion de ces formations antérieures doit être documentée. L'exploitant reste responsable de la formation de ses pilotes.

7.5.12. Personnel en charge des formations et contrôles

Les formations au sol (systèmes, procédures, équipements d'urgence et de survie, CRM, marchandises dangereuses) devraient être dispensées par du personnel dûment qualifié, conformément aux spécifications du manuel d'exploitation.

L'entraînement en vol pour les aspects liés à l'aéronef doit être réalisé sous la responsabilité d'un pilote qualifié instructeur TRI ou CRI (selon classe/type d'aéronef) ou, sur simulateur, SFI.

L'entraînement en vol pour les aspects liés aux procédures exploitant (allant au-delà du programme de prorogation ou de renouvellement de la QT) peut être réalisé sous la responsabilité :

- d'un pilote qualifié instructeur TRI ou CRI ou SFI et formé aux procédures de l'exploitant NCC, ou
- d'un commandant de bord expérimenté, formé aux procédures de l'exploitant NCC, et désigné par l'exploitant NCC.

Un commandant de bord désigné pour la formation devrait être formé au moins aux techniques de briefing et débriefing, et connaître les manœuvres qu'il ne devrait pas instruire à moins d'être qualifié comme instructeur.

Le contrôle de compétence pour les aspects liés à l'aéronef doit être réalisé par un pilote qualifié examinateur TRE ou CRE (selon classe/type d'aéronef) ou, sur simulateur, SFE.

Le contrôle de compétence pour les aspects liés aux procédures exploitant (allant au-delà du programme de prorogation ou de renouvellement de la QT) peut être réalisé par :

- un pilote qualifié examinateur TRE ou CRE ou SFE et formé aux procédures de l'exploitant NCC, ou
- un commandant de bord expérimenté, formé aux procédures de l'exploitant NCC et désigné par l'exploitant NCC.

Un commandant de bord désigné chargé d'effectuer les contrôles de compétence devrait être formé au moins à la manière de réaliser un contrôle et aux techniques de vol applicables aux contrôles en vol.

7.5.13. Archivage des données de formations et contrôles

Un dossier de formation doit être constitué par l'exploitant NCC pour chaque membre d'équipage de conduite et doit contenir les :

- licences, qualifications et certificats médicaux,

- preuves de réalisations des formations initiales et récurrentes réalisées chez l'exploitant NCC ou ses sous-traitants désignés,
- preuves des contrôles périodiques de compétences réalisés par l'exploitant NCC.

Par ailleurs, les preuves des éventuelles formations et contrôles requis par les AIP nationaux doivent également être conservées (de manière analogue aux aérodromes de catégorie C en opération CAT).

La durée minimale d'archivage de ces éléments est spécifiée au point ORO.MLR.115(c). Dans le cadre de la surveillance qu'elle exerce, l'Autorité compétente a accès à ces documents en vertu du point ORO.GEN.140.

7.5.14. Équipage de cabine

Des personnels de cabine doivent être présents à bord lorsque la configuration maximale en sièges passagers de l'aéronef est supérieure à 19 sièges. Cependant, sous réserve d'une approbation de l'Autorité compétente délivrée à cet effet selon l'ORO.CC.100(d), l'exploitant NCC peut ne pas en employer si 19 passagers au maximum sont à bord et si des procédures ad hoc ont été développées par l'exploitant NCC.

L'emport de personnels de cabine n'est pas requis pour les aéronefs dont la configuration maximale en sièges passagers est inférieure à 19 sièges.

En cas d'emploi de tels personnels (requis, ou par choix de l'exploitant NCC), les exigences de la section 1 de la sous-partie ORO.CC doivent être respectées : conditions pour l'affectation à des tâches, organisation de cours de formation et exécution des contrôles associés, cours de formation initiale, formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation de l'exploitant, formation aux différences, familiarisation, formation de maintien des compétences, stage de remise à niveau.

7.6. Procédures, performances, limitations opérationnelles et équipements

7.6.1. Transport de marchandises dangereuses

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

7.6.2. Décollage

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

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

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

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

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

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

7.6.3. Atterrissage

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

- l'altitude pression sur l'aérodrome ;
- l'état de surface de la piste et le type de surface de la piste ;
- la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage ;
- pas plus de 50% de la composante de vent de face signalée ou pas moins de 150% de la composante de vent arrière signalée ; et
- l'utilisation de la piste la plus favorable, en air calme ;
- l'utilisation de la piste la plus susceptible d'être en service compte tenu de la direction et de la vitesse probable du vent et des caractéristiques de manœuvrabilité au sol de l'avion, et d'autres conditions telles que les aides à l'atterrissage et le terrain.

