

DIRECTION DE LA
SÉCURITÉ DE
L'AVIATION CIVILE

DIRECTION
NAVIGABILITÉ ET
OPÉRATIONS

Edition 1
Version 5
03/05/2019

DEMANDE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

Guide



Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



D S A C

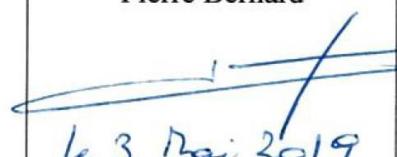
GUIDE DEMANDE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

Liste des modifications :

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	14/04/2016	Création
Ed1 Version 1	18/04/2016	Ajustements rédactionnels
Ed1 Version 2	28/09/2016	<p>Prise en compte du règlement n°2016/1199 modifiant l'AIR OPS sur l'exploitation PBN (approbation pour RNP AR APCH et RNP 0.3 hélicoptères seulement au paragraphe 5.5.1)</p> <p>Prise en compte du guide de surveillance des exploitants d'aéronefs, notamment sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Classification des exploitants (2.5.2) - Surveillance exercée par la DSAC (2.6) <p>Ajout du paragraphe sur les ballons libres à air chaud (préambule).</p> <p>Ajustements rédactionnels et de mise en forme.</p>
Ed1 Version 3	22/03/2017	<p>Ajout d'une référence au guide du Système de gestion au § 3</p> <p>Correction du règlement applicable aux opérations CAT au moyen d'hélicoptères en termes de limitation temps de vol au § 3.7</p> <p>Précisions sur la démarche à suivre pour le maintien de navigabilité au § 3.6 et § 4.3 ;</p> <p>Corrections du tableau des approbations au § 5.5.</p> <p>Mise à jour des liens du site du ministère (page des guides et AltMOC)</p>
Ed1 Version 4	25/04/2018	<p>Ajout du formulaire de déclaration d'intention d'obtention d'un CTA (formulaire R5-CAT-F1) au §4.2</p> <p>Ajout de documents dans le contenu du dossier (prévision du nombre de passager la première année d'exploitation, matrice des différences entre les parties B2/B3 et les manuels constructeurs) au §5.1 et 5.2</p> <p>Précisions sur le caractère obligatoire de l'audit initial de certification au §4.4.2</p> <p>Mise à jour du tableau des approbations au §5.4 et 5.5</p> <p>Mise à jour des liens du site du ministère</p>
Ed 1 Version 5	03/05/2019	<p>Ajout du lien vers le site internet du ministère contenant les informations concernant la licence d'exploitation au §0</p> <p>Précisions sur la référence utilisée pour la définition de la zone d'exploitation au §5.2</p>

		Mise à jour des références au Règlement de base suite à l'entrée en vigueur du Règlement (UE) 2018/1139 Suppression des références aux ballons suite à l'entrée en vigueur du nouveau règlement Regulation (EU) 2018/395 Suppression du paragraphe concernant les CTA conjoints entre plusieurs sociétés Suppression de l'approbation PIDA du tableau des approbations non mentionnées dans les FSO
--	--	--

Approbation du document :

	Rédaction	Vérification	Approbation
Nom	Natalia Prado 	Thomas Vezin 	Pierre Bernard  le 3 Mai 2019
Fonction	DSAC/NO/MQC	Adjoint au Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO	Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO ou son adjoint
Date		03/05/2019	

1. PREAMBULE

Le transport aérien commercial est une activité réglementée. Plusieurs textes permettent de cerner le périmètre du transport aérien commercial (dénommé CAT par la suite dans le présent guide) :

- Règlement (UE) 2018/1139 et Règlement (UE) n°965/2012 : le « transport aérien commercial » est défini *comme l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux*;
- Code des transports (article L6400-1) : *le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier*.

Il subsiste dans le code des transports et le code de l'aviation civile la formulation « transport aérien public » qui doit être comprise comme étant analogue au « transport aérien commercial » tel que défini ci-dessus.

Cette activité est subordonnée à la détention d'un certificat de transporteur aérien (CTA) délivré par l'autorité administrative. Elle est également subordonnée à la détention d'autres documents, comme la licence d'exploitation qui relève de la compétence de la Direction du transport aérien (DTA). Selon les cas, cette activité peut être exonérée d'obtention de licence d'exploitation qui relève de la compétence de la Direction du Transport Aérien (DTA). Le paragraphe 3 de l'article R330-1 du Code de l'Aviation Civile précise les types d'exploitation pouvant être exonérés. Pour plus de précisions sur les différentes licences et les procédures à suivre pour leur obtention : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/creation-d'une-compagnie-aerienne>

Le présent guide a pour vocation d'informer les entreprises de transport aérien en cours de création sur les conditions à réunir pour répondre aux principales exigences leur permettant de prétendre à la certification de transporteur aérien par la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Il décrit le cadre réglementaire en vigueur, indique les interlocuteurs compétents et détaille le processus qui conduit à la délivrance du CTA.

Avertissement :

Les éléments exposés dans le présent guide le sont à titre d'explication et de vulgarisation. Ils ne présentent pas de caractère exhaustif. La formulation adoptée n'engage en aucune manière les conditions d'instruction des demandes individuelles. Dans tous les cas, les postulants sont invités à se procurer les textes (principalement communautaires) régissant les activités de transport aérien.

La délivrance d'un CTA ne préjuge pas de la conformité à d'autres réglementations pertinentes et ne permet pas en soi le démarrage de l'exploitation.

Chaque détenteur d'une licence au titre du règlement (CE) n°1008/2008 conserve la responsabilité économique et commerciale à l'égard des passagers et des tiers, pour les vols qu'elle commercialise sous son pavillon.

Les entreprises dont l'activité se limite aux vols circulaires sont invitées à prendre connaissance de la réglementation spécifique qui leur est applicable.

2. CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE

Actuellement, la réglementation en matière de transport aérien commercial est, dans sa presque totalité, d'origine européenne ; des dispositifs sont en place pour faire en sorte que cette réglementation soit appliquée de façon aussi homogène que possible dans l'espace européen. Cette réglementation et ces dispositifs sont succinctement décrits ci-dessous.

