



AVIS N° 04/2011

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 1^{er} juin 2011

relatif à un règlement de la Commission établissant les modalités d'exécution pour les exploitations aériennes.

'Exploitations aériennes - OPS'

Table des matières

Résumé	4
Introduction	5
I. Généralités	5
II. Champ d'application de l'avis	5
III. Consultation.....	6
IV. Convention de numérotation des règles.....	8
Règlement relatif aux exploitations aériennes	9
I. Champ d'application.....	9
II. Aperçu des réactions.....	9
III. Explications	9
Annexe I - Définitions	15
I Champ d'application.....	15
II. Aperçu des réactions.....	15
III. Aperçu des différences	15
IV. Explications	17
Annexe II - Partie-ARO.....	19
I. Généralités	19
II. Consultation.....	22
III. Champ d'application et mise en application	24
IV. Aperçu des différences	45
V. Liste des tâches de réglementation suggérées	46
Annexe III – Partie-ORO	48
I. Généralités	48
II. Consultation.....	48
III. Champ d'application et mise en application	50
IV. Aperçu des différences	75
V. Liste des tâches de réglementation suggérées	91
Annexe IV - Partie-CAT (A,H)	93
I. Champ d'application.....	93
II. Aperçu des réactions.....	95
III. Aperçu des différences	95

IV.	Liste des tâches de réglementation suggérées	103
V.	CAT.GEN: Sous-partie A – Exigences générales	107
VI.	CAT.OP: Sous-partie B – Procédures opérationnelles	109
VII.	CAT.POL: Sous-partie C - Performances de l'aéronef et limitations opérationnelles..	113
VIII:	CAT.IDE: Sous-partie D - Instruments, données et équipements	117
Annexe V - Partie-SPA		121
I.	Champ d'application.....	121
II.	Aperçu des réactions.....	123
III.	Aperçu des différences	123
IV.	Liste des tâches de réglementation suggérées	123
V.	SPA.GEN: Sous-partie A – Exigences générales	124
VI.	SPA.PBN: Sous-partie B - Exploitations reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN).....	126
VII.	SPA.MNPS: Sous-partie C - Exploitations selon les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)	127
VIII.	SPA.RVSM: Sous-partie D - Opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM).....	127
IX.	SPA.LVO: Sous-partie E - Opérations par faible visibilité (LVO).....	127
X.	SPA.ETOPS: Sous-partie F – Exploitations long-courrier d'avions bimoteurs (ETOPS)	129
XI:	SPA.DG: Sous-partie G - Transport de marchandises dangereuses.....	129
XII.	SPA.NVIS: Sous-partie H - Exploitations d'hélicoptères avec systèmes d'imagerie nocturne.....	130
XIII.	SPA.HHO: Sous-partie I - Opérations d'hélicoptère.....	131
XIV.	SPA.HEMS: Sous-partie J - Opérations de service médical d'urgence par hélicoptère	133
ACRONYMES/ABRÉVIATIONS EMPLOYÉS DANS LA PARTIE-CAT ET LA PARTIE-SPA		136

Résumé

Le présent avis comporte les documents suivants:

- Règlement relatif aux exploitations aériennes;
- Annexe I - définitions relatives aux annexes II à VIII;
- Annexe II - partie-ARO, exigences applicables aux autorités en ce qui concerne les exploitations aériennes;
- Annexe III - partie-ORO, exigences applicables aux organismes en ce qui concerne les transporteurs aériens exerçant des activités commerciales et non commerciales d'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe;
- Annexe IV - partie-CAT(A,H), exigences techniques concernant les opérations de transport aérien commercial d'avions et d'hélicoptères;
- Annexe V - partie-SPA, exigences relatives aux opérations nécessitant des agréments spécifiques.

Conformément aux principes énoncés par le Conseil d'administration en coopération avec la Commission européenne, la proposition de l'Agence transpose le contenu de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 et aligne ces exigences avec les sections 1 et 2 des parties I et III de l'annexe 6 des SARP de l'OACI, dans la mesure du possible.

Ces exigences ont été élaborées en fonction des objectifs suivants:

- maintenir un niveau élevé de sécurité;
- mettre en place des règles proportionnées selon les besoins;
- garantir flexibilité et efficacité aux exploitants et aux autorités.

Le présent avis est le résultat d'un vaste processus de consultation auprès des autorités, des associations, des exploitants et des experts en aéronautique.

L'avis concernant les autres annexes du présent règlement, l'annexe VI - partie-NCC, l'annexe VII partie-NCO et l'annexe VIII - partie-SPO, fera l'objet d'une publication ultérieure.

Introduction

I. Généralités

1. Le règlement (CE) N° 216/2008¹ du Parlement européen et du Conseil (ci-après dénommé le «règlement de base») tel que modifié par le règlement (CE) N° 1108/2009², établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre d'exigences techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile.
2. Cet avis a pour objectif d'aider la Commission européenne à établir les modalités d'exécution pour les exploitations aériennes.
3. L'avis a été adopté selon la procédure spécifiée par le Conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence)³, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement de base.

II. Champ d'application de l'avis

4. Le présent avis comprend les documents suivants:
 - Règlement relatif aux exploitations aériennes;
 - Annexe I - définitions relatives aux annexes II à VIII;
 - Annexe II - partie-ARO, exigences applicables aux autorités en ce qui concerne les exploitations aériennes;
 - Annexe III - partie-ORO, exigences applicables aux organismes en ce qui concerne les transporteurs aériens exerçant des activités commerciales et non commerciales d'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe;
 - Annexe IV - partie-CAT(A,H), exigences techniques concernant les opérations de transport aérien commercial par avion et hélicoptère;
 - Annexe V - partie-SPA, exigences relatives aux opérations nécessitant des agréments spécifiques.
5. Le présent avis ne contient pas:

¹ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE. *JO L 79, 19.03.2008, pages 1 à 49.*

² Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/33/CE. *JO L 309, 24.11.2009, p. 51-70.*

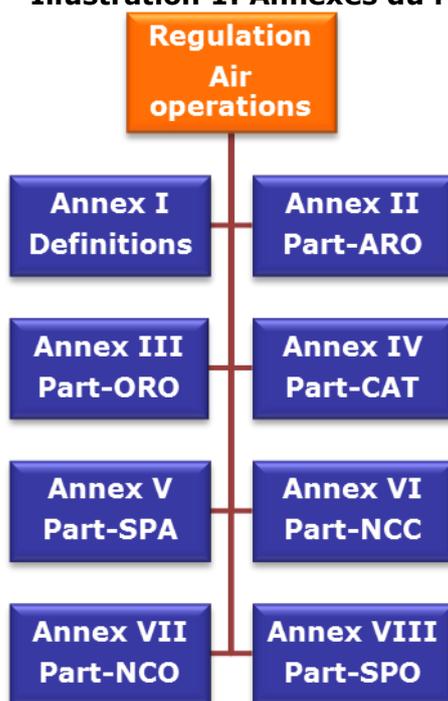
³ Décision du conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour la délivrance des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation). CA AESA 08-2007, 13.06.2007.

- les exigences relatives au transport aérien commercial impliquant l'utilisation de planeurs ou de ballons et les vols de A vers A en avion et en hélicoptère indiqués en annexe III - partie-CAT;
- Annexe VI - partie-NCC, exigences techniques relatives aux exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe;
- Annexe VII - partie-NCO, exigences techniques relatives aux exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe;
- Annexe VIII - partie-SPO, exigences techniques concernant les opérations spécifiques, y compris les exploitations commerciales et non commerciales;
- les dispositions concernant les opérations susmentionnées dans le règlement relatif aux exploitations aériennes.

L'avis concernant les autres annexes fera l'objet d'une publication ultérieure.

6. Les documents contenus dans le présent avis reposent sur la structure réglementaire révisée et proposée par la Commission européenne et l'Agence en avril 2011. Le tableau suivant fournit un aperçu des annexes en vertu du règlement relatif aux exploitations aériennes.

Illustration 1: Annexes du règlement relatif aux exploitations aériennes

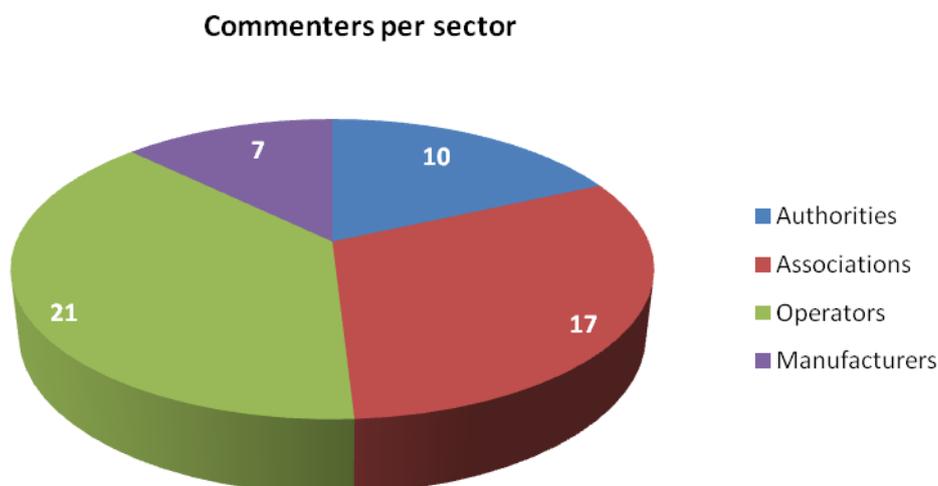


III. Consultation

7. Le présent avis repose sur:
- le NPA 2008-22, qui contient des propositions préliminaires pour les modalités d'exécution (IR) ainsi que les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) correspondants relatifs aux autorités et aux organismes;
 - le NPA 2009-02, qui contient des propositions préliminaires pour les IR ainsi que les AMC et GM correspondants relatifs aux exploitations aériennes.

8. Le NPA 2009-02 a été publié sur le site internet de l'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) le 30 janvier 2009. La période de consultation a expiré le 31 juillet 2009. L'Agence a reçu au total 13 775 commentaires, dont environ 8 200 commentaires relatifs au champ d'application du présent avis.
9. Les résumés des commentaires, les réponses correspondant aux commentaires et le texte réglementaire révisé ont été analysés en détail par les quatre groupes de révision de réglementation (RG):
 - RG01 (CAT), consacré aux règles relatives aux opérations de transport aérien commercial;
 - RG02 (SPO), consacré aux règles relatives aux exploitations spécialisées;
 - RG03 (NCC), consacré aux règles relatives aux exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe; et
 - RG04 (NCO), consacré aux règles relatives aux exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe.
10. Le texte préliminaire du CRD relatif à la partie-CAT a fait l'objet d'une révision par le RG01. Le texte préliminaire du CRD relatif à la partie-SPA a fait l'objet d'une révision par les quatre RG.
11. L'Agence a également organisé plusieurs réunions avec des spécialistes du domaine des hélicoptères qui ont prodigué leurs conseils concernant les problèmes propres aux hélicoptères et représentaient les autorités, les exploitants et les constructeurs.
12. Après une vaste consultation menée auprès des autorités, des associations et des exploitants, l'Agence a publié le CRD OPS I le 25 novembre 2010. La période de réaction a pris fin le 15 février 2011. L'Agence a reçu 1 009 réactions.
13. L'illustration suivante fournit un aperçu des commentateurs ayant émis des réactions, regroupés par catégorie: autorités, associations, exploitants et constructeurs.

Illustration 2: Aperçu des commentateurs ayant émis des réactions



14. Toutes les réactions ont fait l'objet d'une évaluation, ont reçu une réponse et ont été prises en compte lors de la rédaction de l'annexe I, l'annexe IV et l'annexe V du présent avis.
15. Le processus de consultation concernant le NPA 2008-22b, le NPA 2008-22c, le NPA 2009-02c et le NPA 2009-02d, correspondant aux exigences stipulées dans l'annexe II partie-ARO et l'annexe III partie-ORO du présent avis, est décrit en détail dans les sections correspondantes de la présente note explicative.

IV. Convention de numérotation des règles

16. Conformément aux directives de rédaction des règles de l'Agence, la convention de numérotation des règles suivante a été appliquée aux IR:

<Partie>.<Sous-partie>.<Section>.<N>

Explication:

<Partie>: obligatoire - quatre lettres ou chiffres maximum

exemples: ARO, ORO, CAT, SPA

<Sous-partie>: obligatoire - quatre lettres ou chiffres maximum

exemples: GEN, OP, POL, IDE

<Section>: obligatoire - cinq lettres ou chiffres maximum

exemples: MPA, A, H, MAB

<N>: obligatoire - numéro de règle - trois chiffres, en commençant par 100, les chiffres suivants sont généralement numérotés par incréments de 5.

Règlement relatif aux exploitations aériennes

I. Champ d'application

17. Le règlement relatif aux «exploitations aériennes» définit l'applicabilité générale des parties qu'il inclut et propose des mesures d'acquisition de droits et de transition prenant la forme d'exemptions.⁴

II. Aperçu des réactions

18. Les réactions reçues concernant le règlement OPS s'appliquaient principalement au respect des règlements de la partie-FCL, aux propositions de dispositions d'acquisition de droits du JAR-OPS, à la demande de clarification quant à l'utilisation de certains aéronefs indiqués en annexe II pour les exploitations à des fins de CAT, ainsi qu'à la définition des termes d'«exploitations spécialisées».

III. Explications

19. Le règlement publié dans le présent avis contient, conformément aux articles 4.1(b) et (c), et à l'article 8 du règlement de base, les exigences relatives aux exploitants européens utilisant des aéronefs immatriculés dans l'Union européenne ou dans un pays tiers, et au personnel impliqué dans l'exploitation de ces aéronefs.
20. Il stipule également les exigences relatives à l'Agence et aux autorités compétentes dans le domaine des exploitations aériennes, y compris les inspections au sol des aéronefs d'exploitants soumis à la supervision de la sécurité d'un autre État, conformément à l'article 10 du règlement de base.
21. L'article 2 contient les définitions des termes utilisés dans le règlement de base. La définition des exploitations à des fins de CAT est tirée de l'annexe 6 de l'OACI et est légèrement modifiée de façon à prendre en compte la définition des termes «exploitation commerciale» contenus dans l'article 3(i) du règlement de base. Il est souligné que le champ d'application de la définition des termes d'«exploitation commerciale» est plus large que celle des exploitations à des fins de CAT. La définition des termes d'«exploitation spécialisée» sera complétée par une liste non exhaustive des services ou tâches spécialisés dans la partie-SPO à venir. En outre, l'article 6.6 indique le nombre de personnes pouvant être transportées à bord d'un aéronef utilisé à des fins d'exploitation spécialisée de manière à distinguer clairement les exploitations à des fins de CAT des exploitations commerciales autres qu'à des fins de CAT.
22. Le règlement inclut également deux articles destinés aux États membres. L'article 3 demande aux États membres et à l'Agence d'établir des plans de sécurité aérienne en vue d'une amélioration continue de la sécurité. Il souligne également la nécessité pour les États membres de coordonner leurs plans de sécurité, la sécurité aérienne devant désormais être gérée conjointement par les États membres de l'EASA. Plus particulièrement, le partage actuel des compétences au

⁴ Une exemption est en quelque sorte une mesure de transition qui laisse à l'État membre le choix de reporter la date de mise en œuvre d'une clause déterminée, pour une durée définie par la loi.

sein de l'Union européenne ne permet pas qu'un plan de sécurité soit mis en œuvre par un État membre de manière isolée. Des documents supplémentaires seront fournis ultérieurement pour enrichir la mise en œuvre commune des exigences du programme de sécurité de l'État (PSE) de l'OACI dans le cadre européen. Ces documents s'appuieront sur le travail coordonné par le Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne (EASAC), notamment en ce qui concerne le manuel EASP.