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

7.6.4. Repérage des CVR, FDR et DLR

Pour les aéronefs pour lesquels un CVR ou un FDR ou un DLR est requis :

- Si l'équipement n'est pas déployable, il doit être équipé d'un dispositif permettant de le localiser sous l'eau. Au plus tard le 1^{er} janvier 2020, ce dispositif doit avoir une durée de transmission sous-marine minimale de 90 jours.
- Si l'équipement est déployable, il doit être muni d'une radiobalise de repérage d'urgence automatique.

7.6.5. Bases de données

Depuis le 1^{er} janvier 2019, les exploitants NCC faisant appel à un fournisseur de base de données aéronautique ne sont plus tenus d'exercer une surveillance de celui-ci.

La base de données doit répondre aux exigences pertinentes pour l'utilisation prévue, notamment au Règlement (EU) 2017/373.

Les procédures de l'exploitant doivent prévoir la distribution et l'insertion en temps opportun des bases de données intactes et mises à jour pour tous les aéronefs concernés, et le report d'erreurs pouvant constituer un danger au fournisseur et au personnel concerné.

7.6.6. Exigences relatives aux minimas opérationnels d'aérodromes

L'exploitant NCC doit établir des minimas opérationnels d'aérodrome pour chaque aérodrome de départ, de destination ou de dégagement qu'il est prévu d'utiliser, comme demandé au point NCC.OP.110. La méthode de détermination de ces minimas opérationnels d'aérodrome doit figurer dans le manuel d'exploitation. L'initiation du décollage ou de l'approche ne doit pas avoir lieu si le membre d'équipage aux commandes estime que les conditions météorologiques compromettent le déroulement en sécurité de l'opération envisagée ou si elles ne sont pas compatibles avec les minimas opérationnels d'aérodrome définis et calculés en fonction des paramètres du jour.

Par ailleurs, un aérodrome de dégagement à destination ne doit être sélectionné que si entre l'heure précédant et l'heure suivant le moment estimé d'arrivée les critères des points NCC.OP.147 ou NCC.OP.148 sont remplis.

L'exploitant NCC peut solliciter une approbation de la DSAC concernant la conduite d'opérations EFVS 200 avec crédits opérationnels si l'aéronef utilisé n'est pas certifié pour ces opérations.

7.6.7. Exigences relatives au carburant

L'exploitant doit, conformément au NCC.OP.130, établir, mettre en œuvre et maintenir un programme carburant/énergie qui comprend :

- une politique de planification carburant/énergie et de replanification en vol dont les éléments sont précisés en NCC.OP.131 ; et
- une politique de gestion du carburant/énergie en vol précisée dans le point NCC.OP.205.

L'exploitant doit établir une politique de planification carburant/énergie et de replanification en vol pour s'assurer que l'aéronef transporte une quantité suffisante de carburant/énergie utilisable pour effectuer en toute sécurité le vol prévu et pour permettre des écarts par rapport à l'opération prévue. Le calcul du carburant/énergie utilisable requis, et notamment le détail des réserves réglementaires quel que soit le type d'activité spécialisée effectuée, est précisé :

- pour les avions en NCC.OP.131(c)
- pour les hélicoptères en NCC.OP.131(d)

Des éléments supplémentaires sont disponibles en AMC1 NCC.OP.131.

Le programme carburant/énergie doit :

- être approprié au(x) type(s) d'opération effectuée(s); et
- correspondre à la capacité de l'opérateur à accompagner sa mise en œuvre.

L'avitaillement en carburant avec moteur(s) et/ou rotors en rotation est possible en hélicoptères sous certaines conditions selon le point NCC.OP.157. L'exploitant doit notamment évaluer les risques, établir des procédures spécifiques et former les membres d'équipage. De plus, l'exploitant doit définir des procédures dans son Manuel d'exploitation, qui doivent faire l'objet d'une approbation par l'autorité.

Ces opérations d'avitaillement en carburant avec moteur(s) en rotation sont interdites dans le cadre d'une exploitation d'avion.