La réglementation communautaire est disponible sur le site <http://eur-lex.europa.eu> dans toutes les langues de l'Union européenne. Cette réglementation est également disponible sur le site de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) <https://easa.europa.eu/> en langue anglaise et en version consolidée avec les documents associés (voir les caractéristiques particulières de l'AIR OPS décrites ci-après).

2.1. Structure et contenu du règlement (UE) 2018/1139 (« Basic regulation »)

2.1.1. Le règlement de base

Il s'agit du *règlement (UE)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) n°2111/2005, (CE) n°1008/2008, (UE) n°996/2010, (UE) n°376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n°552/2004 et (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil*.

Les postulants sont en particulier invités à prendre connaissance des points suivants :

- articles 1, 2 et 3 (champ d'application, objectifs et définitions) ;
- Section III (Opérations aériennes) ;
- article 71 (encadrement des conditions de délivrance des dérogations) ;
- article 131 (sanctions que les États membres doivent appliquer en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2018/1139) ;
- annexe V (exigences essentielles relatives aux opérations aériennes).

2.1.2. Les règlements d'application (« Implementing rules » ou IR)

Les postulants sont invités à s'intéresser aux règlements d'application suivants :

- *règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil* (règlement dit « AIRCREW »)
- *règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil* (règlement dit « AIR OPS »)
- *règlement (UE) n°1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements*

aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

- *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 et le règlement d'exécution (UE) 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) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil*

Il est conseillé de consulter ces règlements par l'intermédiaire des versions consolidées réalisées à l'EASA et disponibles à l'adresse suivante : <https://easa.europa.eu/technical-publication-types/consolidated-rules>.

2.2. Structure et contenu de l'AIR OPS

Il s'agit du *règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil*.

2.2.1. Les différentes annexes du règlement (UE) n°965/2012

L'AIR OPS comporte les huit annexes suivantes :

- DEF (Définitions)
- Part-ARO (pour mémoire : exigences applicables aux autorités désignées par les États membres)
- Part-ORO : exigences applicables aux « organismes pour les opérations aériennes » ; elle s'applique en totalité aux exploitants CAT.
- Part-CAT : exigences applicables aux opérations de transport aérien commercial
- Part-SPA : exigences applicables aux opérations nécessitant un agrément spécifique
- Part-NCC
- Part-NCO
- Part-SPO

2.3. Caractéristiques particulières de l'AIR OPS

Les dispositions figurant dans l'AIR OPS sont d'application directe et opposables aux tiers (« Hard law ») ; elles sont complétées par d'autres dispositions de valeur indicative (« Soft law ») et à plusieurs niveaux :

- Spécifications de certification (CS) : moyens de conformité à la sous-partie FTL (CS-FTL) et aux spécifications de navigabilité (CS-26) publiés par l'EASA ; les déviations aux CS nécessitent une approbation préalable de l'EASA ;
- AMC : moyens acceptables de mise en conformité publiés par l'EASA ; le respect des AMC garantit la conformité aux dispositions du règlement ; il est toutefois possible d'atteindre la conformité par d'autres voies ;
- AltMOC : moyens alternatifs de conformité établis par les États membres (ou par les exploitants sous le contrôle des États membres) ;

- GM : guides ou « documents d'orientation » publiés par l'EASA concernant l'application des règlements.

L'EASA publie les AMC et GM ainsi que la consolidation de ces documents avec l'AIR OPS (voir le site <https://easa.europa.eu/>).

Les États membres publient les AltMOC (pour la France, voir la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/almoc-moyens-alternatifs-conformite-airops>).

2.4. Rôle des différents acteurs institutionnels

2.4.1. Principe général

Les institutions européennes et les Etats membres contribuent à l' « enforcement » (la mise en application de la loi) ; les États membres, la Commission et l'EASA coopèrent pour garantir la conformité au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre (cf. art.62 du règlement (UE) 2018/1139).

2.4.2. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)

Depuis 2003, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) est chargée de contribuer au bon fonctionnement et au bon développement de la sécurité de l'aviation civile.

L'EASA effectue notamment :

- des inspections de normalisation dans les domaines couverts par le règlement (UE) 2018/1139 et ses règles de mise en œuvre, afin de contrôler son application par les autorités nationales compétentes.
- des enquêtes dans les entreprises pour contrôler l'application du règlement (UE) 2018/1139 et de ses règles de mise en œuvre.

2.4.3. Les États membres

Les États membres¹ désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (UE) 2018/1139; en France, la DSAC, service à compétence nationale au sein de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), est explicitement désignée à cet effet.

Outre la supervision qu'ils exercent sur les certificats qu'ils ont délivrés, les États membres procèdent à des enquêtes, y compris des inspections au sol, et prennent toute mesure, y compris l'immobilisation au sol d'un aéronef, pour empêcher la poursuite d'une infraction.

Les États membres sont tenus au principe de reconnaissance mutuelle et reconnaissent donc, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire, les certificats délivrés conformément au règlement (UE) 2018/1139.

¹Les 28 états membres de l'Union Européenne ainsi que l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse

2.4.4. L'autorité compétente et la notion de « principal établissement »

Définition de l'autorité compétente : *l'autorité compétente (l'Autorité) est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.*

Définition de « principal établissement » (« principal place of business ») : *le «principal établissement» désigne 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.*

De ce fait, pour obtenir un CTA en France, le postulant ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre autorité d'un État membre.

Les postulants s'adressent à la DSAC (échelon central ou échelon interrégional). En cours d'instruction, il sera indiqué au postulant l'entité et les interlocuteurs désignés pour gérer le dossier et, le cas échéant, assurer la surveillance.

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

L'OSAC est, pour sa part, en charge de l'instruction et des contrôles relatifs aux questions de navigabilité.