23. L'article 4 énonce des exigences relatives aux capacités de supervision. Ces dispositions, tout en étant totalement cohérentes avec les éléments critiques pertinents de l'OACI concernant le système de supervision de la sécurité, prévoient en outre que les États membres veillent à ce que leur personnel de supervision soit dûment habilité pour s'acquitter des tâches de certification et de supervision et ne soit soumis à aucun conflit d'intérêt.
24. Les articles 3 et 4 ont déjà été publiés conjointement à l'Avis 03-11 concernant le règlement relatif au personnel navigant. Les modifications découlant des discussions menées au sein du comité de l'AESA sur le texte concerné sont déjà intégrées.
25. L'article 5 relatif aux inspections au sol comprend une disposition transitoire établissant le quota annuel minimum ajusté au prorata de la date d'entrée en application du règlement, au mois d'avril, fixé à 65 % pour 2012.
26. L'article 6 établit le champ d'application et l'applicabilité des annexes comme suit :

Annexe	Applicabilité	Article du règlement
Annexe II - partie-ARO	Exigences relatives aux autorités, y compris les inspections au sol	1.1 et 5
Annexe III - partie-ORO Annexe IV - partie-CAT	Opérations de transport aérien commercial d'avions et d'hélicoptères, à l'exception des vols A vers A	1.2 et 6.1
Annexe V - partie-SPA	Toutes les exploitations d'avions, d'hélicoptères, de ballons ou de planeurs	6.3

27. L'article 6.4 exclut du champ d'application de ce règlement certaines catégories d'aéronefs ou types d'exploitations jusqu'à ce que l'activité de réglementation afférente soit finalisée. Ces catégories sont les suivantes :
- certains aéronefs stipulés en annexe II lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'exploitations à des fins de CAT. Ils doivent être exploités en application des conditions énoncées dans une décision de la Commission adoptée en vertu de l'EU-OPS;
 - les dirigeables, convertibles, ballons captifs et véhicules aériens sans pilote; et
 - les vols menés par des organismes de conception ou de production en rapport avec ce type d'activité.

28. Les exploitations exclues de l'applicabilité de la partie-ORO et de la partie-CAT sont pour l'instant les exploitations de A vers A d'avions et d'hélicoptères à des fins de CAT (article 6.2) ainsi que les exploitations de ballons et de planeurs à des fins de CAT. Les IR correspondantes feront l'objet d'une publication ultérieure, et le règlement sera modifié en conséquence.
29. En outre, pour l'instant, les exploitations exclues de l'applicabilité de la partie-ORO sont les exploitations commerciales autres que les exploitations à des fins de CAT et les exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe. Le règlement sera modifié une fois la partie-NCC, la partie-NCO et la partie-SPO publiées conjointement aux avis de l'Agence correspondants.
30. Plusieurs réactions demandaient une clarification des exploitations à des fins de CAT à bord de certains aéronefs visés à l'annexe II, conformément à l'article 8.5.g du règlement de base. La clarification suivante est fournie en coordination avec la Commission européenne:
31. Les décisions de la Commission émises en vertu de l'article 8(3) du règlement 3922/91⁵ resteront valides après l'abrogation de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 dans la mesure où cette validité est explicitement mentionnée dans les IR. Plus particulièrement, la décision de la Commission C(2009) 7633⁶ du 14.10.2009 restera en vigueur sous forme de mesure transitoire. Cette décision a été communiquée à des fins d'information à tous les États membres et est disponible sur internet.
32. Cette décision de la Commission européenne est liée à certains exploitants, types d'aéronefs visés à l'annexe II, de données et de conditions. Si l'un de ces exploitants prévoit d'utiliser un autre type d'aéronef visé à l'annexe II, une nouvelle évaluation de sécurité et une demande de dérogation doivent être enregistrées auprès de la Commission européenne. Le règlement proposé inclut des dispositions visant à expliquer plus clairement la procédure à suivre par tout État membre confronté à des modifications de l'exploitation adoptée dans le cadre de la décision de la Commission.
33. Tous les États membres sont habilités à appliquer la décision de la Commission C(2009) 7633 selon les conditions stipulées aux présentes et afférentes au même type d'aéronef. Toute autorisation ultérieure accordée par un État membre dans ces mêmes conditions et servant le même objet peut être soumise aux termes de la décision de la Commission C(2009) 7633.

⁵ Règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile. JO L 373, 31.12.1991, page 4.

⁶ Décision de la Commission C(2009) 7633 du 14.10.2009 autorisant l'Autriche, l'Allemagne, le Royaume-Uni et Malte à émettre des Certificats de transporteurs aériens par voie de dérogation au règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.

34. Afin de garantir une compréhension appropriée et harmonisée de la décision de la Commission, le règlement explique clairement que tout État membre souhaitant utiliser une dérogation déjà octroyée est tenu d'informer la Commission européenne de ses intentions avant de les mettre en œuvre. La Commission européenne est ainsi en mesure d'évaluer si la dérogation visée satisfait aux conditions et à l'évaluation de sécurité réalisée dans le cadre de la décision de la Commission. Si tel n'est pas le cas, une nouvelle dérogation conforme à l'article 14(6) du règlement de base est requise.
35. L'article 7.1 contient des dispositions d'acquisition de droits relatives aux CTA délivrés en application de l'EU-OPS. Une période de 2 ans est suggérée pour permettre l'adaptation du système de gestion, des programmes de formation, des procédures et des manuels, selon les besoins. Dans la mesure où les IR proposées comportent un nouveau format de CTA conforme à une récente modification opérée par l'OACI, un délai de 2 ans est établi pour l'échange du document de CTA contre un CTA conforme au nouveau format.
36. L'article 7.3-6 contient des dispositions de conversion particulières relatives aux exploitations à des fins de CAT par hélicoptère. La conversion des CTA nationaux applicables aux hélicoptères en CTA conformes aux IR est proposée pour exécution dans un délai de 2 ans. L'État membre dressera un rapport de conversion dans un délai d'un an à compter de la date d'entrée en application du règlement. Il contiendra les descriptions des exigences nationales qui sous-tendent l'émission du CTA et le champ d'application des droits octroyés à l'exploitant, et fournira des indications quant aux exigences de la partie-ORO, la partie-CAT et la partie-SPA des crédits à octroyer, aux limitations à reprendre dans le CTA conforme aux IR et aux éventuelles exigences auxquelles doit satisfaire l'exploitant pour lever ces limitations.
37. L'article 8 et la sous-partie Q de l'EU-OPS et des dispositions adoptées par les États membres en vertu de l'article 8.4 du règlement 3922/91 restent en vigueur jusqu'à ce que les modalités d'exécution associées aient été adoptées.
38. L'article 9 inclut une clause d'acquisition de droits sur les listes minimales d'équipement (MEL) qui ne reposent pas nécessairement sur une liste minimale d'équipement de référence (MMEL) dressée en application de la partie-21. Toute modification ultérieure de ces MEL doit être conforme à la MMEL applicable acquise antérieurement ou établie en application de la partie-21.
39. L'article 10 concerne la formation des membres d'équipage de conduite et de cabine en rapport avec les éléments issus des données obligatoires d'adéquation opérationnelle. Si l'exploitant se voit octroyer 2 ans pour adapter les programmes de formation concernés (article 7.1(b)), une disposition transitoire est néanmoins nécessaire pour permettre la fourniture des formations aux membres d'équipage. Cette proposition tient compte des cycles de formation des exploitants.
40. L'article 11 contient les dispositions d'entrée en vigueur et d'exemption. La définition d'une date d'entrée en vigueur maximale pour les IR à l'article 70 du règlement de base limite les périodes de transition disponibles en stipulant que les IR entreront en vigueur au plus tard le 8 avril 2012. Sur demande de la Commission européenne, la méthode des exemptions a été sélectionnée pour couvrir la période transitoire qui s'étend au-delà du 8 avril 2012.

41. Le sous-paragraphe 2(a) fournit aux autorités une possibilité d'exemption concernant certaines parties du système de gestion. À l'instar des exploitants, les autorités ont besoin de temps pour adapter leur système de gestion, leurs procédures et leurs manuels. La proposition prévoit une exemption d'un an et tient compte des discussions précédemment menées au sein du Comité de l'AESA concernant les exigences correspondantes relatives aux autorités régissant le personnel navigant.
42. En ce qui concerne les exploitants d'hélicoptères à des fins de CAT, une exemption de 2 ans est octroyée pour permettre la conversion des CTA susmentionnés.
43. La partie-SPA comporte des agréments spécifiques accessibles à tous les exploitants, à l'exception des services médicaux d'urgence par hélicoptère (HEMS), des opérations d'hélicoptère (HHO), des opérations avec systèmes d'imagerie nocturne (NVIS) et des exploitations long-courrier d'avions bimoteurs (ETOPS), uniquement accessibles aux titulaires de CTA. En ce qui concerne les exploitations à des fins de CAT par avion et hélicoptère, les principes relatifs à l'acquisition de droits et à la transition s'appliquent conformément aux termes suscités. Quant aux exploitations à des fins de CAT au moyen de ballons et planeurs, si les applications de l'agrément spécifique au transport de marchandises dangereuses se font rares, une période de transition de 3 ans est néanmoins suggérée. La même période est proposée pour les exploitations spécialisées. Pour les exploitations non commerciales non destinées à l'exécution d'opérations spécialisées, une période de transition de 2 ans est proposée.
44. Les exemptions sont récapitulées dans le tableau ci-dessous:

Exploitation	Partie	Aéronef	Exemption
CAT, sauf A vers A	Partie-ORO Partie-CAT Partie-SPA	Avions	Sans objet
	Partie-ORO Partie-CAT Partie-SPA	Hélicoptères	2 ans
CAT A vers A	Partie-ORO Partie-CAT	Avions Hélicoptères	Actuellement sans objet; à fournir ultérieurement
	Partie-SPA	Avions Hélicoptères	3 ans
CAT Ballons et planeurs	Partie-ORO Partie-CAT	Ballons Planeurs	Actuellement sans objet; à fournir ultérieurement
	Partie-SPA	Ballons Planeurs	3 ans
Exploitations spécialisées	Partie-ORO* Partie-SPO	Avions Hélicoptères Ballons Planeurs	Actuellement sans objet; à fournir ultérieurement
	Partie-SPA	Avions Hélicoptères Ballons Planeurs	3 ans
Exploitations non commerciales avec CMPA	Partie-ORO Partie-NCC	Avions Hélicoptères	Actuellement sans objet; à fournir ultérieurement
	Partie-SPA	Avions Hélicoptères	2 ans
Exploitations non commerciales avec otCMPA	Partie-NCO	Avions Hélicoptères Ballons Planeurs	Actuellement sans objet; à fournir ultérieurement
	Partie-SPA	Avions Hélicoptères Ballons Planeurs	2 ans

*applicable aux activités commerciales autres que les exploitations à des fins de CAT et les exploitations spécialisées non commerciales avec aéronef motorisé complexe

Annexe I - Définitions

I Champ d'application

45. L'annexe I contient les définitions des termes utilisés aux annexes II à VIII du présent règlement.

II. Aperçu des réactions

46. L'annexe I a fait l'objet de 53 réactions émises par 18 commentateurs (représentant des autorités aéronautiques nationales, des associations industrielles, des constructeurs, des compagnies aériennes, une association d'aérodromes ainsi qu'un particulier). De manière générale, le regroupement des définitions en annexe I a été appuyé, contrairement à la répartition entre IR, AMC et GM. L'élément qui a suscité le plus de commentaires était la «configuration maximale en sièges passagers», pour lequel a été formulée une demande unanime de transposition de l'objectif de la définition de l'EU-OPS / du JAR-OPS 3. Les autres commentaires étaient répartis entre 30 termes, suggérant des corrections éditoriales, des modifications à des fins de clarification ou de conformité avec les règles, ainsi qu'un alignement avec les divers termes de l'EU-OPS, du JAR-OPS 3, des définitions de la CS et de l'annexe 6 de l'OACI.

III. Aperçu des différences

Différences avec l'EU-OPS / le JAR-OPS 3

47. La majorité des définitions sont conformes à celles de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3. En ce qui concerne les termes utilisés dans plus d'une IR, la définition a été placée en annexe I. Des modifications éditoriales mineures ont été apportées afin d'identifier clairement certains termes applicables à un type d'exploitation ou d'aéronef particulier et de garantir le respect des directives de rédaction. Les termes suivants ont fait l'objet de modifications supplémentaires:
- Les termes «3 % de l'aérodrome de dégagement en route» ont été introduits dans le CRD à la place du terme de l'EU-OPS «aérodrome de dégagement en route-carburant» - l'exigence de 3 % est comprise dans l'AMC du CAT.OP.MPA.150 Politique de carburant;
 - «aérodrome adéquat»: la définition de l'EU-OPS caractérisait ce type d'aérodrome et fournissait une liste non exhaustive des services auxiliaires nécessaires pour ce type d'aérodrome. Les commentaires des parties prenantes ont trouvé la liste des services auxiliaires nécessaires incluse dans la définition de l'EU-OPS difficile à respecter pour les exploitations d'aéronef au titre de la partie-NCC et de la partie-NCO, bien que d'autres parties prenantes aient demandé la transposition de l'intégralité de la définition de l'EU-OPS pour les exploitations à des fins de CAT. Afin de résoudre ce problème de proportionnalité, l'Agence a pris la décision de transposer la liste des services auxiliaires nécessaires dans l'IR correspondante de la partie-CAT.

Par conséquent, l'intégralité de l'objet de la définition donnée par l'EU-OPS a été maintenue pour les exploitations à des fins de CAT;

- Les termes «Opération d'approche de catégorie I (CAT I)» incluent l'appellation GNSS/SBAS (système de renforcement de la navigation par satellite à couverture mondiale) afin d'indiquer plus clairement que les exploitations utilisant une radiobalise de précision à orientation verticale (LPV) avec une hauteur de décision inférieure à 250 ft (et supérieure à 200 ft) sont considérées comme des opérations de CAT I;
- Le terme «Système d'atterrissage GNSS (GLS)» a été renommé «Système d'atterrissage GBAS (GLS)» et modifié de manière à respecter les termes des documents PANS ATM et PANS ABC de l'OACI;
- «hélicoptère»: l'Agence estime que ce terme est inclus dans la définition du terme «aérodrome» (dans le règlement de base) et du terme «site d'exploitation», et n'a pas transposé ce terme dans le nouveau règlement;
- «durée de protection (HoT)»: la définition du CRD reste inchangée et est conforme à l'annexe 14 de l'OACI;
- Les termes «configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC)» remplacent les termes «configuration maximale approuvée en sièges passagers» de l'EU-OPS / du JAR-OPS 3. Les commentaires des parties prenantes indiquaient que la MAPSC de l'EU-OPS était considérée comme un agrément opérationnel et que les définitions fournies dans le NPA et le CRD pour la configuration maximale en sièges passagers ne reflétaient pas cet aspect. L'Agence a donc formulé la définition du MOPSC en tenant compte de ces réactions. La MOPSC est explicitement un élément mis en place à des fins opérationnelles et doit figurer dans le manuel d'exploitation. Cette définition précise également que la MOPSC doit reposer sur la configuration maximale en sièges passagers établie lors du processus de certification;
- La «Catégorie I normale» a été renommée «Opération d'approche de catégorie I (CAT I)» et reformulée de manière à mieux correspondre à la définition fournie dans l'EU-OPS / le JAR-OPS 3 (la modification éditoriale se résume à l'inscription en toutes lettres de la définition de l'EU-OPS en annexe I).

Différences avec l'annexe 6 de l'OACI

48. Si la majorité des définitions sont conformes à celles de l'OACI, le présent règlement transposant les termes de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3, il existe certaines différences avec le texte de l'OACI:
- Les termes «opérations d'approche CAT II, IIIA, IIIB» sont actuellement conformes à l'EU-OPS, bien que la tâche de réglementation OPS.083 «Révision du SPA.LVO» nécessite une mise en conformité avec le dernier amendement à l'annexe 6 de l'OACI;
 - «Catégorie A/B en ce qui concerne les hélicoptères» - en réponse aux réactions suscitées par le CRD, ces termes ont été alignés sur les définitions des termes «Catégorie A» et «Catégorie B» concernant les giravions dans les définitions de la CS, considérées comme fidèles à l'objectif du JAR-OPS 3. Les

commentaires des parties prenantes sollicitaient le prolongement des assouplissements pour certaines exploitations (notamment les exploitations SMUH) afin de permettre aux hélicoptères ne remplissant pas complètement les critères des spécifications de certification de prétendre néanmoins à une qualification en tant qu'exploitation de classe de performance 1 ou 2. D'autres parties prenantes ont demandé le retrait de tous les assouplissements. L'Agence estime qu'aucun motif de sécurité ne justifie une quelconque modification de l'objet des définitions;

- «aérodrome de dégagement en route (ERA)»: sa définition reste conforme à celle de l'EU-OPS et diffère de celle de l'OACI en ce qu'il y est associé à l'«aérodrome adéquat» et peut être demandé au stade de la préparation du plan de vol.
- Les termes «collimateur de pilotage tête haute» sont actuellement conformes à l'EU-OPS et la tâche de réglementation future OPS.084 «HUD/EVS» nécessite une mise en conformité avec le dernier amendement à l'annexe 6 de l'OACI;
- «opérations en classe de performances 1 / 2 / 3» pour les hélicoptères: le CRD a expliqué que les définitions restaient conformes à celles du JAR-OPS 3, l'Agence jugeant ces dernières tout à fait appropriées. Aucune réaction concernant ces éléments n'a été transmise au CRD, et aucune modification n'a été opérée. En ce qui concerne la classe de performances 1, la définition de l'OACI précise que les performances avec un moteur en panne (OEI) doivent être envisagées avant d'atteindre le point de décision au décollage (TDP) ou une fois le point de décision d'atterrissage (LDP) dépassé. La définition sélectionnée en annexe I ne définit pas précisément le moment auquel il convient d'envisager la performance, bien que l'IR stipule que celle-ci doit se situer simultanément ou avant le TDP (CAT.POL.H.205) et simultanément ou avant le LDP (CAT.POL.H.220). Quant à la performance de classe 3, la définition sélectionnée établit une distinction entre hélicoptères multimoteurs et hélicoptères monomoteur, à l'inverse de la définition de l'OACI.
- En outre, l'«état et le type de surface de la piste» sont conformes aux termes de l'EU-OPS, et les définitions feront l'objet d'une révision en vue de correspondre aux dernières modifications apportées à l'annexe 6 de l'OACI, notamment dans le cadre de la tâche réglementaire OPS.005 «Première révision éditoriale des modalités d'exécution des OPS», prévue pour commencer en 2013. À cette occasion, les parties prenantes auront la possibilité d'émettre des commentaires.