7.6.8. Masse et centrage

L'exploitant NCC doit mettre en place des données de masse et centrage permettant l'élaboration de documents de masse et centrage avant chaque vol, de manière à s'assurer que l'aéronef est opéré dans ses limites, comme requis au NCC.POL.100, NCC.POL.105, NCC.POL.110 et NCC.POL.111.

L'exploitant doit créer et documenter une enveloppe opérationnelle de centrage comme requis dans l'AMC1 NCC.POL.105(a). Un guide DSAC « Élaboration d'une enveloppe opérationnelle de centrage avion » est disponible et applicable aux exploitants NCC.

7.7. Agréments spécifiques

7.7.1. Autorité compétente

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

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

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

Pour un aéronef immatriculé dans un État tiers, les agréments PBN, RVSM, MNPS et LVO délivrés à l'exploitant NCC par l'autorité de l'État d'immatriculation sont reconnus pour une exploitation dans les États membres, sous réserve que la délivrance de ces agréments respecte les standards OACI (la vérification de cette condition est

effectuée par l'AESA et les Autorités des États membres). Les autres agréments spécifiques possibles pour NCC (DG et HOFO) sont délivrés par l'Autorité compétente.

7.7.2. Agrément PBN

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

Un agrément PBN n'est exigé que pour les exploitations PBN de type RNP AR APCH et, pour les hélicoptères, RNP 0.3.

7.7.3. Agrément MNPS

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

7.7.4. Agrément RVSM

Voir Guide DSAC « *Vol en Espace RVSM* »

7.7.5. Agrément LVO

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

7.7.6. Agrément DG

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

7.7.7. Agrément HOFO

Voir Guide DSAC « *Agrément SPA.HOFO* ».

7.7.1. Agrément PINS-VFR

Se rapprocher de son point focal à la DSAC.

7.8. Vols de contrôle de maintenance (MCF)

Depuis l'entrée en vigueur le 25 septembre 2019 du règlement (UE) n° 2019/1384 modifiant l'AIR-OPS, les vols de contrôle de maintenance (MCF) font partie des exploitations spécialisées.

Selon l'AIR-OPS, un MCF désigne un vol d'un aéronef disposant d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol qui est effectué pour rechercher une panne ou pour vérifier le fonctionnement d'un ou plusieurs systèmes, pièces ou équipements après maintenance, si le fonctionnement des systèmes, pièces ou équipements ne peut être établi lors des contrôles au sol, et qui est effectué dans l'une des situations suivantes :

- a) comme requis par le manuel de maintenance de l'aéronef ou toute autre donnée de maintenance publiée par un titulaire d'agrément de conception responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef ;
- b) après l'entretien, comme requis par l'exploitant ou proposé par l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef ;
- c) à la demande de l'organisme d'entretien, pour vérifier qu'un défaut a été corrigé ;
- d) pour aider à rechercher ou à identifier une panne.

Note : les vols d' « acceptation client » pendant lesquels des systèmes sont testés mais pas en conséquence d'une action de maintenance (car test au sol suffisant et concluant), ni pour rechercher l'origine de pannes, ne relèvent pas des MCF.

Pour un aéronef complexe ces vols MCF doivent s'effectuer selon la Partie SPO, complétée par sa sous-partie SPO.SPEC.MCF.

Si l'exploitant NCC réalise ses vols MCF lui-même, il doit donc se mettre en conformité avec ces exigences et ajouter ce type d'activité spécialisée (SPO non commerciale) à sa déclaration.

Si l'exploitant NCC délègue (via un contrat) la réalisation des vols MCF de ses aéronefs à un autre exploitant, c'est à ce dernier de se conformer aux exigences précitées et d'ajouter l'aéronef contrôlé sur sa déclaration d'activité. Si ces vols font l'objet d'une facturation (directe ou incluse dans un contrat de maintenance) par l'exploitant « contrôleur », les vols MCF réalisés par celui-ci relèvent d'une exploitation SPO commerciale.

Voir le Guide DSAC « *Exploitations spécialisées* », en particulier les paragraphes 7.4.6, 7.6.2, 7.6.7, 7.6.9.d), 7.6.10, 7.9.3 et 7.11 pour plus de détails.