2.4.5. Cas particulier des collectivités d'outre-mer ou à statut particulier

Le règlement (UE) 2018/1139 et ses règlements d'application (IR) sont directement applicables en Guadeloupe, Guyane, Martinique, à Mayotte et à La Réunion. A l'exception des opérateurs de Nouvelle-Calédonie qui effectuent des opérations domestiques et pour lesquelles les règles applicables sont établies par le gouvernement local, des dispositions législatives du code des transports ont étendu les mêmes dispositions à Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

2.5. Principes de certification

2.5.1. Principe général

L'exploitation des aéronefs satisfait aux exigences du règlement (UE) 2018/1139 (annexe V).

Les exploitants qui procèdent à une exploitation commerciale prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs priviléges. Ces capacités et ces moyens sont reconnus par un certificat de transporteur aérien (CTA). Les priviléges accordés à l'exploitant et le champ des activités sont indiqués sur le CTA. Tout postulant (à compter de la date de dépôt de la demande de CTA – voir 4.3) ou détenteur d'un CTA est soumis à une redevance d'exploitant d'aéronef prévue à l'article 5 de l'arrêté du 28 décembre 2005 modifié (NOR : EQUA0501947A).

La certification comprend des approbations et agréments portant sur des thèmes techniques bien identifiés par l'AIR OPS.

2.5.2. Classification des exploitants CAT

Le volume de surveillance est défini en fonction des caractéristiques des exploitants. Ces derniers sont répartis en principe selon les catégories suivantes :

Avions :

- A5 : Exploitants opérant une flotte particulièrement importante
- A4 : Exploitants complexes d'avions selon un programme régulier
- A3 : Autres exploitants complexes
- A2 : Exploitants non complexes
- A1 : Exploitants réalisant exclusivement des vols de A vers A

Hélicoptères :

- H4 : Exploitants opérant une flotte ou des bases en nombre important
- H3 : Autres exploitants complexes
- H2 : Exploitants non complexes
- H1 : Exploitants réalisant exclusivement des vols de A vers A

2.5.3. Les approbations et agréments associés aux certificats

Les demandes d'approbations et agréments font l'objet d'une instruction spécifique qui se conclut, le cas échéant, par un acte particulier. Les actes sont délivrés (voir 5.4 et 5.5) :

- soit de façon concomitante avec la délivrance initiale du CTA ;
- soit par la suite, par exemple lorsque l'exploitant souhaite développer ou étendre ses activités.

Les postulants concernés sont invités à prendre connaissance des différents guides référencés sur la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>.

2.5.4. Les contraintes particulières

Le postulant ne peut exploiter que des aéronefs immatriculés en France, sauf situation particulière (cf. art.R.330-4 du Code de l'aviation civile et arrêté du 30 août 2006 fixant les conditions d'exploitation d'aéronefs communautaires non français par des transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France – NOR : EQUA0601864A).

2.6. La surveillance exercée par la DSAC

Tout opérateur détenteur d'un CTA est soumis à une surveillance de la DSAC pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance du certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde.

Cette surveillance se traduit par des audits, inspections et contrôles, au sol ou en vol, inopinés ou non. Les actions de surveillance préétablies (le « plan de surveillance ») font l'objet d'une notification annuelle de la part de la DSAC.

La surveillance réalisée fait l'objet d'un guide publié par la DSAC. Les postulants concernés sont invités à prendre connaissance du guide « surveillance des exploitants d'aéronefs » référencé sur la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>.

3. LES EXIGENCES GENERALES APPLICABLES A L'EXPLOITANT (PARTIE ORO)

Pour avoir plus de détails sur l'organisation et la chaîne de responsabilités au sein de l'exploitant, se reporter au guide « Système de gestion de l'exploitant » (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>).

L'exploitant pourra y trouver des compléments aux paragraphes 3.1, 3.2, 3.3 et 3.4.

3.1. Responsabilités de l'exploitant (ORO.GEN.110)

Le règlement comporte à cet égard une dizaine de rubriques. L'attention des postulants est notamment appelée sur les quatre premières :

- l'exploitant est responsable de l'exploitation de l'aéronef conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et, le cas échéant, aux exigences applicables de la présente annexe et de son certificat de transporteur aérien (CTA) ;
- chaque vol est exécuté conformément aux dispositions du manuel d'exploitation ;
- l'exploitant établit et maintient un système destiné à exercer un contrôle opérationnel sur tout vol effectué selon les clauses de son certificat ;
- l'exploitant veille à ce que ses aéronefs soient dotés des équipements requis pour la zone et le type d'exploitation, et que ses équipages soient qualifiés en conséquence.

3.2. Changements (ORO.GEN.130)

D'une façon générale, tout changement modifiant le champ d'application du certificat ou les spécifications techniques d'un exploitant, ou l'un des éléments du système de gestion de l'exploitant, exige l'approbation préalable de la DSAC.

La demande d'approbation de ce type de changement doit être formulée au minimum 30 jours avant la date prévue du changement. Ce délai suppose que le dossier soit complet et réputé conforme.

Est notamment éligible à une approbation tout changement de la chaîne hiérarchique (ou fonctionnelle) des personnels exerçant une responsabilité relative au fonctionnement du système de gestion.

Tous les changements qui n'exigent pas d'approbation préalable, sont gérés par l'exploitant et notifiés à la DSAC comme définis dans la procédure approuvée par celle-ci conformément au point ARO.GEN.310(c).

3.3. Système de gestion (ORO.GEN.200)

L'exploitant établit, met en œuvre et maintient un système de gestion (« management system ») qui comprend :

- une définition claire de la chaîne de responsabilité dans l'ensemble de la structure de l'exploitant, et notamment la responsabilité directe du cadre responsable en ce qui concerne la sécurité ;
- une description de la doctrine et des principes généraux de l'exploitant en matière de sécurité, le tout constituant la politique de sécurité ;

- l'identification des dangers pour la sécurité aéronautique qui découlent des activités de l'exploitant, leur évaluation et la gestion des risques associés, y compris les mesures prises aux fins d'atténuer le risque et de vérifier leur efficacité ;
- le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer ses tâches ;
- une documentation relative aux processus principaux du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de ladite documentation ;
- une fonction de surveillance de la conformité de l'exploitant avec les exigences applicables. La fonction de surveillance de la conformité comporte un système de retour d'informations vers le cadre responsable afin d'assurer la mise en œuvre effective des actions correctives le cas échéant ; et
- toute exigence supplémentaire recommandée dans les sous-parties pertinentes de la partie ORO ou d'autres annexes du règlement (UE) n°965/2012 applicables.