IV. Explications

49. Le principe majeur de rédaction consistant à transposer les termes de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3, certaines différences avec l'annexe 6 de l'OACI sont apparues (voir ci-dessus). Pour certains termes, la définition de l'EU-OPS ou du JAR-OPS 3 a été divisée en une définition principale intégrée en annexe I et les autres informations intégrées aux GM ou les IR ou AMC. Ainsi, des GM ont été rédigés pour les éléments suivants: système d'atterrissage par guidage tête haute, environnement hostile, système d'imagerie nocturne et V_1 , qui contient des documents ouverts à l'interprétation ou purement illustratifs et, par conséquent, non appropriés dans la

définition principale. Cette répartition des définitions de l'EU-OPS / du JAR-OPS 3 avait également pour but de résoudre les problèmes de proportionnalité afin de garantir que, pour certains termes essentiels, la définition puisse s'appliquer à plusieurs parties. Le cas de l'«aérodrome adéquat» a été décrit ci-dessus.

50. Certaines parties prenantes ont demandé l'intégration des définitions de l'AMC de l'annexe I dans l'annexe elle-même. L'Agence maintient que l'AMC de l'annexe I est adapté aux termes utilisés dans les autres AMC ou GM mais pas dans les IR elles-mêmes et que la décision contiendra un AMC à l'annexe I. En raison des modifications apportées à la structure réglementaire et à l'intégration des exigences relatives aux autorités et aux organismes dans le présent règlement, certaines définitions précédemment publiées dans le CRD pour les parties AR et OR ont été ajoutées dans l'annexe I du présent règlement: moyens de conformité acceptables, autres moyens de conformité, partage de codes, contrat de location coque nue, entraîneurs synthétiques de vol (FSTD), immobilisation, contrôle opérationnel, principal établissement, hiérarchisation de la priorité des inspections au sol, inspection au sol, intervalle de rectification et contrat de location avec équipage. Ces définitions ont été passées en revue par les parties prenantes lors des phases de NPA et CRD des parties AR et OR.
51. En réponse aux réactions spécifiques émises concernant le CRD OPS I, des modifications ont été apportées à certaines définitions:
- les termes «antigivrage» et «dégivrage» ont été clairement identifiés comme constituant des procédures au sol, et l'antigivrage comme applicable aux avions;
 - La définition des termes «système à vision augmentée (EVS)» a été modifiée de manière à correspondre à l'amendement 34 de l'annexe 6 de l'OACI - cette reformulation peut être considérée comme une simple modification éditoriale.
52. Enfin, la définition des termes «opération de transport aérien commercial» a été transférée dans le règlement en raison de son importance fondamentale pour comprendre le champ d'application des diverses annexes du présent règlement.

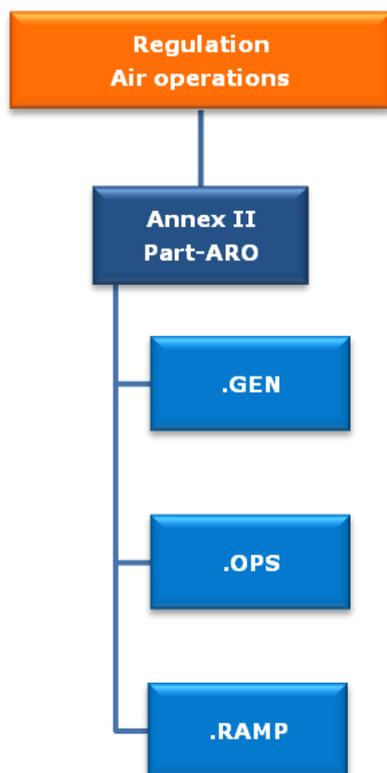
Annexe II - Partie-ARO

I. Généralités

53. Comme proposé dans le présent avis, la partie-ARO est constituée de trois sous-parties:

- Partie-ARO, sous-partie GEN, exigences générales;
- Partie-ARO, sous-partie OPS, exigences spécifiques relatives aux exploitations aériennes;
- Partie-ARO, sous-partie RAMP, exigences relatives aux inspections au sol d'aéronefs appartenant à des exploitants soumis à la supervision réglementaire d'un autre État.

Illustration 3: Annexe II partie-ARO



54. Le texte proposé dans le présent avis reflète les modifications apportées aux propositions initiales de l'Agence (comme publié aux NPA 2008-22b et 2009-02d) au terme d'une consultation publique, ainsi que certaines modifications qui avaient été apportées à la suite de l'analyse et de l'évaluation des réactions au CRD. La sous-partie GEN de la partie-ARO est en majeure partie conforme à la sous-partie GEN de la partie-ARA (exigences des autorités concernant le personnel navigant). Les dispositions relatives aux exploitants tenus de déclarer leur activité

concernent uniquement les exploitations aériennes et n'ont pas été intégrées au projet de règlement relatif au personnel navigant (partie-ARA). Toutes les références des règles ont été modifiées de manière à mettre en évidence la convention de dénomination proposée à la suite de la décision de modification de la structure réglementaire:

- a. Les anciennes dispositions de la partie-AR figurent désormais parmi les dispositions de la «partie-ARO», («O» signifiant «opérations», en opposition à ARA, où «A» signifie «personnel navigant»).
- b. L'ancienne Section IV de la sous-partie AR.GEN est désormais intégrée sous forme de sous-partie individuelle «ARO.RAMP».
- c. L'ancienne sous-partie AR.OPS est renommée «ARO.OPS».

À l'exception de la sous-partie RAMP de la partie-ARO, les numéros des règles (trois derniers chiffres) restent inchangés.

55. Le tableau ci-dessous indique les références des règles conformément au CRD et au présent avis, selon leur ordre d'apparition dans l'avis:

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
AR.GEN	Exigences générales	ARO.GEN	Sous partie «Exigences générales» de la partie-ARO
---	---	ARO.GEN.005	Champ d'application
AR.GEN.115	Documentation de supervision	ARO.GEN.115	Documentation de supervision
AR.GEN.120	Moyens de mise en conformité	ARO.GEN.120	Moyens de mise en conformité
AR.GEN.125	Informations fournies à l'Agence	ARO.GEN.125	Informations fournies à l'Agence
AR.GEN.135	Réaction immédiate à un problème de sécurité	ARO.GEN.135	Réaction immédiate à un problème de sécurité
AR.GEN.200	Système de gestion	ARO.GEN.200	Système de gestion
AR.GEN.205	Utilisation d'entités qualifiées	ARO.GEN.205	Attribution des tâches
AR.GEN.210	Changements apportés au système de gestion	ARO.GEN.210	Changements apportés au système de gestion
AR.GEN.220	Archivage	ARO.GEN.220	Archivage
AR.GEN.300	Supervision continue	ARO.GEN.300	Supervision
AR.GEN.305	Programme de supervision	ARO.GEN.305	Programme de supervision
AR.GEN.310	Procédure initiale de certification - organismes	ARO.GEN.310	Procédure initiale de certification - organismes
AR.GEN.315	Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification de licences, qualifications ou autorisations - personnes	ARO.GEN.315	Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification de licences, qualifications ou autorisations - personnes
AR.GEN.330	Changements - organismes	ARO.GEN.330	Changements - organismes
AR.GEN.345	Déclarations - organismes	ARO.GEN.345	Déclarations - organismes
AR.GEN.350	Constatations et actions correctives - organismes	ARO.GEN.350	Constatations et actions correctives - organismes

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
AR.GEN.355	Mesures de mise en application - personnes	ARO.GEN.355	Constatations et mesures de mise en application - personnes
AR.OPS	Exploitations aériennes	ARO.OPS	Sous partie «Exploitations aériennes» de la partie-ARO
AR.OPS.100	Délivrance du certificat de transporteur aérien	ARO.OPS.100	Délivrance du certificat de transporteur aérien
AR.OPS.105	Dispositions relatives au partage du code d'identification	ARO.OPS.105	Dispositions relatives au partage du code d'identification
AR.OPS.110	Contrats de location	ARO.OPS.110	Contrats de location
AR.OPS.200	Procédure d'agrément spécifique	ARO.OPS.200	Procédure d'agrément spécifique
AR.OPS.205	Approbation de la liste minimale d'équipements	ARO.OPS.205	Approbation de la liste minimale d'équipements
AR.OPS.210	Zone locale	ARO.OPS.210	Détermination d'une zone locale
---	---	ARO.OPS.215	Agrément pour l'exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile en dehors d'une zone habitée
---	---	ARO.OPS.220	Agrément pour des opérations en hélicoptère au départ ou à destination d'un site d'intérêt public
---	---	ARO.OPS.225	Agrément pour des opérations vers un aéroport isolé
AR.GEN	AR.GEN Section IV	ARO.RAMP	Sous partie «Inspections au sol» de la partie-ARO
AR.GEN.405	Champ d'application	ARO.RAMP.005	Champ d'application
AR.GEN.415	Généralités	ARO.RAMP.100	Généralités
AR.GEN.420	Critères de priorité	ARO.RAMP.105	Critères de priorité
AR.GEN.425	Collecte d'informations	ARO.RAMP.110	Collecte d'informations
AR.GEN.430	Qualification des inspecteurs au sol	ARO.RAMP.115	Qualification des inspecteurs au sol
---	---	ARO.RAMP.120	Agrément des organismes de formation
AR.GEN.435	Exécution d'inspections au sol	ARO.RAMP.125	Exécution d'inspections au sol
AR.GEN.440	Classement des constatations	ARO.RAMP.130	Classement des constatations
AR.GEN.445	Actions prises en réponse aux constatations	ARO.RAMP.135	Actions prises en réponse aux constatations
AR.GEN.450	Immobilisation au sol d'un aéronef	ARO.RAMP.140	Immobilisation au sol d'un aéronef
AR.GEN.455	Comptes rendus	ARO.RAMP.145	Comptes rendus
AR.GEN.460	Tâches de coordination de l'Agence	ARO.RAMP.150	Tâches de coordination de l'Agence
AR.GEN.465	Rapport annuel	ARO.RAMP.155	Rapport annuel
AR.GEN.470	Information du public	ARO.RAMP.160	Information du public

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
partie-AR	Appendices	Partie-ARO	Appendices
Appendice IV	Certificat de transporteur aérien	Appendice I	Certificat de transporteur aérien
Appendice V	Spécifications techniques	Appendice II	Spécifications techniques
Appendice VI	Liste des agréments spécifiques	Appendice III	Liste des agréments spécifiques
Appendice I	Formulaire standard de compte rendu	Appendice IV	Formulaire standard de compte rendu
Appendice II	Formulaire de preuve d'inspection au sol	Appendice V	Formulaire de preuve d'inspection au sol
Appendice III	Rapport d'inspection au sol	Appendice VI	Rapport d'inspection au sol

Tableau 1: Correspondance entre le CRD et l'avis pour la partie-ARO

II. Consultation

56. Le NPA 2008-22 a été publié sur le site internet de l'EASA (<http://www.easa.europa.eu>) le 31 octobre 2008. Le NPA 2009-02 a été publié le 30 janvier 2009. La période de consultation de ces NPA a été prolongée conformément à l'article 6, paragraphe 6, de la procédure de réglementation⁷, à la demande des parties prenantes, afin qu'elle puisse coïncider avec les périodes de consultation des premiers NPA d'élargissement⁸. Aux dates de clôture du 28 mai 2009 (NPA 2008-22) et du 31 juillet 2009 (NPA 2009-02), l'Agence avait reçu 9 405 commentaires relatifs aux parties-AR et OR, émanant de plus de 400 commentateurs, notamment d'autorités aéronautiques nationales, d'organismes professionnels, d'entreprises privées et de personnes privées. Le nombre total de commentaires pour les deux NPA s'élevait à 18 243.
57. Les commentaires ont été passés en revue conformément à l'approche commune d'élargissement des compétences au sein de l'Union européenne établie par l'Agence et la Commission européenne, et validée par le conseil d'administration et le comité de l'EASA.⁹
58. Les textes modifiés des règles ont été débattus en détail avec les groupes de révision de réglementation constitués pour les NPA 2008-22 et 2009-02. Les groupes de révision ont été composés sur la base des groupes d'élaboration préliminaire constitués pour les tâches de réglementation OPS.001 et FCL.001. La participation à ces groupes d'élaboration préliminaire a été élargie afin d'y inclure des représentants des parties prenantes, ainsi qu'un représentant du département

⁷ Décision du conseil d'administration de l'EASA 08-2007, modifiant et remplaçant la Procédure de réglementation adoptée lors de l'assemblée du Conseil d'administration 03-2007 du 13 juin 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management).

⁸ Plus particulièrement, le NPA 2008-22, relatif aux exigences applicables aux autorités et aux organismes, et le NPA 2009-02, sur les modalités d'exécution applicables aux exploitations aériennes de transporteurs de l'UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

⁹

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

de normalisation de l'Agence, en accord avec les règles des procédures de participation aux groupes de réglementation. La partie-AR a été traitée avec la partie-OR afin d'assurer l'uniformité des résultats et l'efficacité du processus de révision. Le processus de révision comprenait également une coordination étroite avec les groupes de révision établis pour les exigences techniques applicables aux exploitations aériennes (OPS) (NPA 2009-02b) ainsi qu'une consultation des groupes d'élaboration préliminaire établis pour le second élargissement (aérodrome, gestion de la circulation aérienne, services de navigation aérienne).

59. Les CRD pour la partie-AR et la partie-OR, qui reprenaient un résumé des commentaires et les réponses correspondantes de l'Agence, ainsi que le texte modifié, ont été publiés sur le site internet de l'Agence le 4 octobre 2010. Les CRD reprenaient une liste de toutes les personnes ou organismes ayant émis un commentaire. À la date de clôture du 6 décembre 2010, l'Agence avait reçu 1 020 réactions sur les parties AR et OR émanant de plus de 70 commentateurs, notamment d'autorités aéronautiques d'Autriche, de Belgique, d'Allemagne, de France, de Finlande, d'Italie, d'Irlande, des Pays-Bas, de Norvège, d'Espagne, de Suède, de Suisse, du Royaume-Uni, ainsi que d'organismes professionnels, d'organismes à but non lucratif, d'entreprises privées et de quelques personnes privées. La FAA (Federal Aviation Administration) américaine a également revu les CRD et n'a émis aucun commentaire. Parmi toutes les réactions reçues, 530 se rapportent à la partie-AR et 490 à la partie-OR. La majorité des commentaires portait sur les sous-parties GEN. Environ 20 % des 1 020 réactions portaient sur les AMC et les GM relatives à la partie-AR et la partie-OR.

Le schéma ci-dessous présente la répartition des commentaires relatifs à la partie-AR uniquement pour les différentes sous-parties.