7.9. Temps de vol, de service et de repos

N'est pas applicable aux exploitants NCC :

- La réglementation européenne relative aux limitations des temps de vol et de service (sous-partie ORO.FTL et CS-FTL) du règlement (UE) n°965/2012 dit « AirOps ».
- La sous-partie Q du règlement (CE) n°859/2008 dit « EU-OPS »,
- L'arrêté de l'arrêté du 25 mars 2008 relatif aux dispositions à prendre par l'autorité en vue de la mise en œuvre des dispositions relatives aux limitations de temps de vol et aux exigences en matière de repos des équipages de la sous-partie Q de son annexe III (EU-OPS).

Suite à la codification des exigences du Code de l'Aviation Civile dans le Code des Transports au 31 octobre 2023, des dispositions à appliquer en matière de temps de vol, de service et de repos pour un exploitant NCC se situent dans le Code des Transports :

- Partie Législative, Sixième partie : aviation civile, Livre V : le personnel navigant, Titre II : le personnel navigant professionnel, Chapitre V : durée du travail et congés (L6525)
- Partie Réglementaire, Sixième partie : aviation civile, Livre V : le personnel navigant, Titre II : le personnel navigant professionnel, Chapitre V : durée du travail et congés (R6525)

Plus particulièrement, dans le cadre des articles R6525-3 à R6525-10 et R6525-13 à R6525-20 pour lesquels il s'agit de caractériser l'exploitation en fonction d'une certaine masse maximale au décollage (MTOW) et capacité maximale de sièges (MOPSC) des aéronefs afin de déterminer les dispositions à appliquer, les exploitants :

- opérant un aéronef avec une MTOW supérieure ou égale à 10 tonnes mais avec une MOPSC inférieure à 20 peuvent mettre en œuvre les dispositions des sous-sections 2 et 3 respectivement (articles R6525-6 à R6525-10 et R6525-18 à R6525-20).
- qui, bien que répondant aux critères prévus par l'article R. 6525-6, atteignent, pendant les douze mois d'une année civile, un effectif de 50 membres du personnel navigant en équivalent temps plein relèvent de l'article R. 6525-3 (Article R6525-34). L'exploitant peut bénéficier d'une période de transition d'au plus trois mois avant d'appliquer les dispositions dont il relève désormais.

De plus, le Code du Travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières fixées par le Code des Transports dans les dispositions relatives à l'aviation civile.

Enfin, l'exploitant NCC doit prendre en compte le risque fatigue dans le cadre du processus de gestion des risques qu'il fait vivre.

Annexe I – Modèle de tableau d'évaluation des risques (ER)

Date:	ER de	Responsable:
Objectif :		
Type d'exploitation et brève description :		
Participants, groupe de travail :		
Conditions préalables, hypothèses et simplifications :		
Données utilisées :		
Description de la méthode d'analyse :		
Contexte extérieur :		
<ul style="list-style-type: none">• Exigences réglementaires• Agréments• Les conditions environnementales (visibilité, vent, turbulence, contraste, lumière, altitude, etc.)• Les parties prenantes et leur intérêt potentiel		
Contexte interne:		
<ul style="list-style-type: none">• Type (s) d'aéronefs• Le personnel et leurs qualifications• Combinaison / similitude avec d'autres opérations• Autres ER utilisés / considérés / rattachés		
Barrières et procédures en cas d'urgence existantes :		
Surveillance et suivi :		
Description du risque :		
Evaluation du risque :		
Conclusions:		

Annexe II – Modèle de tableau d'identification des menaces (IM)

De: IM de Responsable :

Phase de l'exploitation	Ref. Menace	Menace	Cause	Barrière de prévention (BP) existante	Ref. BP	Commentaires

Note : ref. Menace : un numéro unique pour chaque menace, par exemple issue d'une base de données.
ref. BP : un numéro unique pour chaque barrière de prévention existante.

Annexe III – Modèle de tableau d'identification des barrières de récupération (BR)

Date: BR de Responsable:

Phase de l'exploitation	Ref. Menace	Événement ultime	Barrières de récupération (BR) existantes	Ref . BR	P	G	BR Supplémentaires requises

Note : ref. Menace : un numéro unique pour chaque menace, par exemple issue d'une base de données.

ref. BR : un numéro unique pour chaque barrière de récupération existante

P : Probabilité

G : Gravité

Annexe IV – Modèle de tableau des risques

Ref.	Exploitation/ Procédure	Ref.	Menace	Ref.	Evénements ultimes	Barrière de récupération	P	G	Surveillance

Note : P : Probabilité

G : Gravité



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr

© Photothèque DGAC, suivi du nom du photographe.