Le système de gestion correspond à la taille de l'exploitant ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers inhérents à ces activités et les risques associés (cf AMC1 ORO.GEN.200 (b)).

Les postulants sont invités à prendre connaissance des nombreux AMC et GM publiés par l'EASA sur ce sujet ainsi que le guide DSAC concernant le système de gestion.

3.4. Exigences en termes de personnel (ORO.GEN.210 et ORO.AOC.135)

3.4.1. Principes généraux – Cadre responsable

L'exploitant désigne un cadre responsable, qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Le cadre responsable est chargé d'établir et de maintenir l'efficacité du système de gestion. Il veillera notamment à ce que l'ensemble du personnel affecté à des opérations au sol et en vol ou participant directement à de telles opérations :

- soit correctement formé ;
- démontre son aptitude à exécuter les tâches qui lui ont été attribuées ;
- soit conscient de ses responsabilités et de la relation qui existe entre les tâches dont il s'acquitte et l'exploitation dans son ensemble.

3.4.2. Les responsables désignés

L'exploitant nomme des personnes chargées de la gestion et de la supervision des domaines suivants :

- Opérations de vol (RDOV)
- Formation des équipages (RDPE)
- Opérations au sol (RDOS)
- Maintien de la navigabilité (RDMN), nomination sans préjudice des dispositions du règlement (UE) n°1321/2014

Les tâches et responsabilités de ces personnes sont définies, et toute autre disposition nécessaire est prise pour garantir qu'elles puissent exercer leurs responsabilités de supervision. L'organisation ainsi définie, notamment la chaîne de responsabilité dans l'ensemble de la structure, est examinée tout particulièrement lors de l'instruction du dossier.

Ces personnes disposent d'une expérience adéquate et des compétences qui permettent d'atteindre les normes définies dans le manuel d'exploitation. Des exemples de compétences acceptables sont fournis dans le GM2 ORO.AOC.135 (a).

Par ailleurs, deux autres personnes sont nommées par l'exploitant :

- L'une à la responsabilité de veiller à ce que l'exploitant reste conforme aux exigences applicables (responsable de la surveillance de la conformité, RSC). Cette personne rend compte en dernier ressort au cadre responsable.
- L'autre à la responsabilité du développement, de l'administration et du fonctionnement d'un système de gestion de la sécurité (responsable de la gestion de la sécurité, RGS).

3.4.3. Les possibilités de cumul de fonctions

Des cumuls de fonction sont possibles sous réserve des compétences de la personne et de leur disponibilité pour chacune des fonctions cumulées.

Le cumul de la fonction de RSC avec une fonction opérationnelle n'est pas possible. Ceci a pour but d'éviter que la conformité d'un domaine soit évaluée par une personne partie prenante dudit domaine.

3.4.4. Les possibilités d'externalisation

Les fonctions de RSC et de RGS peuvent être externalisées sous conditions contractualisées permettant de garantir le fonctionnement effectif du système de gestion.

3.4.5. Disponibilité des aéronefs et contrat de location (ORO.AOC.110)

Le postulant doit démontrer qu'il dispose d'aéronefs à exploiter, soit du fait de sa situation de propriétaire, soit au travers d'un contrat de location.

Tout contrat de location de type « coque nue » fait l'objet d'une approbation préalable de la DSAC.

La location d'aéronefs immatriculés dans un pays extra-communautaire est soumise à des exigences particulières (ORO.AOC.110 (d)).

Tout contrat de location avec équipage ne peut s'envisager qu'auprès d'exploitants certifiés.

Le guide « Affrètements et partage de codes » de la DSAC précise ces éléments.

3.5. Exigences en termes de personnel navigant (sous-parties ORO.FC et ORO.CC)

Les pilotes doivent disposer d'une licence conforme au règlement AIRCREW en fonction du type d'exploitation.

En particulier :

- En exploitation monopilote, ils doivent disposer au minimum d'une licence CPL. En cas d'opérations autre que du VFR de jour (sur tout type d'hélicoptère ou sur des

avions à hélices de moins de 5700kg et 9 passagers) le pilote doit par ailleurs faire état d'une expérience suffisante (ORO.FC.A.250/ORO.FC.H.250 et ORO.FC.202) ;

- En exploitation multipilote, un commandant de bord ayant une expérience suffisante, définie par l'exploitant, doit être désigné. Celui-ci doit disposer d'une licence ATPL si l'appareil est certifié multipilote.

Au-delà de ces exigences de licence, l'exploitant doit mettre en place des formations initiales et récurrentes adaptées à son exploitation conformes à l'AIRCrew et à la sous-partie ORO.FC.

En cas d'exploitation nécessitant des membres d'équipage de cabine, ces derniers doivent disposer de qualifications et de formation conformes à l'AIRCrew et à la sous-partie ORO.CC.

L'ensemble des formations doit être dispensé par du personnel ayant les qualifications appropriées.

3.6. Maintien de navigabilité (ORO.AOC.135 a) 4))

Le RDMN exerce sa responsabilité en conformité avec le *règlement (UE) n°1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches*.

Ce règlement précise que l'exploitant doit être agréé suivant la section A, sous-partie G, de l'annexe I (partie M) du règlement précité pour l'aéronef qu'il exploite.

Le postulant est invité à s'adresser à OSAC (<http://www.osac.aero/>) pour tous les aspects liés au maintien de navigabilité d'un aéronef en exploitation sous CTA, notamment pour l'obtention d'un agrément « M.G ».

L'exploitant doit par ailleurs s'assurer que lors de tout vol :

- l'aéronef est maintenu dans un état de navigabilité, et
- tous les éléments opérationnels et de secours embarqués sont correctement installés et en état de fonctionner ou clairement identifiés comme inutilisables, et
- le certificat de navigabilité est en cours de validité, et
- l'entretien des aéronefs est effectué conformément au programme d'entretien.