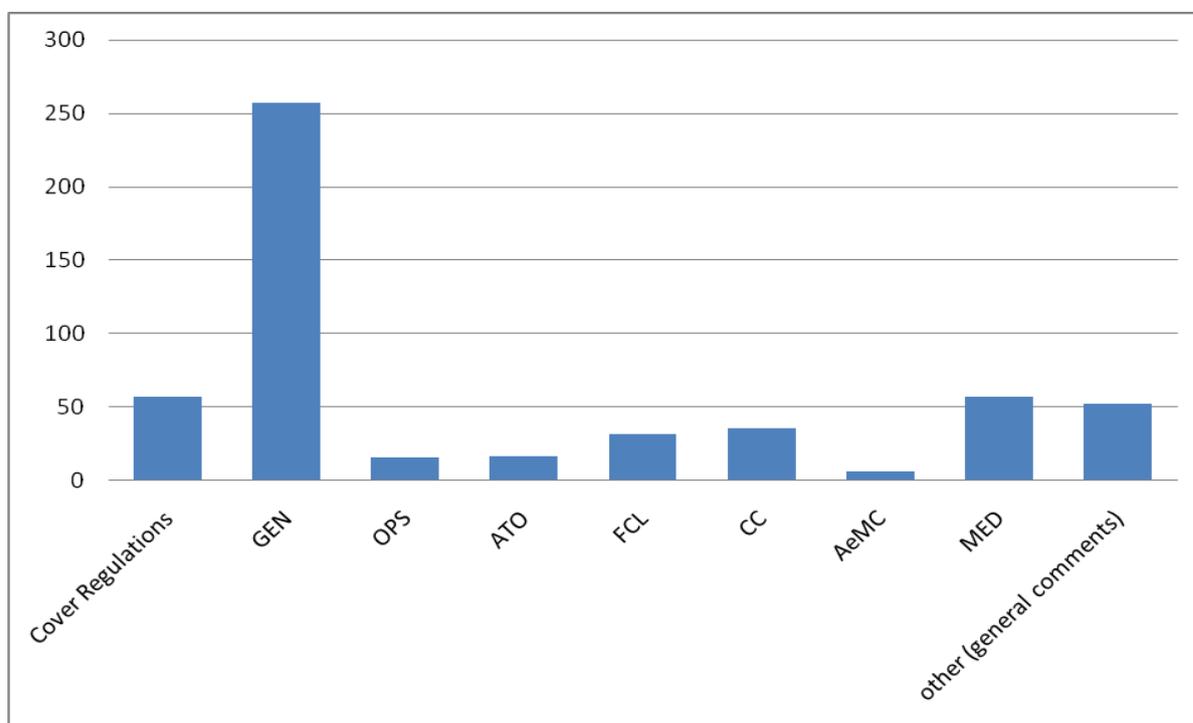


Illustration 4: Réactions à la partie-AR - répartition

60. L'origine des réactions est indiquée ci-dessous. Si l'on considère que les réactions émanant d'associations représentant l'industrie sont généralement envoyées au nom de leurs membres individuels, on peut supposer que la partie dévolue à l'industrie est sous-représentée dans ce graphique. Il n'est toutefois pas surprenant que la majorité des réactions émane d'autorités aéronautiques nationales.

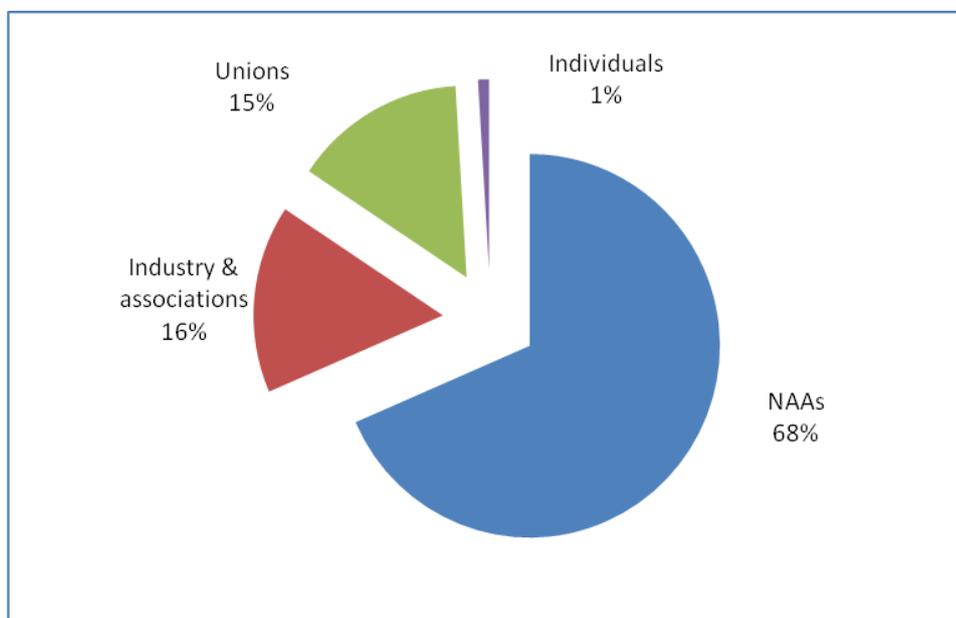


Illustration 5: réactions à la partie-AR - origine

III. Champ d'application et mise en application

61. Bien que cet avis ne soit présenté que pour les exploitations à des fins de CAT, la partie-ARO proposée dans le présent avis s'applique à tous les types d'exploitations aériennes, y compris les exploitations commerciales à des fins autres que CAT, les exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe et d'aéronefs à motorisation non complexe. Ainsi, à l'issue du processus d'adoption, la précision et la cohérence des règles sera garantie pour tous les types d'exploitations aériennes (exploitations commerciales et non commerciales). Il est souligné que toute exigence relative aux autorités, prévue pour s'appliquer également aux exploitations à des fins autres que CAT, restera en attente jusqu'à l'adoption des avis comportant les exigences techniques correspondantes (par exemple la partie-NCC, la partie-NCO et la partie-SPO).

La sous-partie GEN de la partie-ARO définit des exigences communes relatives aux autorités compétentes; elle comporte trois sections:

- Section 1 généralités;
- Section 2 gestion; et
- Section 3 supervision, certification et application.

62. Ces sections mettent en œuvre les articles pertinents du règlement de base en ce qui concerne les interactions entre les organismes agréés et l'autorité compétente,

la coopération et les échanges d'informations entre autorités compétentes et avec l'Agence, l'approbation d'autres moyens de mise en conformité que ceux établis par l'Agence, la nécessité de réagir immédiatement à un problème de sécurité ainsi que les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de révocation de certificats et agréments. La sous-partie GEN contient en outre des exigences en termes d'organisation et de système de gestion applicables aux autorités compétentes, qui concernent directement les capacités de supervision des autorités compétentes.

Règlement de base	Exigences applicables aux autorités
Article 2, paragraphe 2, point d). Objectifs Article 15 Échange d'informations	Programme de sécurité (article 3 du règlement)
Article 18 Mesures adoptées par l'Agence Article 19 Avis, spécifications de certification et documents d'orientation	Moyens de mise en conformité (ARO.GEN.120)
Article 7 Pilotes	Capacités de supervision (article 4 du règlement) Supervision (ARO.GEN.300)
Article 7 Pilotes (ATO, AeMC, FSTD)	Programme de supervision (AOR.GEN.305)
Article 8 Exploitation	Certification initiale (ARO.GEN.310 et 315) Changements - organismes (ARO.GEN.330) Constatations - organismes (ARO.GEN.350)
Article 8, para. 4 Exploitation - Membres de l'équipage de cabine	Constatations et mise en application - personnes (ARO.GEN.355)
Article 10 Supervision et application	Supervision (ARO.GEN.300) Programme de supervision (ARO.GEN.305) Constatations (ARO.GEN.350) Mise en application - personnes (ARO.GEN.355)
Article 13 + annexe V - Entités qualifiées	Attribution des tâches (ARO.GEN.205)
Article 15 Échange d'informations	Informations fournies à l'Agence (ARO.GEN.125) Programme de supervision (ARO.GEN.305) Système de gestion (ARO.GEN.200)
Article 14 Mesures dérogatoires Article 15 Échange d'informations Article 22(1) Certification de l'exploitation	Réaction immédiate à un problème de sécurité (ARO.GEN.135)
Article 24 Contrôle de l'application des règles	Système de gestion (ARO.GEN.200) Changements apportés au système de gestion (ARO.GEN.210)
Article 54 Inspections dans les États membres	Changements apportés au système de gestion (ARO.GEN.210) Archivage (ARO.GEN.220)

Tableau 2: articles du règlement de base et AR correspondantes

63. Conformément à l'approche intégralement systémique, les exigences de la sous-partie GEN ont été élaborées de manière préliminaire en vue d'assurer autant que possible l'uniformité et la compatibilité avec les règles pertinentes en ce qui concerne les aéroports, la gestion de la circulation aérienne / les services de navigation aérienne ainsi que la navigabilité. Compte tenu de leur caractère général, les modalités d'exécution proposées prennent pleinement en compte les

éléments critiques (CE) d'un système de supervision de la sécurité définis par l'OACI¹⁰, notamment en ce qui concerne:

- CE-3: système d'aviation civile de l'État et fonctions de supervision de la sécurité.
- CE-4: qualification et formation du personnel technique.
- CE-5: orientation technique, outils et fourniture d'informations critiques en termes de sécurité.
- CE-6: obligations en matière d'octroi de licences, de certification, d'habilitations ou d'agrément.
- CE-7: obligations en matière de surveillance.
- CE-8: résolution de problèmes de sécurité.

64. Les normes OACI relatives à la mise en œuvre d'un programme de sécurité de l'État (PSE) invitent l'État à établir des mécanismes visant à garantir le contrôle efficace de ces éléments critiques¹¹. Par conséquent, les exigences proposées dans le cadre de la sous-partie GEN soutiendront les États membres dans leurs initiatives de mise en application des PSE.

65. Les règles proposées reposent en outre sur les dispositions pertinentes de l'EU-OPS, sous-partie C «certification et supervision des exploitants»¹², ainsi que sur les dispositions présentes dans les JIP des JAA. Les modalités d'exécution et les AMC associés établis à la sous-partie GEN de la partie-ARO sont totalement cohérents par rapport aux normes pertinentes relatives à la supervision de la sécurité reprises à l'annexe 6, partie I, appendice 5 et partie 3, appendice 1, de l'OACI.

¹⁰ Se reporter au document 9735 de l'OACI 9735 *Manuel d'audits de la supervision de la sécurité*, 2^e édition — 2006, Appendice C - dans le cadre du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité de l'OACI, la capacité d'un État à superviser la sécurité est déterminée par l'évaluation de la mise en œuvre effective des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité.

¹¹ Voir l'annexe 1, pièce jointe C, de l'OACI et l'annexe 6, pièce jointe J, de l'OACI «Cadre pour le programme de sécurité de l'État» § 3.1.

¹² Des tableaux de comparaison des règles pour les EU-OPS et JAR-OPS 3 ont été fournis dans les CRD relatifs à la partie-AR et la partie-OR, cf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

Annexe 6, partie 1 - appendice 5 de l'OACI Annexe 6, partie 3 - appendice 1 de l'OACI	Règles de l'AESA et AMC/GM associés
1. Législation aéronautique principale	Règlement de base ORO.GEN.140
2. Règlements d'exploitation spécifiques	Règlement (CE) n° 216/2008; Exigences essentielles, Règlement (CE) n° 2042/2003 ¹³ Partie-ARO, sous-partie OPS
3. Structure CAA et fonctions de supervision de sécurité	ARO.GEN.200(a)(2) nombre suffisant de membres du personnel Règlement, article 4
4. Orientation technique	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Personnel technique qualifié	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 et 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Obligations en matière d'octroi de licences et de certification	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Obligation de surveillance continue	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Résolution de problèmes de sécurité	ARO.GEN.200(a)(1) et ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Tableau 3: correspondance entre les normes pertinentes de l'OACI relatives à la supervision et la partie-ARO/partie-ORO

66. En proposant des exigences communes qui peuvent être appliquées à tous les types de certificats et d'agrément, la sous-partie GEN de la partie-ARO applique les conclusions du rapport COrA des JAA en termes de supervision liée aux performances, et des processus d'agrément simplifiés fournissant une uniformité dans les agréments d'organismes, lorsqu'une telle uniformité est essentielle pour que les organismes mettent en œuvre des systèmes de gestion efficaces (de la sécurité). L'objectif poursuivi par l'OACI en introduisant la notion de SGS dans tous les domaines de l'aviation amène nécessairement aux mêmes principes de base en termes de gestion et d'agrément des organismes.
67. La partie-ARO reposant sur des documents réglementaires existants et proposant des exigences entièrement alignées sur les normes OACI pertinentes en matière de système de supervision de la sécurité des États, les tâches de base dont doit s'acquitter l'autorité et qui sont définies dans les IR proposées dans le présent avis ne sont pas fondamentalement différentes de celles qui sont déjà accomplies aujourd'hui par les autorités compétentes. Toute tâche additionnelle éventuelle trouve sa justification soit directement dans le règlement de base (à savoir l'application des articles qui font partie du premier élargissement, la réalisation de

¹³ Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission 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. *JO L 315, 28.11.2003, p. 1.*

l'objectif fondamental du règlement de base en termes de sécurité, de normalisation et d'harmonisation), soit dans les normes OACI relatives à l'établissement d'un PSE.

ARO.GEN Section 1 - généralités

68. La section 1 complète les exigences applicables aux États membres définies au règlement (article 4 - Surveillance des capacités) par des exigences générales applicables aux autorités compétentes. Elle vise principalement à faciliter la coopération et l'échange d'informations entre les autorités et l'Agence, ainsi qu'entre les autorités elles-mêmes. Ces dispositions découlent d'exigences de niveau supérieur établies dans le règlement de base (plus particulièrement les articles 5, paragraphe 5; 7, paragraphe 6; 8, paragraphe 5; 10; 15; 22, paragraphe 1 et 24. La section 1 comporte également des obligations en termes de documentation de supervision, qui complètent par une référence aux éléments critiques de l'OACI CE-5 «orientation technique, outils et fourniture d'informations critiques en termes de sécurité» les dispositions pertinentes relatives aux capacités de supervision incluses dans le règlement.
69. La section 1 demande en outre aux autorités compétentes de fournir à l'Agence des informations pertinentes relatives à la sécurité (ARO.GEN.125(b)). Bien que la directive 2003/42/CE ¹⁴ établisse le concept de comptes rendus de sécurité obligatoires dans le cas d'incidents sérieux, il semblait que les mesures de mise en œuvre associées n'établissaient pas d'exigences explicites ¹⁵ quant à la nécessité de transmettre à l'Agence, dans un format adapté, toutes les informations disponibles relatives à la sécurité. L'Agence devrait normalement être informée de problèmes liés à la conception, aux données d'adéquation opérationnelle (OSD) et à la sécurité de l'exploitation, comme identifié dans le programme européen de sécurité aérienne (EASP), ou à des domaines spécifiquement identifiés par l'Agence comme présentant un intérêt en termes de sécurité. Les documents AMC seront inclus pour l'AR.GEN.125(b) comme résultat du travail actuellement en cours dans le cadre du système interne de compte rendu d'événements (IORS) de l'Agence. À son tour, cette mesure constituera un outil essentiel pour l'Agence aux fins de mettre sur pied la révision annuelle de sécurité demandée par le législateur ¹⁶.
70. La section 1 inclut des exigences destinées à traiter d'autres moyens de mise en conformité que les moyens acceptables de conformité établis par l'Agence. Le terme «moyens acceptables de conformité» (AMC), tel qu'établi aux articles 18 et 19 du règlement de base est principalement utilisé pour qualifier des documents techniques/procéduraux que doivent utiliser les États membres et l'industrie lorsqu'ils appliquent le règlement de base et ses IR. À cet égard, un AMC représente un moyen de se conformer à la règle. Les documents de ce type

¹⁴ Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile (*JO L 167, 4.7.2003, p. 23*).

¹⁵ Article 2 du règlement (CE) n° 1321/2007 du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'exécution pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la Directive 2003/42/EC du Parlement européen et du Conseil présentant un intérêt pour l'EEE (*OJ L 294, 13.11.2007, p. 3*).

¹⁶ Article 15, paragraphe 4, du règlement de base.

publiés par l'Agence ne constituant pas une loi, ils ne peuvent être contraignants pour les personnes soumises au règlement et ces dernières peuvent décider de se conformer aux exigences applicables par le biais d'autres moyens. Toutefois, l'intention du législateur était que ces documents fournissent une certitude légale pour les postulants et qu'ils contribuent à une application uniforme, c'est pourquoi il leur a conféré une présomption de conformité à la règle. Les AMC engagent les autorités compétentes à ce que les personnes soumises au règlement qui s'y conforment soient assimilées à des personnes en conformité avec la loi. On autorise cependant une certaine flexibilité, car des parties prenantes pourraient proposer d'autres moyens de mise en conformité à leur autorité compétente et, pour autant qu'elles puissent démontrer qu'un niveau équivalent de sécurité peut être garanti, ces autres moyens de mise en conformité pourraient être alors approuvés et appliqués.

71. La proposition reprise dans le CRD visait à assurer un traitement uniforme de telles alternatives par les autorités compétentes et à fournir une transparence totale, qui fait défaut dans le système actuel. La base légale sur laquelle reposent le mécanisme d'utilisation d'autres moyens de mise en conformité et les obligations des autorités compétentes est notamment établie aux articles 5, paragraphe 5, 7, paragraphe 6 et 8, paragraphe 5, du règlement de base, lesquels établissent que des modalités d'exécution seront adoptées sur la manière de délivrer, de maintenir et de modifier les certificats et agréments. Étant donné que les autres moyens de mise en conformité sont principalement utilisés par des candidats en vue d'établir la conformité aux modalités d'exécution, l'Agence a jugé bon d'établir un processus applicable tant aux postulants qu'aux autorités, permettant de traiter ces autres moyens de mise en conformité. En ce qui concerne les obligations et le rôle de l'Agence, ils trouvent leur base légale dans les pouvoirs qui lui sont attribués en matière de contrôle de l'application des règles par les autorités compétentes et de normalisation de leur exécution (voir le règlement de base, articles 10 et 24).
72. À des fins de normalisation et d'harmonisation, l'autorité compétente a l'obligation d'informer l'Agence de tout autre moyen de mise en conformité qu'elle a approuvé ou qu'elle utilise, ainsi que de mettre à la disposition de tous les organismes et de toutes les personnes sous sa supervision l'autre moyen de mise en conformité que l'autorité compétente utilise elle-même pour satisfaire aux règles applicables. Cette mesure introduit une nouvelle tâche pour les autorités compétentes, qui peut toutefois être mise en œuvre sur la base de mécanismes et de procédure existants. La charge additionnelle devrait donc être limitée.
73. Il apparaît clairement au travers des commentaires aux NPA et des réactions au CRD qu'une majorité de parties prenantes favoriserait un contrôle systématique préalable par l'Agence de tous les autres moyens de mise en conformité avant leur approbation ou une mise en œuvre par l'autorité compétente. L'argument principal réside dans le maintien de règles du jeu équitables et la suppression de toute incertitude qui résiderait dans le fait que tout autre moyen de mise en conformité approuvé par l'autorité compétente sans intervention de l'Agence pourrait être remis en question par la suite, lors d'une inspection de normalisation par exemple. Le règlement de base ne prévoit aucune mesure relative à une approbation préalable par l'Agence puisque l'application des règles est laissée à la décision des États membres. Par conséquent, ces inquiétudes ne peuvent être

traitées par le biais du système légal actuel. Néanmoins, pour prendre en compte les inquiétudes de la partie prenante, on envisage un élément atténuateur consistant à rendre explicite l'exigence demandant à l'autorité compétente d'établir un système permettant d'évaluer de manière uniforme et de contrôler tous les autres moyens de mise en conformité qu'elle utilise ou que des organismes sous sa supervision utilisent. Il est important de noter, dans ce contexte, que l'utilisation d'autres moyens de conformité approuvés par une autorité compétente est limitée à l'organisme en question. Les autres organismes prévoyant d'utiliser les mêmes autres moyens de mise en conformité doivent à nouveau les présenter à leur autorité compétente.

74. Enfin, en réponse aux réactions au CRD, l'Agence a simplifié les définitions en supprimant le terme «moyen supplémentaire de mise en conformité» et en développant la définition des «autres moyens de mise en conformité» afin de couvrir ces mesures qui offrent une alternative à des AMC existants et de nouveaux moyens d'établir la conformité au règlement de base et ses modalités d'exécution lorsque aucune AMC associée n'a été adoptée par l'Agence.

ARO.GEN Section 2 - gestion

75. Les règles reprises à la section 2 demandent aux autorités compétentes d'établir et de maintenir un système de gestion aux fins de s'acquitter de leurs obligations et d'exercer leur responsabilité, comme indiqué dans la partie-ARO. Les éléments principaux qui constituent un tel système de gestion ont inspiré les exigences relatives à un système de gestion type applicable aux organismes:
- politiques et procédures documentées;
 - personnel en suffisance et correctement qualifié, y compris l'obligation de planifier la disponibilité du personnel;
 - désignation de personnel d'encadrement pour les différents secteurs d'activité;
 - adéquation des matériels et des installations;
 - une fonction de contrôle de la conformité du système de gestion, incluant la désignation d'une personne ou d'un groupe de personnes responsables de la fonction de contrôle de la conformité;
 - la nécessité de veiller à ce que les tâches de certification et de supervision effectuées au nom de l'autorité compétente satisfassent aux exigences applicables;
 - un système pour identifier des changements qui ont une incidence sur le système de gestion et pour prendre les actions lui permettant de rester efficace; et
 - un système d'archivage afin de garantir la traçabilité des activités exécutées.
76. Ces exigences relatives au système de gestion sont complétées par l'exigence spécifique d'établir des procédures pour l'échange efficace d'informations et l'assistance à d'autres autorités, ce qui précise davantage les exigences de l'article 15, paragraphe 1, du règlement de base. L'ensemble d'exigences communes applicables aux systèmes de gestion des autorités compétentes proposé à la section 2 est directement lié aux éléments critiques définis par l'OACI en matière

de systèmes de supervision, CE-4 «Qualification et formation du personnel technique» et CE-5 «Orientations techniques, outils et fournitures d'informations critiques pour la sécurité». Ces exigences appuient la mise en œuvre des PSE et doivent contribuer à créer un système de supervision efficace dans le but d'encourager les organismes soumis à réglementation à mettre en œuvre des systèmes de gestion conformes à la partie-ORO.

77. Aux fins d'appuyer le processus de normalisation et de faciliter l'évolution du processus vers un contrôle continu¹⁷, la section 2 demande également aux autorités compétentes de fournir à l'Agence la documentation pertinente relative à leur système de gestion et aux changements qui s'y appliquent.
78. En ce qui concerne la sous-partie ARO.GEN.205, certains États membres ont remis en question l'intégration de dispositions spécifiques dans la partie-ARO, en déclarant que l'article 13 et l'annexe V du règlement de base traitaient cette question de manière suffisante. À l'inverse, l'Agence estime que le règlement de base ne décrit pas comment remplir les obligations établies et par conséquent maintient ses dispositions dans une version modifiée: la règle établit maintenant que l'autorité compétente peut attribuer des tâches de certification et de supervision à des personnes morales ou physiques et s'attache aux critères à respecter. De telles règles spécifiques visent à garantir que toute tâche de certification ou de supervision exécutée au nom de l'autorité compétente soit conforme aux exigences applicables, de la même manière qu'on le demande aux organismes lorsqu'ils sous-traitent des activités couvertes par le champ d'application de leur agrément. Cette nouvelle modalité d'exécution a pour objectif principal d'assurer un niveau élevé de sécurité dans les activités de certification et de supervision de l'autorité compétente, ainsi qu'une application uniforme des dispositions pertinentes du règlement de base. Cette nouvelle règle n'interfère pas avec la flexibilité octroyée aux États membres en ce qui concerne la désignation d'une ou de plusieurs entités en qualité d'autorité compétente selon la définition fournie dans l'article 4.1 du règlement; elle est applicable au sein de chaque autorité compétente désignée par un État membre.
79. Bien que les dispositions de la section 2 découlent des exigences existantes, telles que celles reprises à la section B du règlement (CE) n° 2042/2003, qui couvre l'organisation des autorités compétentes, la qualification et la formation, les procédures, les installations, l'archivage et autres, elles prévoient que les autorités compétentes doivent s'acquitter de quelques nouvelles tâches:
- a. transmettre à l'Agence les procédures et les modifications qui sont apportées, informer l'Agence des changements apportés au système de gestion (ARO.GEN.200(d) et ARO.GEN.210(c));
 - b. définir et mettre en œuvre des procédures de participation à un échange mutuel d'informations, ainsi que d'assistance envers les autres autorités compétentes (ARO.GEN.200(c)); et

¹⁷ La notion de contrôle continu (CMA) impliquera la mise en place d'un système destiné à contrôler les États membres en permanence selon une méthode harmonisée et uniforme. Le contrôle de la capacité de supervision de sécurité des États membres reposera sur les quatre étapes principales suivantes: (1) recueillir et valider des données de sécurité, (2) analyser et mesurer le niveau de capacité de supervision de sécurité, (3) identifier des défaillances et évaluer les risques correspondants, (4) élaborer et mettre en œuvre des stratégies visant à atténuer les risques.

- c. mettre en œuvre un système de contrôle de la conformité intégrant les processus d'audit interne et de gestion des risques et de la sécurité (ARO.GEN.200, para. a, points 4) et 5)), comportant un système destiné à évaluer initialement et de manière continue les personnes physiques ou morales qui s'acquittent de tâches de certification ou de supervision au nom de l'autorité compétente (ARO.GEN.205).
80. Bien que pour les tâches a et b, on puisse supposer que les autorités peuvent s'appuyer sur des ressources et des canaux de communication existants, il est clair que la mise en œuvre de la tâche c est susceptible de nécessiter des ressources additionnelles. Les responsabilités qui incombent aux États membres de fournir aux autorités compétentes les capacités et les ressources nécessaires pour la supervision afin qu'elles puissent s'acquitter de leurs tâches conformément aux exigences applicables, sont clairement établies à l'article 4, paragraphe 4, du règlement. Ceci constitue la base légale pour s'assurer que toutes les tâches additionnelles peuvent être financées. Il est important de noter, dans ce contexte, qu'un système de gestion efficace, qui inclut un contrôle de la conformité et une gestion des risques et de la sécurité, contribuera également à assurer la rentabilité des processus de certification et de supervision et à faciliter la mise en œuvre des PSE.
81. En outre, les dispositions de la section 2 intègrent maintenant les obligations suivantes:
- a. l'autorité compétente maintient une liste de tous les certificats d'organismes, des certificats de qualification FSTD, ainsi que des licences, qualifications, autorisations ou attestations délivrées au personnel (ARO.GEN.220(b));
 - b. les autorités compétentes archivent l'évaluation d'autres moyens de mise en conformité proposés par des organismes soumis à certification, ainsi que l'évaluation des autres moyens de mise en conformité utilisés par l'autorité compétente elle-même (ARO.GEN.220(a), point 11); et
 - c. la mise en œuvre d'un système destiné à planifier la disponibilité du personnel (ARO.GEN.200(a), point 2).
82. Bien que les règles actuelles n'incluent pas d'exigences explicites de ce type, on peut supposer que les autorités compétentes ont bel et bien déjà instauré des systèmes qui satisfont à ces nouvelles exigences dans leur administration des certificats et des agréments, ainsi que dans leur gestion du personnel.

ARO.GEN Section 3 – supervision, certification et application

83. La présente section, au sein de la sous-partie GEN de la partie-ARO, fournit aux autorités compétentes les éléments nécessaires relatifs à la manière d'interagir avec des organismes et des personnes soumis à réglementation. Elle décrit les principes généraux de supervision, aborde des éléments relatifs aux programmes de supervision et détaille les actions spécifiques, les rôles et les responsabilités des autorités compétentes dans les processus de certification, de supervision continue et de mise en application. Elle repose sur des procédures établies dans des règlements existants. Les règles de supervision prennent en compte les exigences de niveau supérieur contenues dans le règlement de base pour s'assurer que la supervision n'est pas limitée aux organismes et aux personnes certifiées par l'autorité compétente.

84. Les dispositions pertinentes découlent des JIP des JAA, ainsi que des JAR-OPS et JAR-FCL, et des exigences reprises à la section B des règlements (CE) n° 1702/2003¹⁸ et (CE) n° 2042/2003. Les articles pertinents du règlement de base sont les suivants pour les OPS: 8(5); pour le FCL: 7(6); pour la coopération dans la supervision: articles 10, 11 et 15. En réponse à un retour d'informations d'une partie prenante, des instructions plus spécifiques sur la certification initiale et la supervision, traitant plus particulièrement des processus, des qualifications et du nombre disponible de membres du personnel, de la validité des licences et des qualifications pour les instructeurs de vol, etc., seront incluses dans les AMC et GM.
85. La proposition reprise dans le NPA comprenait des éléments issus des recommandations COrA, relatives à la délivrance d'un certificat d'organisme unique aux organismes titulaires d'agrément en vertu de plusieurs parties. L'analyse des commentaires au NPA indique clairement que cette notion de «certificat unique» n'est pas soutenue: les représentants de l'industrie sont inquiets par rapport au fait que l'OACI ne demande pas d'agrément d'organisme «supérieur» en plus des AOC, ce qui provoquerait, si l'on conserve cette notion de certificat unique, une spécificité européenne sans reconnaissance internationale. Selon certaines autorités compétentes, les conditions de délivrance d'un certificat unique et le lien entre un certificat d'organisme individuel et des certificats par domaines (AOC, ATO, AeMC) ne sont pas clairement établis. Elles déclarent en outre que le certificat unique d'organisme engendrerait une augmentation significative de la charge de travail pour les autorités, qui ne se justifie pas en termes de sécurité. Les objectifs fondamentaux du concept de certificat unique d'organisme pouvant être atteints sans imposer la délivrance d'un document unique, l'Agence a accepté de ne pas maintenir ce concept. En effet, en termes d'efficacité de la supervision, il est beaucoup plus logique de rationaliser le programme de supervision applicable aux organismes titulaires d'agrément en vertu de plusieurs parties plutôt que de délivrer un certificat individuel d'organisme. L'obtention de crédits à des rubriques de l'audit est autorisée dans le cas d'organismes certifiés en vertu de plusieurs parties, comme le décrivent les AMC de l'ARO.GEN.305.
86. Le NPA comportait également une proposition de coopération dans la supervision¹⁹, visant à créer la base pour garantir une efficacité optimale de la supervision des activités qui ne sont pas limitées géographiquement à l'État membre dans lequel le certificat a été délivré. L'objectif principal poursuivi par les dispositions de coopération dans la supervision est d'amener une dimension européenne à cette activité de supervision, en encourageant une utilisation optimale des ressources locales de supervision, tout en veillant à ce que toutes les personnes, les organismes ou aéronefs soient soumis à une supervision régulière. Cette mesure mettrait en œuvre certaines des recommandations spécifiques de la conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale

¹⁸ Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipement associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production. *JO L 243, 27.09.2003, page 6.*

¹⁹ Le terme «supervision collective» utilisé dans la note explicative du NP à 2008-22 est maintenant remplacé par «coopération dans la supervision», qui reflète plus précisément l'intention sous-jacente des dispositions concernées.

de supervision de la sécurité (tenue dans les locaux de l'OACI en 1997) au cours de laquelle on a souligné la nécessité de coordonner et d'harmoniser les principes et les procédures d'évaluation de la supervision de la sécurité et reconnu les avantages d'adopter une vision régionale. La proposition de l'Agence a été largement commentée. La majeure partie des commentaires émanait d'autorités compétentes, qui exprimaient leurs inquiétudes quant au risque que les responsabilités de supervision perdent de leur clarté et aux aspects pratiques de la coopération entre autorités, lorsque des systèmes légaux ou des usages linguistiques différents pourraient constituer des obstacles potentiels. Les inquiétudes exprimées par l'industrie concernaient la charge de travail supplémentaire et le risque possible du double emploi des activités de supervision dans le cas d'organismes opérant dans plusieurs États membres.

87. Conformément aux recommandations faites par le groupe de révision AR/OR et à la suite d'une réunion spécifique avec les représentants du groupe consultatif des autorités nationales (AGNA), les dispositions pertinentes de l'ARO.GEN.Section 3 ont été affinées de manière à traiter les principaux points d'inquiétude exprimés par les parties prenantes. Une approche reposant sur les risques prenant principalement en compte les priorités identifiées par le plan de sécurité des États en termes de sécurité et auquel il est fait référence à l'article 3 du règlement, sera utilisée pour déterminer le champ d'application de la tâche de supervision qui s'applique à des activités effectuées sur le territoire des États membres par des personnes ou des organismes qui n'ont pas été certifiés par l'autorité compétente. La responsabilité principale de l'autorité compétente qui a délivré le certificat reste inchangée. La proposition est complétée par des dispositions visant à une coopération à titre bénévole sous la forme d'accord établis entre autorités, de manière à ce qu'une partie de la tâche de supervision puisse être exécutée par l'autorité sur le territoire de laquelle l'activité est effectuée, ce qui augmentera ainsi la visibilité desdites activités. Cette mesure devrait encourager les autorités compétentes à faire un usage optimal des ressources locales de l'autorité. Les modalités d'exécution liées aux constatations et à la mise en application (ARO.GEN.350 et AR.GEN.355) ont été modifiées en conséquence. L'ARO.GEN.350 a été en outre modifié pour assurer la cohérence avec l'ARA.CC en ce qui concerne la falsification et la fraude. Un nouveau sous-paragraphe ARO.GEN.300 (f) est ajouté pour inclure la disposition relative à l'obligation des autorités compétentes de recueil et de traitement des informations jugées utiles pour la supervision, qui repose sur la disposition définie précédemment à l'AR.GEN.425(a), dans la mesure où la collecte de ces informations ne concerne pas uniquement les inspections au sol. Cette disposition appuiera la détermination de priorités de sécurité en vue de mettre en œuvre un système de supervision reposant sur les risques et de contrôle continu.
88. Bien que l'Agence ait modifié sa proposition relative à la coopération dans la supervision pour répondre aux principales inquiétudes exprimées par les États membres, elle insiste sur l'importance d'étendre la supervision à toutes les activités exercées sur le territoire d'un État membre et d'accroître la coopération entre les autorités compétentes des États membres afin de faire face aux défis du marché commun: un nombre accru de pilotes et d'exploitants peut exercer ses privilèges dans un État de l'UE autre que celui initialement responsable de la supervision. Par conséquent, l'Agence suggère de revoir la mise en œuvre des

dispositions relatives à la coopération dans la supervision et le fonctionnement correct du système de supervision à l'avenir, non seulement pour détecter à un stade précoce les lacunes possibles du système, mais également pour déterminer la nécessité d'élaborer des dispositions plus spécifiques dans le but de favoriser l'établissement de capacités de supervision au niveau européen, tant en termes de sécurité que d'utilisation efficace des ressources.