3.7. Limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos (sous-partie FTL)

Les limitations des temps de vol et de service ainsi que les exigences en matière de repos sont établies par le *règlement (UE) n°83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) n°965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil* qui constitue la sous-partie FTL de la partie ORO.

Les opérations CAT sont soumises à cette sous-partie FTL, à l'exception des points suivants qui restent soumis à des dispositions particulières (Arrêté du 25 Mars 2008 et la sous-partie Q de l'EU-OPS) :

- des services de taxi aérien (exploitation non régulière et à la demande, effectuée au moyen d'un avion disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19) ;
- du service médical d'urgence ;
- des opérations CAT monopilote effectués au moyen d'avions ;

Les opérations CAT effectuées au moyen d'hélicoptères doivent être conformes aux dispositions nationales (code des transports et code de l'aviation civile).

Conformément au point ORO.FTL.125, les exploitants soumis à la sous-partie FTL doivent faire approuver l'ensemble des régimes de spécification de temps de vol.

Les postulants concernés sont invités à prendre connaissance du guide référencé sur la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>.

4. LES DIFFERENTS STADES DE L'INSTRUCTION

4.1. Prise de contact avec la DSAC

En cas de nécessité, les postulants peuvent se rapprocher de la DSAC pour une réunion d'information sur la réglementation applicable et le processus d'instruction d'une demande de CTA.

4.2. Présentation d'un calendrier et d'une organisation cible

Dès que les postulants disposent de l'ensemble des éléments requis par l'ORO.AOC.100 ainsi que d'un calendrier consolidé, ils sont invités à déposer auprès de la DSAC le formulaire de déclaration d'intention d'obtention d'un CTA (formulaire R5-CTA-F1 disponible sur la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>). Le postulant y mentionnera notamment le calendrier de constitution du dossier (y compris l'agrément part M/G à obtenir auprès d'OSAC) et une description succincte de l'organisation cible de la structure ayant vocation à détenir le CTA. A ce stade, le cadre responsable devrait être identifié et assurer la responsabilité du dossier.

Si nécessaire à l'occasion d'une ou deux réunions, la DGAC (l'équipe en charge de l'instruction du dossier et OSAC) apportera une première appréciation sur le calendrier et l'organisation présentée. Par ailleurs, des précisions pourront être apportées sur les points applicables du règlement, le processus d'instruction du dossier et les approbations et agréments à obtenir préalablement au démarrage de l'exploitation.

En réponse à la saisine du postulant, la DSAC produira un courrier ou un compte-rendu de réunion synthétisant les conclusions de cette deuxième phase, notamment les conditions de recevabilité de la demande.

4.3. Dépôt de la demande de CTA

L'AMC1 ORO.AOC.100 préconise un délai minimal de 90 jours entre le dépôt du dossier de demande initiale de CTA et le début de l'exploitation envisagé avec possibilité de dépôt du manuel d'exploitation 60 jours avant le début d'exploitation.

La recevabilité de la demande est appréciée le plus rapidement possible. Si la demande est jugée irrecevable et/ou incomplète, la DSAC le notifie en indiquant les lacunes constatées. Dans ces conditions, le délai d'instruction est interrompu.

Concernant le maintien de la navigabilité, la demande est adressée à OSAC par l'intermédiaire du CAMO.

4.4. Instruction de la demande

4.4.1. L'étude documentaire

L'instruction de la demande est réalisée par la DSAC et passe en premier lieu par l'examen des documents déposés par le postulant, notamment sur les points suivants :

- Conformité générale à la réglementation ;
- Pertinence du système de gestion, des méthodes de supervision et de la maîtrise de la sous-traitance ;
- Structure de la documentation et maîtrise documentaire ;
- Acceptabilité du cadre responsable et des responsables désignés ;
- Adéquation des moyens logistiques envisagés (locaux, moyens de communication et système d'information) ;
- Programme et moyens spécifiques de formation des premiers équipages ; Dispositions prises par l'exploitant en matière de sûreté (conformité avec le règlement (UE) n°300/2008).

4.4.2. La vérification sur le terrain des moyens mis en œuvre

Un audit initial de certification sera effectué par l'équipe en charge de l'instruction du dossier dans les locaux et installations de l'établissement principal de l'entreprise en présence des responsables désignés concernés et, si possible, du cadre responsable, afin de s'assurer de la disponibilité des moyens et documents nécessaires à l'exploitation des aéronefs, d'une part et de la compétence et de l'implication des personnels concernés par l'exploitation, d'autre part.

Des vérifications du même ordre peuvent être effectuées dans les éventuels établissements secondaires du postulant.

Des contrôles peuvent être effectués sur la conformité des aéronefs devant être exploités.

Des contrôles au sol et en vol peuvent également être effectués sur la formation et la qualification des personnels navigants.

4.5. Délivrance du CTA

A l'issue du processus d'instruction et une fois remplies toutes les conditions techniques nécessaires, la DSAC délivre le CTA accompagné des spécifications opérationnelles qui lui sont associées.

Celles-ci peuvent être modifiées par la suite, indépendamment du CTA proprement dit, en fonction des évolutions souhaitées par l'exploitant ou des résultats de la surveillance de la DSAC.

Le CTA est délivré sans limite de validité.