89. Autre élément important proposé dans le NPA: l'évolution vers un type de supervision reposant sur les risques et les performances, qui découle également de l'initiative COrA. Suite à une évaluation des commentaires du NPA, l'intervalle de 24 mois dévolu à la tâche de supervision qui avait été défini initialement au niveau de la modalité d'exécution a été déplacé vers les AMC de l'AR.GEN.305 pour le CRD, de manière à offrir une certaine flexibilité. Cette modification apportée au niveau des AMC a provoqué des réactions de la part de parties prenantes qui ont exprimé leur profonde inquiétude quant à la mise en œuvre à ce stade d'un système reposant exclusivement sur les risques: selon eux, un tel système ne devrait pas être adopté tant que les organismes soumis à réglementation n'ont pas atteint une maturité suffisante dans leur système de gestion de la sécurité et que les autorités compétentes ne disposent pas de davantage de visibilité de leurs performances en termes de sécurité, au travers de la collecte et de l'analyse de données pertinentes. Certaines parties prenantes ont également indiqué que la flexibilité octroyée pourrait être utilisée pour justifier des réductions supplémentaires des ressources des autorités compétentes. Pour répondre à ces inquiétudes, l'Agence a accepté de rétablir l'intervalle de 24 mois au niveau de la modalité d'exécution et propose maintenant un certain nombre de critères pour allonger ou réduire ce laps de temps standard pour la supervision. Ces dispositions s'appliquent à des organismes certifiés par l'autorité compétente.
90. Les modifications des dispositions relatives à «l'agrément indirect» de certains types d'organismes proposé dans le NPA ont été revues. Cette question est maintenant traitée à l'ARO.GEN.330 «Changements - organismes» et les changements sont classifiés selon qu'ils nécessitent une approbation préalable ou pas de la part de l'autorité compétente. En outre, des dispositions sont prévues pour les organismes qui souhaitent mettre en œuvre des changements sans l'approbation préalable de l'autorité compétente: l'organisme devra disposer d'une procédure qui définit la portée de tels changements et décrit la manière dont ils seront gérés, puis il devra soumettre ladite procédure à l'autorité compétente pour approbation (cf. ARO.GEN.310(c)). Les dispositions modifiées répondent pleinement à l'intention sous-jacente de «l'approbation indirecte» ou de changements «acceptables pour l'autorité».
91. Les modalités d'exécution proposées relatives aux constatations et aux actions d'application ont été modifiées, pour inclure une description des constatations qui était précédemment reprise dans la partie-OR et pour l'aligner sur les modifications apportées aux ARO.GEN.300 et ARO.GEN.305 en ce qui concerne la coopération dans la supervision. En outre, toutes les références à des sanctions ont été supprimées, car elles sont soumises aux règles nationales applicables en vertu de l'article 68 du règlement de base. Enfin, la période de mise en œuvre des actions correctives a été redéfinie pour qu'elle soit conforme aux exigences existantes dans les règles de maintien de navigabilité. L'intitulé de l'ARO.GEN.355 a été modifié à des fins de correspondance avec l'intitulé de l'ARO.GEN.350.

92. Compte tenu qu'une grande partie des modalités d'exécution proposées dans la section III de l'ARO.GEN repose sur des exigences existantes, et compte tenu des obligations des États membres, en vertu des exigences de l'OACI, de mettre en œuvre des systèmes de supervision efficaces dans le cadre de leur programme de sécurité de l'État, les tâches qui sont réellement nouvelles ou qui ne font pas partie de celles découlant des obligations établies par la convention de Chicago, sont limitées aux obligations suivantes:
- a. informer les personnes et les organismes qui font l'objet d'un accord de supervision entre autorités compétentes (ARO.GEN.300(e));
 - b. approuver la procédure de l'organisme portant sur des changements qui ne nécessitent pas d'approbation préalable (ARO.GEN.310(c));
 - c. informer l'autorité compétente qui a délivré le certificat en cas de non-conformité par rapport aux exigences applicables détectée au sein d'un organisme certifié par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, et fournir également une indication du niveau de constatation (ARO.GEN.350(e)); et
 - d. informer l'autorité compétente qui a délivré la licence, le certificat, la qualification ou l'autorisation en cas de non-conformité aux exigences applicables détectée chez une personne certifiée par l'autorité compétente d'un autre État membre (ARO.GEN.355(e)).
93. On peut supposer que les autorités peuvent s'appuyer sur les ressources, les processus de supervision et de certification, ainsi que les canaux de communication existants pour s'acquitter de ces tâches supplémentaires.

ARO.OPS – Exploitations aériennes

94. La sous-partie OPS de la partie-ARO s'applique aux exploitants commerciaux et non commerciaux. Elle définit le processus d'application d'un certificat de transporteur aérien, l'agrément des dispositions relatives aux contrats de location et au partage de codes, la procédure d'agrément des opérations spécifiques, l'agrément de la liste minimale d'équipements (MEL), la détermination d'une zone locale, l'agrément pour l'exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée, l'agrément pour des opérations en hélicoptère au départ ou à destination d'un site d'intérêt public et l'agrément pour des opérations vers un aéroport isolé.
95. L'ARO.OPS est constitué de deux sections:
- ARO.OPS Section 1: Certification des transporteurs aériens exerçant des activités commerciales
 - ARO.OPS Section 2: Agréments
96. Cette sous-partie repose sur les procédures communes de mise en œuvre (JAA) pertinentes pour le JAR-OPS.
97. Les principales questions soulevées en réponse au CRD concernaient l'agrément des dispositions relatives au partage de codes (**ARO.OPS.105**) et aux contrats de location (**ARO.OPS.110**). Des modifications considérables ont été apportées à certaines dispositions de cette section, notamment les dispositions relatives au partage de codes et à la location.

98. La sous-partie **ARO.OPS.020** «Archivage - Enregistrement du certificat et des déclarations de l'exploitant» a été supprimée puisque le processus de certification et de déclaration fait déjà l'objet de la sous-partie ARO.GEN.220.
99. Dans la sous-partie **ARO.OPS.100** «Délivrance du certificat de transporteur aérien», aucun changement de texte important n'a été opéré. Au regard des commentaires, la mention «et les conditions générales» n'est pas explicite. La mention «et les conditions générales» étant déjà intégrée dans la mention «spécifications techniques associées», elle est supprimée.
100. La sous-partie **ARO.OPS.230** «Changements» a été supprimée car cet aspect est suffisamment traité dans les sous-parties ARO.GEN.310(c) et (d), et ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** «Dispositions relatives au partage du code d'identification»: les commentaires émis au sujet du partage de codes et de la location étaient similaires à ceux qui concernaient la disposition équivalente dans la sous-partie ORO.AOC. Une explication détaillée des changements et des justifications est proposée dans la note explicative de la partie-ORO, cf. sous-partie ORO.AOC.
102. Certaines modifications éditoriales ont été opérées et la disposition a été rendue conforme à la sous-partie ORO.AOC.115. Les références au règlement (CE) n° 2111/2005²⁰ (liste de sécurité de l'UE) et à la partie-TCO sont supprimées afin de respecter la modification apportée à la sous-partie ORO.AOC.115. La modification de la sous-partie ORO.AOC.115 interdit aux exploitants européens de délivrer des titres de transport pour des vols exploités par un exploitant susceptible de faire l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.
103. **ARO.OPS.110** «Contrats de location»: cette disposition a fait l'objet d'une reformulation textuelle importante. La disposition relative à la location coque nue sera réévaluée dans le cadre de l'amendement du règlement 2042/2003 (NPA 2010-10 «partie-T»). En outre, des exigences spécifiques ont été introduites concernant la suspension et la révocation de l'agrément des contrats de location coque nue, y compris une référence au règlement (CE) n° 2111/2005.
104. En ce qui concerne la location coque nue, un paragraphe a été ajouté afin de garantir que l'autorité compétente chargée d'agréer le contrat agira en coordination avec l'autorité compétente responsable de la supervision de l'aéronef, conformément au règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, ou de l'exploitation de l'aéronef s'il ne s'agit pas de la même autorité, et que l'aéronef sous contrat de location coque nue sera retiré du CTA de l'exploitant en temps voulu.
105. La location à court terme, en circonstances opérationnelles ou besoins opérationnels urgents, imprévus et d'une durée limitée, fait l'objet de l'article 14.4 du règlement de base. La sous-partie ACJ OPS1.165 fournit une orientation destinée à l'autorité compétente et au preneur de la location à court terme. Un certain nombre de commentaires suggéraient l'inclusion de cet ACJ. Toutefois,

²⁰ Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE.

après évaluation de l'ACJ, celui-ci n'a pas été jugé adapté au cadre légal actuel. Par conséquent, l'ACJ OPS1.165 fera l'objet d'une tâche de réglementation distincte.

106. L'AR.OPS.300 «Procédure de certification», désormais intitulée **ARO.OPS.200** «Procédure d'agrément spécifique» a été modifiée de manière à pourvoir un nouveau modèle de liste d'agrément spécifiques pour les exploitations non commerciales (cf. appendice III – Formulaire AESA 140).
107. ARO.OPS.305, désormais intitulée **ARO.OPS.205** «Approbation de la liste minimale d'équipements» cette disposition a été modifiée à des fins de clarification. La formulation «...et effectuée, selon le cas, un contrôle approprié de l'organisme» est supprimée puisque l'approbation de la MEL et des procédures de maintenance et d'exploitation associées constitue uniquement un processus documentaire.
108. Une nouvelle règle **ARO.OPS.210** «Zone locale» a été ajoutée. Le terme «zone locale» est utilisé dans certaines dispositions pour apporter certains assouplissements, par exemple en ce qui concerne l'applicabilité des exigences d'entraînement des équipages de conduite.
109. Le rayon de cette zone locale sera déterminé par l'autorité compétente en fonction de l'environnement local et des conditions d'exploitation. Une orientation complémentaire sera fournie dans un GM associé à ce paragraphe.
110. La sous-partie **ARO.OPS.215** «Agrément pour l'exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée» est intégrée afin d'exiger de l'État membre la désignation des zones montagneuses et reculées pour lesquelles des exploitations peuvent être autorisées sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité, et d'exiger de l'autorité compétente qu'elle examine l'évaluation des risques et étudie les justifications techniques et économiques de la conduite de ce type d'exploitations avant de les autoriser.
111. Les sous-parties **ARO.OPS.220** «Agrément pour des opérations en hélicoptère au départ ou à destination d'un site d'intérêt public» et **ARO.OPS.225** «Agrément pour des opérations vers un aéroport isolé» sont introduites afin de garantir la mise à disposition d'une liste conforme à ces agréments, les procédures propres aux sites ou aéroports nécessitant d'être évaluées par une autorité compétente avant l'octroi d'un agrément. Accorder un agrément sans définir les sites ou les aéroports auxquels il s'applique ne garantirait pas l'évaluation ni l'élaboration appropriée des procédures propres à ces sites ou ces aéroports.

ARO.OPS – CTA et spécifications techniques

112. Le modèle de CTA, désormais intitulé **Appendice I à la partie-ARO du formulaire AESA 138**, repose sur le modèle de CTA élaboré par l'OACI.
113. Ce modèle a été légèrement modifié. La date d'expiration a été supprimée puisque le CTA est désormais délivré pour une durée illimitée. La référence au CAT et à l'absence de CAT dans le modèle de spécifications techniques a été reportée dans le modèle de CTA. Ainsi, le CTA indiquera si les exploitations menées au titre du CTA le sont à des fins de CAT ou non.
114. Le modèle de spécifications techniques fourni dans l'**appendice I à la partie-ARO du formulaire AESA 139**, repose également sur le modèle élaboré par l'OACI. Il a fait l'objet de quelques modifications. En partie en raison de l'élargissement de son champ d'application (tous les exploitants européens commerciaux doivent être titulaires d'un CTA), mais également en raison des modifications terminologiques, des agréments spécifiques, par exemple la formation de l'équipage de cabine (CC), de la délivrance des certificats CC et des modifications résultant des commentaires émis. Une section relative aux marques d'immatriculation des aéronefs a été incluse. Dans la note de bas de page 6, une phrase a été ajoutée afin d'expliquer que la marque d'immatriculation peut également être indiquée dans la colonne «Remarques» de l'agrément spécifique associé si tous les agréments spécifiques ne s'appliquent pas au même modèle d'aéronef. Dans la note de bas de page 20, une phrase supplémentaire vise à garantir que les aéronefs utilisés à des fins d'exploitation non commerciale, conformément à l'ORO.AOC.125, sont indiqués dans les spécifications techniques.
115. L'**appendice III à la partie-ARO** a été ajouté aux agréments spécifiques délivrés aux exploitants non commerciaux de manière cohérente. Ce modèle est similaire au modèle de spécifications techniques pour les exploitations commerciales. Il est identifié par un numéro de formulaire AESA (Formulaire AESA 140).

ARO.RAMP – Inspections au sol d'aéronefs appartenant à des exploitants soumis à la supervision réglementaire d'un autre État

116. La sous-partie RAMP s'applique aux autorités compétentes lors de l'exécution d'inspections au sol d'aéronefs utilisés par des exploitants de pays tiers et des exploitants européens soumis à la supervision réglementaire d'un autre État membre. Elle définit le quota annuel d'inspections au sol des aéronefs atterrissant sur les aérodromes de l'État membre, les conditions d'exécution des inspections au sol par l'Agence, les critères de hiérarchisation des inspections au sol, la qualification des inspecteurs au sol, l'agrément des organismes de formation, l'exécution des inspections au sol, la classification des constatations et le suivi des actions prises à partir de ces constatations, l'immobilisation au sol des aéronefs et la coordination des tâches de l'Agence.

117. Cette sous-partie repose sur le règlement (CE) n° 216/2008, la directive 2004/36/CE («directive SAFA»)²¹, le règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission²², le règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission²³ et la directive 2008/49/CE²⁴.
118. Les principaux problèmes soulevés dans cette sous-partie concernaient le champ d'application (ARO.RAMP.005), les critères de hiérarchisation des priorités (ARO.RAMP.105), l'exécution des inspections au sol (ARO.RAMP.125), le classement des constatations (ARO.RAMP.130), l'immobilisation au sol des aéronefs (ARO.RAMP.140) et le quota annuel minimum (ARO.RAMP.100 (c)(1) ainsi que les AMC associés).
119. **ARO.RAMP.005** «Champ d'application»: un certain nombre d'États membres appliquent la méthodologie instaurée dans la directive SAFA lors de l'exécution des inspections au sol des aéronefs utilisés par les exploitants placés sous leur supervision: les «exploitants nationaux». D'autres États membres ont indiqué qu'ils adoptaient une approche différente de la supervision des exploitants nationaux ou qu'ils n'appliquaient que partiellement la méthodologie SAFA. Ces États membres estiment que l'application de l'ARO.RAMP aux exploitants nationaux n'est ni nécessaire, ni proportionnée et aura des conséquences nuisibles sur les ressources. Selon eux, les inspections doivent être axées sur les «contrôles de système» plutôt que sur les «contrôles de sortie», considérés comme moins efficaces. Certains commentaires préconisaient la limitation de cette sous-partie au seul programme SAFA.
120. La directive SAFA impose aux États membre d'inspecter les aéronefs de pays tiers présumés non conformes aux normes de sécurité internationales. Elle autorise l'exécution d'inspections de contrôle inopiné (en d'autres termes, des inspections réalisées en l'absence de soupçon particulier) et réaffirme le droit de l'État membre à exécuter d'autres inspections au sol (c'est-à-dire sur les aéronefs immatriculés dans un État membre). Le concept d'inspections au sol sur les aéronefs étrangers a été avalisé par la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI et, par conséquent, l'annexe 6 a été modifiée de manière à contraindre les États contractants à «mettre en place un programme de procédures de surveillance des exploitations à l'intérieur de leur territoire conduites par des exploitants étrangers, et de prise de mesures appropriées pour préserver la sécurité en cas de nécessité». Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de

²¹ Directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires. *JO L 143, 30.04.2004, page 76.*

²² Règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission du 16 avril 2008 portant application de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la hiérarchisation des inspections au sol des aéronefs empruntant les aéroports communautaires. *JO L 109, 19.04.2008, page 7.*

²³ Règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information. *JO L 134, 20.05.2006, page 16.*

²⁴ Directive 2008/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2008 modifiant l'annexe II de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les critères pour la conduite des inspections au sol sur les aéronefs empruntant les aéroports communautaires. *JO L 109, 19.04.2008, page 17.*

surveillance continue de l'OACI (Doc 8335) contient des directives relatives à l'exécution d'inspections au sol sur des aéronefs étrangers qui suivent en grande partie les procédures appliquées dans le cadre du programme européen SAFA.

121. Actuellement, un peu plus de 50 % des inspections au sol sont exécutées sur des aéronefs exploités par des exploitants européens (même si l'on considère que la majorité du trafic est interne à l'Union européenne, le taux d'inspections (inspections/nombre d'atterrissages) est largement supérieur en ce qui concerne les exploitants de pays tiers) Les inspections sont réalisées en vue de vérifier la conformité des aéronefs européens et de pays tiers avec les normes de l'OACI. Si les inspections conduites auprès des exploitants européens produisent moins de constatations que les inspections exécutées dans d'autres régions du monde, elles révèlent encore de graves cas de non conformité chez un certain nombre d'exploitants européens. À l'issue de l'analyse régulière de l'AESA, ces informations sont transmises aux NAA correspondantes chargées d'assurer la supervision et qui, à de nombreuses reprises, ont pris la décision de poursuivre de façon plus approfondie les enquêtes et les audits qui ont, dans de nombreux cas, donné lieu à la limitation, la suspension et la révocation du CTA.
122. Les données recueillies par l'intermédiaire des inspections au sol, c'est-à-dire un programme ascendant d'échantillonnage de produits, complètent et s'articulent bien avec les autres programmes à hiérarchie descendante, tels que les programmes de supervision régulière ou le programme de normalisation de l'AESA. Compte tenu de l'initiative d'évolution progressive des activités de supervision «avec temps limité» en supervision «selon l'état» par l'introduction d'une approche fondée sur les risques, il apparaît primordial de disposer de moyens appropriés pour évaluer et contrôler les risques. Les inspections se sont avérées être un outil efficace de collecte des données de sécurité et de production d'indicateurs de risque. Elles sont par conséquent un élément important de la supervision fondée sur les risques.
123. Les principes de coopération dans la supervision sont clairement définis à l'article 10 du règlement de base, qui stipule que:
 - les États membres et l'Agence sont tenus de coopérer afin de garantir la conformité aux règles de sécurité de l'Union européenne applicables
 - les États membres sont tenus de procéder à des inspections au sol, outre leurs responsabilités de supervision nationale
 - des mesures précisant les «conditions de la réalisation des inspections au sol, y compris celles qui sont systématiques» doivent être prises.
124. Au regard des éléments suscités et du fait que la majorité des SARP de l'OACI ont été mises en œuvre dans la législation européenne, il apparaît évident que les inspections des aéronefs utilisés par des exploitants européens doivent impérativement être maintenues et réalisées en vue de garantir le respect des normes de l'Union européenne. L'Agence estime que le programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SACA), lorsqu'il sera mis en œuvre de manière appropriée, pourra servir à la supervision des exploitants nationaux. L'Agence a donc pris la décision de ne pas modifier le champ d'application de cette section.

125. **ARO.RAMP.100** «Généralités»: le paragraphe (a) a été rendu conforme à l'ARO.GEN.305 «Programme de supervision». Par conséquent, la référence à la «procédure de contrôle inopiné» a été supprimée. L'ARO.GEN.305 exige des autorités compétentes qu'elles établissent un programme de supervision fondé sur les activités de supervision précédentes et une évaluation des risques. L'Agence considère donc que l'objectif de la partie supprimée de ce paragraphe est traité de manière appropriée dans la sous-partie ARO.GEN.305.
126. Le paragraphe (b) a été supprimé puisque le SANA est exclu du champ d'application de cette sous-partie. Un nouveau paragraphe (b) a été harmonisé avec le paragraphe (a). Ce programme annuel sera intégré au programme de supervision mentionné dans la sous-partie ARO.GEN.305.
127. **«Quota annuel minimum»**: le nombre d'inspections SAFA exécutées par les États membres chaque année varie considérablement, non seulement en chiffres absolus mais également en ce qui concerne le nombre d'exploitants étrangers (européens et de pays tiers) atterrissant sur leur territoire, et le volume de leurs exploitations.
128. Ce «déséquilibre» a pour conséquence immédiate de limiter les données collectées à propos des exploitants n'exerçant pas leurs activités dans les États les plus actifs, et d'altérer la pertinence des éventuelles analyses ultérieures.
129. Le concept de quota annuel minimum a été introduit de manière à établir des règles du jeu équitables entre les États membres en garantissant une proportion de données similaire provenant de chacun d'eux. La formule de calcul du quota national tient compte de deux éléments: (1) la diversité du trafic étranger (nombre d'exploitants) et (2) le volume d'exploitations (nombre d'atterrissages). Compte tenu des commentaires reçus au cours de la période de commentaires, cette formule a été révisée de manière à attribuer une masse différente aux exploitants dont le nombre d'atterrissages dans un État donné pendant un an est limité (moins de 12). Également au regard des commentaires reçus, cette formule a été révisée afin d'évaluer différemment les inspections en fonction des facteurs de risque (la hiérarchisation des sujets, la réduction du taux d'échantillonnage, par exemple) et les facteurs de coût (sites reculés, horaires singuliers). Bien qu'elle ne soit pas exprimée de manière quantitative, la mise en œuvre de cette formule doit prendre en compte deux considérations: (1) constituer une base d'échantillonnage la plus large possible et (2) éviter les inspections répétées auprès d'exploitants pour lesquels les inspections précédentes n'ont révélé aucun problème de sécurité. Le quota minimum n'a pas pour objet d'accroître le nombre général des inspections, mais d'en améliorer la répartition entre les États membres. En réalité, l'application de cette formule au trafic de 2009 et 2010 aurait produit un quota général inférieur au nombre réel d'inspections réalisées au cours de ces années.
130. Les données recueillies par l'intermédiaire des inspections au sol appuieront deux nouveaux processus: habilitation des exploitants de pays tiers et coopération dans la supervision des exploitants européens. Il est donc important de collecter les données de manière cohérente et uniforme, en fournissant des informations fiables en quantité suffisante pour appuyer une supervision fondée sur les risques de ces activités.

131. L'Agence évaluera régulièrement l'AMC contenant la formule de calcul du quota annuel. Le texte du paragraphe (d) a été modifié de manière à garantir que les inspections au sol réalisées par l'Agence sont exécutées en coopération avec les États membres. Certaines modifications ont été opérées dans les paragraphes (d)(2) et (3) afin de les clarifier lorsque l'Agence exécutera elle-même une inspection au sol.
132. **ARO.RAMP.105** «Critères de priorité»: dans un nouveau paragraphe (c), une référence à la liste de sécurité de l'UE a été intégrée de manière à permettre la préparation d'une liste de hiérarchisation des priorités à l'issue d'une réunion du Comité de la sécurité aérienne dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005. La dernière phrase du paragraphe (b)(3)(i) a été transférée dans le GM. L'ARO.RAMP.105 (b)(5) a été modifiée en vue de garantir que les aéronefs d'exploitants de pays tiers, dont l'habilitation délivrée par l'Agence est limitée ou rétablie suite à une suspension ou une révocation, fera l'objet d'inspections prioritaires. Le paragraphe (c) a été modifié en vue de répondre aux commentaires prescrivant la mise en place d'une procédure de création d'une liste de priorités.
133. Dans la sous-partie **ARO.RAMP.115** «Qualification des inspecteurs au sol», l'intitulé a été modifié et les termes «au sol» intégrés. Dans le paragraphe (d), une clause exigeant de l'Agence qu'elle tienne à jour les programmes de formation en place a été ajoutée.
134. Les CRD **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) et (3)** ont été mis à jour et adaptés à l'**ARO.RAMP.120**. La directive 2008/49/CE réglemente, notamment, l'évaluation des organismes de formation tiers fournissant des formations en matière d'inspections au sol (en d'autres termes, les organismes extérieurs à toute autorité compétente). Les États membres faisant appel aux services de ces organismes sont tenus de les évaluer. Les États membres peuvent toutefois demander à l'Agence de procéder en leur nom à une évaluation technique de l'organisme.
135. Les États membres et les organismes de formation tiers en matière d'inspections au sol ont indiqué que l'approche actuelle est inefficace et génère des charges administratives et réglementaires disproportionnées. Au regard du faible nombre d'organismes de formation tiers en fonction, une centralisation de l'évaluation technique au sein de l'Agence permettra de simplifier le processus d'évaluation tout en répondant à l'objectif de sécurité consistant à fournir une formation d'excellente qualité. Par conséquent, le groupe de pilotage SAFA européen (ESSG) et la Commission européenne ont demandé à l'Agence de mettre à jour les paragraphes AMC1-AR.GEN.430(c)(2) et (3) sous forme de modalités d'exécution, à l'exemple du présent avis. Cette disposition crée une base légale pour l'agrément préalable d'un organisme de formation et renvoie aux conditions à remplir par l'organisme pour obtenir cet agrément. Ces conditions sont déjà définies dans le document d'orientation élaboré et publié par l'Agence en application de la directive 2008/49/CE et seront réévaluées dans le cadre d'une tâche de réglementation distincte pour compléter la modalité d'exécution.
136. **ARO.RAMP.125** «Exécution d'inspections au sol»: le paragraphe (a) relatif au conflit d'intérêts a été transféré à l'article 4 du règlement (cf. 4(4)) car l'Agence estime que cette clause est applicable aux inspecteurs de tous les domaines

couverts par la partie-ARO. La référence à l'appendice III (désormais l'appendice VI à la partie-ARO) a été supprimée puisque ce formulaire sera uniquement utilisé par l'Agence. L'autorité compétente est tenue d'utiliser le formulaire modifié figurant dans l'appendice V (attestation d'inspection) qui comprend dorénavant la catégorie de constatation.

137. Dans l'**ARO.RAMP.130** «Classement des constatations»: les constatations de niveau 1 et 2 ont été modifiées en constatations de catégorie 1, 2 et 3. De nombreuses préoccupations ont été soulevées en ce qui concerne la modification des constatations de catégorie 1 à 3, conformément à la directive SAFA, en constatations de niveau 1 et 2, qui sont celles définies dans l'ARO.GEN.350. Ces remarques ont été réitérées lors de l'assemblée extraordinaire du groupe sur les «inspections au sol», qui s'est tenue à Cologne en juin 2010. Les principaux motifs avancés par les autorités compétentes en faveur du maintien du système de classification actuel sont les suivants: le classement des constatations conformément aux termes de la directive SAFA est plus approprié dans le cas des audits de produits, qui constituent un «aperçu» d'un moment particulier dans le temps et, par conséquent, ce classement répond mieux aux objectifs des inspections au sol. Toutefois, la classification générale (niveau 1 et 2) est applicable aux cas d'audit de systèmes ou de produits. Les autorités compétentes ont également exprimé leur inquiétude quant à la modification d'un système de classement bien établi qui s'est avéré plus qu'adéquat.
138. L'Agence estime que, aux fins des inspections SAFA actuelles, l'utilisation de trois catégories de constatations est appropriée. En revanche, dans la mesure où le champ d'application de la sous-partie ARO.RAMP est plus large que celui de la directive SAFA (elle s'applique également aux aéronefs utilisés par des exploitants européens), le lien entre l'exploitant et l'aéronef doit être établi dans certains cas. L'application de deux systèmes différents de classification des constatations (niveaux 1 et 2 pour l'exploitant et catégories 1, 2 et 3 pour l'aéronef) risquerait à la fois de compliquer la tâche des autorités compétentes et de créer une certaine confusion parmi les exploitants.
139. Néanmoins, il est entendu que le système SAFA, y compris la classification des constatations, a démontré sa fonctionnalité. En outre, l'Agence considère qu'un trop grand nombre de modifications simultanées du système engendrerait vraisemblablement une charge de travail conséquente pour le personnel des autorités compétentes et des exploitants. Par conséquent, l'Agence a pris la décision d'intégrer à cette sous-partie la classification des constatations existante.
140. **ARO.RAMP.140** «Immobilisation au sol d'un aéronef»: le paragraphe (d) a été ajouté afin d'établir clairement les mesures à prendre pour lever l'immobilisation dans l'éventualité où la non-conformité affecte la validité du certificat de navigabilité, en tenant compte des différentes autorités chargées de la supervision continue de l'aéronef. Le paragraphe (d)(4) a été supprimé car la future partie-TCO ne traite pas pour l'instant de la question des aéronefs «sous-OACI» (y compris les aéronefs dans un état de non-navigabilité temporaire). L'habilitation de ce type d'aéronefs fera l'objet d'une tâche de réglementation distincte.
141. **ARO.RAMP.145** «Comptes rendus»: le paragraphe (a) a été harmonisé avec l'ARO.RAMP.120 (a). Dans le paragraphe (b), la référence à l'Agence a été supprimée en raison de l'obligation des autorités compétentes de collecter les

informations référencées. Le paragraphe (c) a été harmonisé avec l'ARO.RAMP.110 (b). Le terme «volontaire» a été supprimé du paragraphe (d) afin de protéger les personnes communiquant des informations et ainsi encourager la divulgation d'informations de sécurité pertinentes.

142. Dans l'**appendice IV à la partie-ARO «Formulaire standard de compte rendu»**, le nom et la signature du coordinateur national ont été supprimés car ces informations seront saisies dans la base de données centralisée mentionnée dans la sous-partie ARO.RAMP.150 (b)(2).
143. **Appendice V «Formulaire d'attestation d'inspection au sol»** et **Appendice VI «Rapport d'inspection au sol»**: ces modèles ont été légèrement modifiés à des fins de clarification et de cohérence avec les modifications apportées à la terminologie ou dans les parties correspondantes du présent avis. Des numéros de formulaire AESA ont été attribués à chaque formulaire.

IV. Aperçu des différences

144. Les tableaux suivants répertorient les différences entre la partie-ARO et l'EU-OPS / le JAR-OPS 3. Les différences pertinentes entre la partie-ORO et l'EU-OPS / le JAR-OPS 3 sont indiquées dans l'exposé des motifs de la partie-ORO.

Différences avec l'EU-OPS / le JAR-OPS 3

Référence de l'EU-OPS / du JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1./3.035 Système de qualité (c)	ARO.GEN.310	Responsable qualité: dans la partie-ORO, la notion d'«acceptables pour l'autorité compétente» concernant les responsables désignés (désormais dénommés «personnes désignées») est intégrée dans l'agrément de l'exploitant et la gestion des changements des personnes désignées, conformément aux termes de l'AMC1-ARO.GEN.330 «Changements-organismes»	L'objectif est de fournir un niveau de contrôle équivalent.
1.165 (b) (2)(i) et (c)(1)(i) Location	Sans objet	Aucune exigence d'intégration au contrat de location de conditions incluses dans l'agrément	La référence à la mention «les conditions incluses dans l'agrément doivent être intégrées dans le contrat de location» n'est pas considérée nécessaire puisque les États membres ne sont pas autorisés à imposer l'ajout de conditions de sécurité supplémentaires dans le contrat de location

Différences avec l'annexe 6 de l'OACI pour la partie-ARO

145. Le tableau suivant fournit un aperçu des normes de l'annexe 6 de l'OACI dans la partie I et les sections 1 et 2 de la partie III entrant dans le champ d'application du présent avis²⁵ et dont la transposition n'est pas envisagée ou est envisagée de manière non conforme aux normes de l'annexe 6 de l'OACI correspondantes.