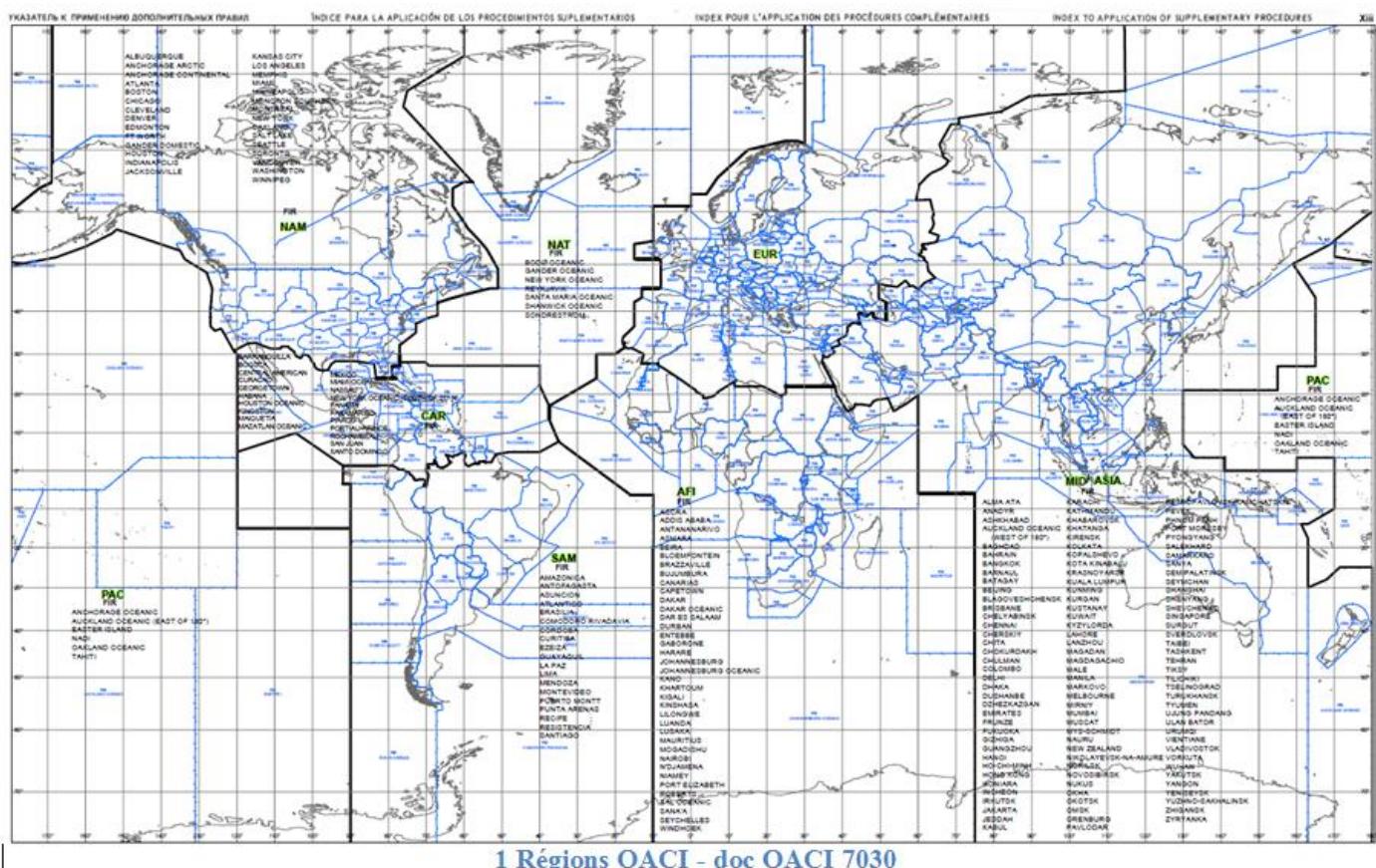
5. CONTENU DU DOSSIER

5.1. Documents généraux

- nom officiel, raison commerciale et adresse de la société (extrait K-bis) ;
- description de l'exploitation envisagée ;
- description de l'organisation et du système de gestion ;
- CV du cadre responsable et des responsables désignés ;
- état d'avancement de l'instruction de l'agrément part M ;
- une copie du manuel d'exploitation ;
- une déclaration indiquant que l'ensemble de la documentation envoyée à la DSAC a été vérifiée par le postulant et reconnue conforme aux exigences applicables ;
- programme et moyens spécifiques de formation des premiers équipages ;
- prévision du nombre de passagers transportés dans les 12 premiers mois ;
- Kbis de la société.

5.2. Le manuel d'exploitation (ORO.MLR.100 et ORO.MLR.101)

- Partie A: généralités/fondements, comprenant toutes les politiques, consignes et procédures d'exploitation qui ne sont pas liées à un type d'aéronef ;
- Partie B: sujets liés à l'exploitation de l'aéronef, comprenant toutes les consignes et procédures liées au type d'aéronef, et qui prennent en compte les différences entre des types/classes, des variantes ou des aéronefs particuliers utilisés par l'exploitant. Une attestation de conformité à la documentation constructeur (AFM/FCOM/POH) accompagnée d'une identification des éventuelles différences entre les parties B2/B3 du Manex et les manuels constructeurs devront être fournies ;
- Partie C: exploitation à des fins de CAT, comprenant les consignes et informations relatives à la route/au rôle/à la région et à l'aérodrome/au site d'exploitation. Lorsque la limite géographique à l'intérieur de laquelle l'exploitation commerciale sera comprise est décrite à partir des régions OACI (EUR, AFI, MID/ASIA, NAT, NAM, CAR, SAM, PAC) , il s'agit de celles définies dans le doc OACI 7030;



- Partie D: formation, comprenant l'ensemble des instructions relatives à la formation du personnel nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

5.3. Mise en liste de flotte d'un aéronef

L'inscription d'un aéronef en liste de flotte est détaillée dans le guide pour la procédure de mise en liste de flotte d'un aéronef (voir la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>).

5.4. Approbations et agréments devant être obtenus avant le début de l'exploitation

Au sein du tableau ci-dessous, les approbations sont classées en fonction des références de l'AIR OPS auxquelles elles se rapportent. Chaque item devrait être complété par la référence exacte du manuel d'exploitation lorsque cela est pertinent. Certaines approbations font l'objet d'un guide DSAC dédié (voir la page <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-francais-daeronefs>).

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex
Annexe III – Partie ORO Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes		
Sous-partie ORO.GEN – Exigences générales		
ORO.GEN.110(j)	Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (voir guide Approbation des programmes de formation MD)	D.2
ORO.GEN.130(c) ARO.GEN.310(c)	Procédure de gestion des changements ne nécessitant pas d'approbation préalable	
Sous-partie ORO.MLR – Manuels, registres et relevés		
ORO.MLR.105(b) ARO.OPS.205(a)	Liste minimale d'équipements (LME)² (voir guide Approbation LME)	B.9
Sous-partie ORO.FC – Équipage de conduite		
ORO.FC.220 ORO.FC.145(c)	Stage d'adaptation de l'exploitation (SADE) et des contrôles associés	D
Sous-partie ORO.CC – Équipage de cabine (approbations en cas d'exigence d'exploitation avec équipage de cabine)		
ORO.CC.125 ORO.CC.215(a)	Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation de l'exploitant	D
ORO.CC.135 ORO.CC.215(a)	Familiarisation	D
ORO.CC.200 ORO.CC.215(a)	Formation de chef de cabine (Si applicable)	D
ORO.CC.255 ORO.CC.215(a)	Exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine (Si applicable)	D
Sous-partie ORO.FTL – Limitations des temps de services et exigences en matière de repos		
ORO.FTL.125	Régime de spécification des temps de vol (voir guide Approbation des régimes de spécification de temps de vol)	A.7
OPS 1.1105§1.2	Heures de présentation pour exploitant redéuable de l'EU-OPS sous partie Q	A.7
Annexe IV – Partie CAT Opérations de transport aérien commercial		
Sous-partie CAT.OP.MPA – Procédures opérationnelles aéronefs motorisés		

² Une Liste Minimale d'Equipement doit être approuvée avant le début de l'exploitation. Cette LME peut être délivrée sans tolérances.

CAT.OP.MPA.145(b)	Méthode de détermination des altitudes minimales de vol	A.8.1.1
CAT.OP.MPA150(a)	Politique carburant (voir guide Approbation de la politique carburant avion)	A.8.1.7

5.5. Autres approbations et agréments

La DSAC peut considérer comme acceptable que certains aspects qui ne sont pas mis en œuvre dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une instruction ultérieure. Le cas échéant, des mesures compensatrices peuvent être imposées et les limitations associées sont explicitement mentionnées dans le courrier de délivrance du CTA et, lorsque c'est pertinent, sur les fiches de spécification opérationnelles.

Par ailleurs, l'exploitant certifié peut souhaiter développer par la suite des activités nécessitant des approbations et agréments spécifiques.

5.5.1. Approbations et agréments spécifiques mentionnés dans les spécifications opérationnelles.

Ces approbations sont classées en fonction des références de l'AIR OPS auxquelles elles se rapportent et la dernière colonne spécifie la partie du MANEX qui lui correspond habituellement.

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex
Annexe III – Partie ORO Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes		
Sous-partie ORO.AOC – Certification de transporteur Aérien		
ORO.AOC.120	Agrement pour dispenser une formation initiale à la sécurité pour les membres d'équipage de cabine ou pour délivrer des CCA	
Annexe IV – Partie CAT Opérations de transport aérien commercial		
Sous-partie CAT.GEN – Exigences générales		
CAT.GEN.MPA.180 / AMC 20-25	Utilisation d'un EFB (voir guide Approbation EFB)	
Sous-partie CAT.POL.H – Performances et limitations opérationnelles des hélicoptères		
CAT.POL.H.225(a)(6) ARO.OPS.220	Exploitation d'hélicoptères au départ/à destination d'un site d'intérêt public (voir guide Approbation SIP)	A.8.5 B.2,3,4 D.2.1
CAT.POL.H.305(a) CAT.POL.H.400(c)	Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissement forcé en sécurité, pendant les phases de décollage et d'atterrissement en CP2 ou CP3	A.8.5 B.2,3,4 D.2.1
CAT.POL.H.420(a) ARO.OPS.215	Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée en CP2 ou CP3 (Voir guide Exploitation hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile, hors zone habitée)	A.8.5
Annexe V – Partie SPA Agréments spécifiques		
SPA.PBN.100	Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) : RNP AR PACH et RNP 0.3 pour l'exploitation d'hélicoptères.	A.8.3.2.c

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex
SPA.MNPS.100	Exploitation selon les spécifications de performances minimales de navigation (NAT-HLA) (voir guide Approbation NAT-HLA)	A.8.3.2.b et f
SPA.RVSM.100	Opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM) (voir guide Approbation RVSM)	A.8.3.2.f
SPA.LVO.100	Opérations par faible visibilité (LVO) : LVTO, LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT III et EVS (voir guide Approbation LVO)	A.8.4
SPA.ETOPS.100	Exploitation long-courrier d'avions bimoteurs (ETOPS) (voir guide Approbation ETOPS)	A.8.5
SPA.DG.100	Transport de marchandises dangereuses (DG) (voir guide Approbation de transport MD)	A.9.1
SPA.NVIS.100	Exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne (voir guide Approbation des opérations en hélicoptère avec système de vision nocturne (à paraître))	
SPA.HHO.100	Opérations d'hélitreuillage	A.8.5 B.2,3,4 D.2.1
SPA.HEMS.100	Opérations de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) (voir guide Agrément SPA.HEMS)	

5.5.2. Approbations et agréments spécifiques non mentionnés dans les spécifications opérationnelles.

Ces approbations sont classées en fonction des références de l'AIR OPS auxquelles elles se rapportent et la dernière colonne spécifie la partie du MANEX qui lui correspond habituellement.

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex
Annexe III – Partie ORO Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes		
Sous-partie ORO.GEN - Généralités		
ORO.GEN.120(b) ARO.GEN.120(d)	Moyen de conformité alternatif	
ORO.GEN.200(a)(1) ORO.GEN.130	Tous changements relatifs à l'organisation structurelle de l'exploitant décrivant les chaînes de responsabilité. (voir guide attendus d'un système de gestion)	A.1.1 A.1.2 A.1.3
ORO.GEN.200(a)(2) ORO.GEN.130	Toute modification de la documentation relative à la politique de sécurité	A.3 Manuel système de gestion
Sous-partie ORO.AOC – Certification de transporteur Aérien		
ORO.AOC.110	Contrats de location (voir guide Approbation des opérations d'affrètement et partages de codes)	A.13
ORO.AOC.125(a)(2)	Exploitation à des fins non commerciales d'aéronefs figurant dans les spécifications techniques par le titulaire d'un CTA (voir guide Exploitation non commerciale par des exploitants titulaire d'un CTA)	A.8.7

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex
Sous-partie ORO.MLR – Manuels, registres et relevés		
ORO.MLR.105(f)	Procédure en vue de prolonger une fois des intervalles de rectification applicables aux catégories B, C et D de la LME	B.9
ORO.MLR.105(j)	Approbation spécifique au cas par cas pour exploiter un aéronef en dehors de la LME, mais en conformité avec la LMER	B.9
Sous-partie ORO.FC – Équipage de conduite		
ORO.FC.125 <i>ORO.FC.145(c)</i>	Programme des formations aux différences & de familiarisation	D
ORO.FC.145(c)	Utilisation d'entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) individuels (voir guide Approbation emploi de simulateur)	D
ORO.FC.205 <i>ORO.FC.145(c)</i>	Formation au commandement	D
ORO.FC.215 <i>ORO.FC.145(c)</i>	Formation initiale à la gestion des ressources d'équipage (CRM)	D
ORO.FC.230 <i>ORO.FC.145(c)</i>	Formations de maintien des compétences et des contrôles associés (ECP-Entraînements & Contrôles Périodiques) (voir guide Approbation ECP)	D
ORO.FC.235 <i>ORO.FC.145(c)</i>	Programme de formation pour la qualification d'exercice sur les 2 sièges pilote et des contrôles associés	D
ORO.FC.240 <i>ORO.FC.145(c)</i>	Procédures, restrictions opérationnelles et programme de formation & de contrôles pour l'exercice sur plus d'un type ou variante	D
ORO.FCA.245	Programme de formation et de qualification alternatif avion (ATQP)	D
ORO.FCA.245(e)	Prolongation des périodes de validité des contrôles CHL, CEL et CFS dans le cadre d'un ATQP agréé	A.2.1
Sous-partie ORO.CC – Équipage de cabine		
ORO.CC.115(e) <i>ORO.CC.215(a)</i>	Formation initiale à la gestion des ressources d'équipage (CRM)	D
ORO.CC.130 <i>ORO.CC.215(a)</i>	Formation aux différences	D
ORO.CC.140 <i>ORO.CC.215(a)</i>	Formation de maintien des compétences	D
ORO.CC.145 <i>ORO.CC.215(a)</i>	Stage de remise à niveau	D
ORO.CC.250(a)	Autorisation pour exercer sur quatre types d'avion	A 5.4 c
Sous-partie ORO.FTL – Limitations des temps de services et exigences en matière de repos		
ORO.FTL.125	Régime de spécification des temps de vol (SGRF)	A.7
Annexe IV – Partie CAT Opérations de transport aérien commercial		
Sous-partie CAT.GEN.MPA – Exigences générales aéronefs motorisés		

Référence règlement	Objet de l'approbation	Manex
CAT.GEN.MPA.200(a)	Autorisation pour le transport de certaines marchandises dangereuses identifiées dans les instructions techniques de l'OACI comme étant interdites de transport (voir guide Transport de MD interdite)	A.9.1
Sous-partie CAT.OP.MPA – Procédures opérationnelles aéronefs motorisés		
CAT.OP.MPA.106(a)	Utilisation d'un aérodrome déclaré « isolé » comme aérodrome de destination	A.8.1.2
CAT.OP.MPA.115(a)	Procédure différente d'une approche stabilisée pour une approche particulière vers une piste particulière	A.8.4
CAT.OP.MPA.115(b)(2)	Procédures d'approche de non précision effectuée sans appliquer la technique de vol CDFA	A.8.4
CAT.OP.MPA.140(a)(2)	Approbation d'une distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs non ETOPS comprise entre 120 min et 180 min	
CAT.OP.MPA.270(b)	Procédures de descente pour voler en dessous des altitudes minimales de vol	
CAT.OP.MPA.320(d)	Approbation dans l'hypothèse où l'exploitant change la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l'atterrissement inférieure pour les approches de précision de catégorie I	A.8.4
Sous-partie CAT.POL.A – Performances et limitations opérationnelles des avions		
CAT.POL.A.240(a)	Utilisation, en classe de performance A, d'angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage	B.1.1.b
CAT.POL.A.245(a)	Opérations d'approche à forte pente en classe de performance A	B.4
CAT.POL.A.250(a))	Opérations avec atterrissage court en classe de performance A	B.4
CAT.POL.A.345(a)	Opérations d'approche à forte pente en classe de performance B	B.4
CAT.POL.A.350(a)	Opérations avec atterrissage court en classe de performance B	B.4
Sous-partie CAT.POL.MAB – Masses et centrage		
CAT.POL.MAB.100(f)	Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages	A.8.1.8 ou B.6
CAT.POL.MAB.105(e)	Utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire de régulation	A.8.1.8 ou B.6
Sous-partie Q de l'EU-OPS pour les avions uniquement, lorsque la sous-partie FTL n'est pas applicable -Limitations des temps de services et exigences en matière de repos		
1.1105 §6 Arrêté du 25/03/08 art.3 § f)	Service de vol prolongé comprenant une pause (service de vol fractionné). Conditionné à la mise en place d'un SGS RF.	A7
1.1110 §1.4.1 Arrêté du 25/03/08 art. 5 § 3	Utilisation de repos réduit. Conditionné à la mise en place d'un SGS RF.	A7
Arrêté du 25/03/08 Art. 7 §1.2	Service de vol prolongé au-delà de 18 heures en raison d'un temps de repos en vol. Conditionné à la mise en place d'un SGS RF.	A7

DSAC/NO

50 rue Henry Farman

75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 44 80

Fax : 01 58 09 45 52

**© Photothèque DGAC,
Alexandre PARINGAUX**