Référence de la partie I/III de l'annexe 6	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence
Partie I - 3.3.1 Partie III – 1.3.1 Les États sont tenus de mettre en place un programme de sécurité de l'État afin de garantir un niveau acceptable de sécurité dans l'aviation civile	Sans objet	Non spécifique aux exploitations aériennes. Non transposable au règlement relatif aux exploitations aériennes.
Partie I – 1.3.1 Partie III – 1.3.2 Le niveau de sécurité acceptable à atteindre doit être défini par l'État.	Sans objet	

V. Liste des tâches de réglementation suggérées

146. Le tableau suivant fournit un aperçu des tâches de réglementation suggérées pour la partie-ARO. En ce qui concerne la sous-partie GEN, les tâches sont principalement axées sur les points suivants:

- a. Après la consultation des groupes de révision des OPS, il a été suggéré de compléter les documents AMC dans les sections 2 et 3 de la partie-ARO par des dispositions supplémentaires relatives au personnel des autorités compétentes participant à la supervision des titulaires de CTA, ainsi qu'à la certification initiale et la supervision des titulaires de CTA en intégrant les sections correspondantes tirées des JIP et du Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'OACI (Doc. 8335);
- b. Les dispositions relatives aux autorités et organismes responsables de l'évaluation des risques, de la gestion de la sécurité et des PSE seront développées plus avant, parallèlement à la mise en œuvre de l'EASP et après la publication de la nouvelle annexe 19 de l'OACI relative aux normes et pratiques recommandées de gestion de la sécurité.

²⁵ Plus particulièrement, les normes OACI relatives à la maintenance et au contrôle de la maintenance par les exploitants ne sont pas prises en considération ici.

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
ARO.GEN.125(b)	Créer des AMC en vue de préciser le type d'informations à fournir à l'Agence. De manière générale, toutes les questions de sécurité associées à la conception, les questions relatives aux données d'adéquation opérationnelles ainsi que les questions en rapport avec les domaines spécifiques identifiés par l'Agence comme constituant une préoccupation de sécurité, seront intégrées.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200(a)(2)	Inclure des AMC et GM supplémentaires relatifs à la qualification et la formation des inspecteurs chargés de la supervision des titulaires de CTA.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Inclure une orientation supplémentaire concernant les modalités de mise en place d'un processus de gestion des risques et de la sécurité, incluant l'identification et l'utilisation des principaux éléments à risque, en tenant compte de l'instauration du programme européen de sécurité aérienne et de la nécessité de dresser un plan de sécurité (article 3 du règlement).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Inclure des AMC et GM supplémentaires relatifs à la vérification de la conformité des titulaires de CTA au moment de la certification initiale, ainsi que leur supervision continue.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Élaborer la sous-partie ACJ OPS.1.165 relative à l'orientation destinée à l'autorité compétente et au preneur de la location à court terme dans le cadre d'une tâche de réglementation distincte.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Élaborer un système complet de procédures garantissant une méthode harmonisée d'exécution des inspections au sol en application de la partie-ARO.RAMP, par le transfert des GM du programme SAFA de l'AESA relatifs à la qualification des inspecteurs au sol, aux conditions à observer par les organismes de formation et aux procédures d'inspection au sol, et en le complétant avec les parties requises après l'introduction de nouvelles exigences, notamment celles concernant les inspections au sol exécutées auprès d'exploitants certifiés dans un pays de l'AESA.	OPS.087

Annexe III – Partie-ORO

I. Généralités

147. La partie-ORO telle que proposée dans le présent avis est constituée de huit sous-parties, elles-mêmes divisées en sections qui contiennent tant les exigences générales que les exigences spécifiques, pour les exploitations aériennes:
148. Partie-ORO, sous-partie GEN, exigences générales, complétées par:
- partie-ORO, sous-partie OPS, exigences spécifiques relatives à la certification des transporteurs aériens;
 - partie-ORO, sous-partie DEC, exigences spécifiques relatives aux exploitants tenus de déclarer leur activité;
 - partie-ORO, sous-partie MLR, exigences spécifiques relatives aux manuels, registres et enregistrements;
 - partie-ORO, sous-partie SEC, exigences spécifiques relatives à la sécurité;
 - partie-ORO, sous-partie FC, exigences spécifiques relatives à l'équipage de conduite;
 - partie-ORO, sous-partie CC, exigences spécifiques relatives à l'équipage de cabine; et
 - partie-ORO, sous-partie TC, exigences spécifiques relatives à l'équipage technique lors d'opérations SMUH, HHO ou NVIS;
149. La sous-partie GEN de la partie-ORO telle que proposée dans le présent avis est constituée de deux sections:
- Section 1 Généralités
 - Section 2 Système de gestion.
150. Les exigences de la sous-partie GEN de la partie-ORO reposent sur les recommandations principales du COra et les normes OACI concernant le SGS. Elles complètent les exigences applicables aux autorités en ce qui concerne les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de révocation des certificats et agréments.
151. Le texte proposé dans le présent avis reflète les modifications apportées aux propositions initiales de l'Agence (comme publié aux NPA 2008-22c et 2009-02c), ainsi que certaines modifications qui avaient été apportées suite à l'évaluation des réactions reçues au CRD.

II. Consultation

152. La partie-ARO de l'exposé des motifs contient les informations générales relatives aux réactions portant sur les CRD des parties AR et OR. Le tableau ci-dessous illustre la répartition des 490 réactions reçues à la partie-OR (CRD 2008-22c et 2009-02c) dont 1/3 portait sur les AMC et les GM et 2/3 sur les IR.

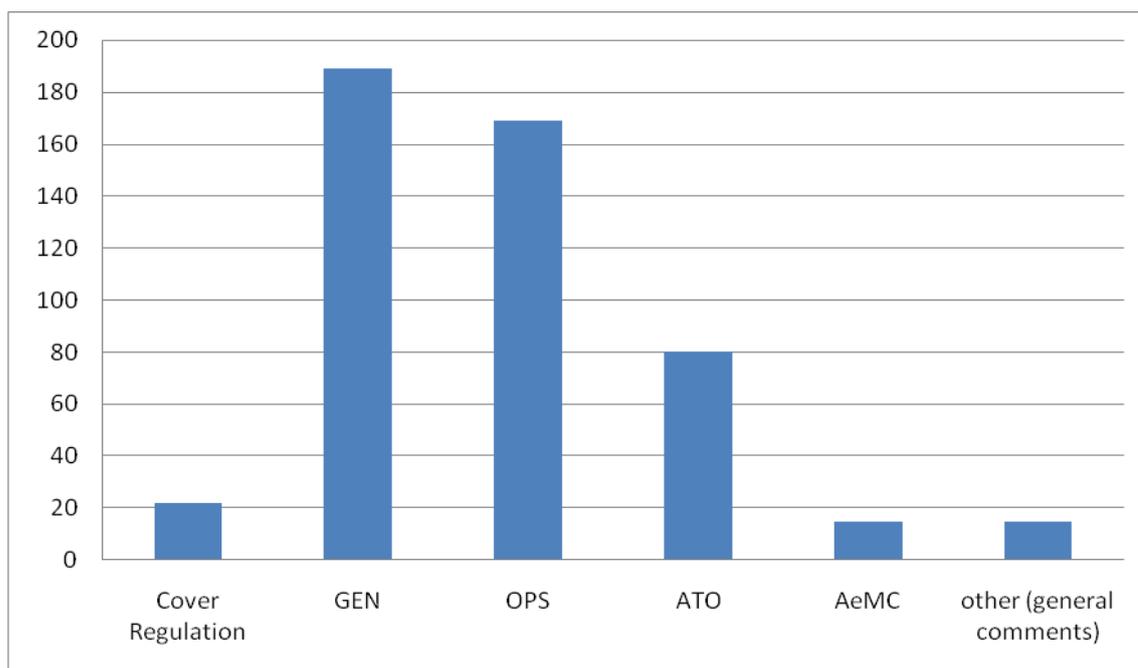


Illustration 6: réactions à la partie-OR – répartition

153. L'origine des réactions est indiquée ci-dessous. Si l'on considère que les réactions émanant d'associations représentant l'industrie sont généralement envoyées au nom de leurs membres individuels, on peut supposer que la partie dévolue à l'industrie est sous-représentée dans ce graphique.

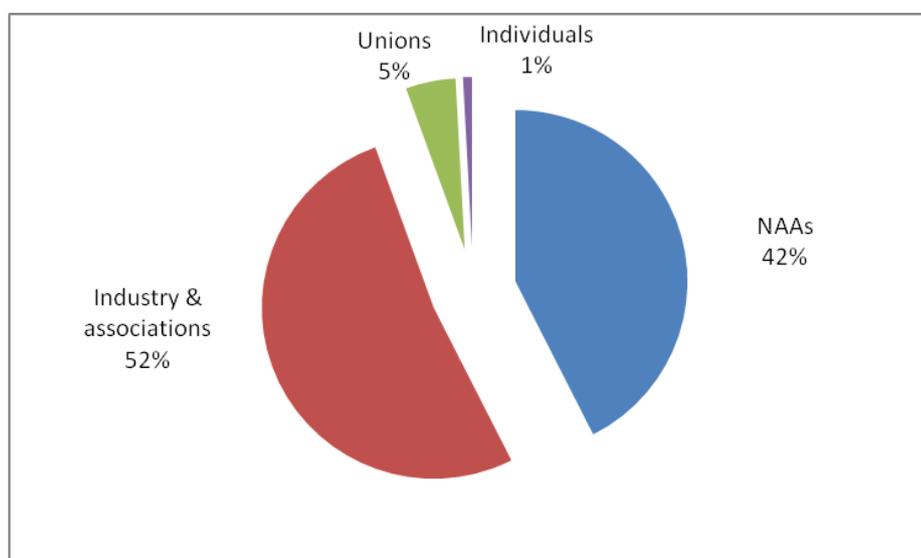
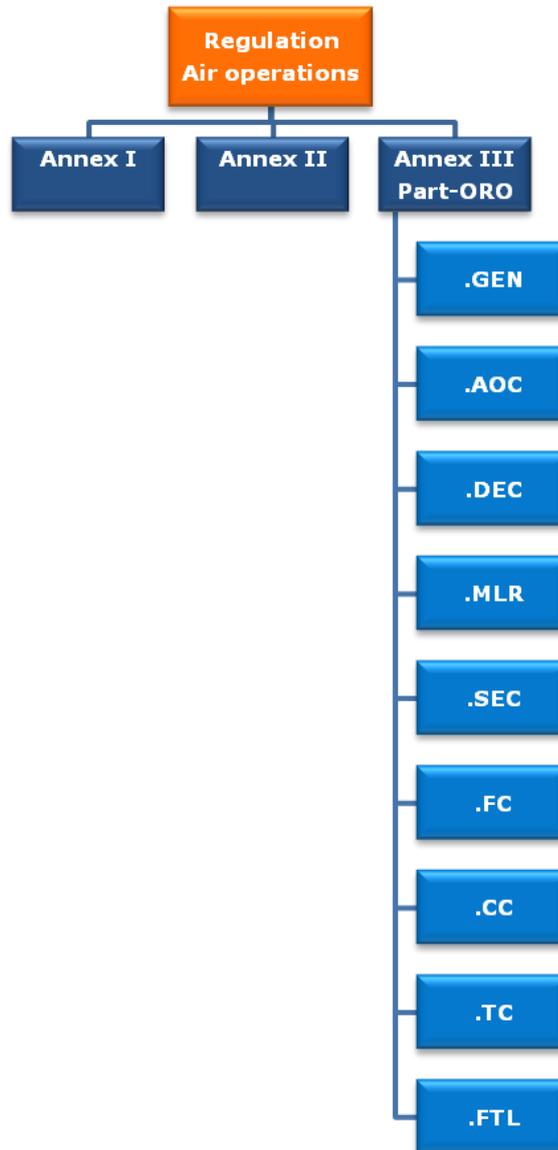


Illustration 7: réactions à la partie-OR – origine

154. Les principales questions soulevées dans les réactions au CRD sont traitées dans les paragraphes suivants.

III. Champ d'application et mise en application

155. La partie-ORO telle que proposée dans le présent avis est applicable à l'agrément ou à la supervision continue des transporteurs aériens exécutant des exploitations non commerciales au moyen d'aéronefs à motorisation complexe ou des exploitations commerciales. La structure révisée du règlement relatif aux exploitations aériennes intègre les exigences applicables aux organismes concernant les exploitations aériennes (Partie-ORO) sous forme d'annexe spécifique comportant toutes les règles applicables aux exploitations non commerciales au moyen d'aéronefs à motorisation complexe ou aux exploitations commerciales. Ainsi, à l'issue du processus d'adoption, la précision et la cohérence des règles seront garanties pour tous les types d'exploitations aériennes (exploitations à des fins de CAT et non commerciales). Par conséquent, la sous-structure de la partie-ORO a été conservée, bien que, du seul point de vue du CAT, cela puisse paraître inutile au premier abord.
156. Il est souligné que toute exigence applicable aux organismes dans la partie-ORO et prévue pour s'appliquer également aux exploitations à des fins autres que CAT restera en attente jusqu'à ce que les avis comportant les exigences techniques correspondantes (par exemple la partie-NCC, la partie-NCO) soient adoptés.
157. La sous-partie GEN de la partie-ORO est conforme à la sous-partie GEN des exigences applicables aux organismes relatives au personnel navigant (partie-ORA) à deux exceptions près:
- les dispositions relatives à la déclaration sont uniquement intégrées dans les règles applicables aux exploitations aériennes; et
 - afin garantir la cohérence avec la partie-CAT et la partie-SPA, le terme «organisme» est remplacé par «exploitant» dans la partie-ORO.
158. La section 1 de la sous-partie GEN de la partie-ORO complète les exigences de la partie-ARO relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la limitation, à la suspension et à la révocation des certificats et agréments. La section 2 de la sous-partie GEN de la partie-ORO définit également des exigences communes en termes de système de gestion et inclut le contrôle de la conformité et la gestion de la sécurité.
159. En outre, la sous-partie GEN de la partie-ORO inclut désormais les dispositions relatives aux responsabilités des exploitants figurant précédemment dans la section GEN de la sous-partie OPS de la partie-OR (OR.OPS.GEN). Les sections restantes de l'ancienne sous-partie OPS de la partie-OR sont désormais incluses sous forme de sous-parties distinctes. Elles seront complétées ultérieurement par une nouvelle sous-partie consacrée aux limitations de temps de vol (sous-partie FTL).

Illustration 8: Annexe III partie-ORO

160. À quelques exceptions près, la numérotation (trois derniers chiffres) des anciennes dispositions de la partie-OR reste inchangée. Le tableau de référence ci-dessous indique les références des règles conformément au CRD et au présent avis, selon leur ordre d'apparition dans l'avis :

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
OR.GEN	Exigences générales	ORO.GEN	Sous-partie de la partie-ORO Exigences générales
---	---	ORO.GEN.100	Champ d'application
OR.GEN.105	Autorité compétente	ORO.GEN.105	Autorité compétente
---	---	ORO.GEN.110	Responsabilités des exploitants
OR.GEN.115	Introduction d'une demande de certificat d'organisme	ORO.GEN.115	Demande de certificat de transporteur aérien
OR.GEN.120	Moyens acceptables de conformité	ORO.GEN.120	Moyens acceptables de conformité
OR.GEN.125	Termes de l'agrément et privilèges d'un organisme	ORO.GEN.125	Termes de l'agrément et privilèges d'un exploitant
OR.GEN.130	Changements apportés à des organismes soumis à certification	ORO.GEN.130	Changements
OR.GEN.135	Maintien de la validité	ORO.GEN.135	Maintien de la validité
OR.GEN.140	Accès	ORO.GEN.140	Accès
OR.GEN.145	Déclaration	---	(désormais dans la sous-partie ORO.DEC séparée)
OR.GEN.150	Constatations	ORO.GEN.150	Constatations
OR.GEN.155	Réaction immédiate à un problème de sécurité	ORO.GEN.155	Réaction immédiate à un problème de sécurité
OR.GEN.160	Compte rendu d'événement	ORO.GEN.160	Compte rendu d'événement
OR.GEN.200	Système de gestion	ORO.GEN.200	Système de gestion
OR.GEN.205	Sous-traitance et achat	ORO.GEN.205	Activités sous-traitées
OR.GEN.210	Exigences en termes de personnel	ORO.GEN.210	Exigences en termes de personnel
OR.GEN.215	Exigences en termes d'installations	ORO.GEN.215	Exigences en termes d'installations
OR.GEN.220	Archivage	ORO.GEN.220	Archivage
OR.OPS	Partie-OR, sous-partie OPS Exploitations aériennes	---	(toutes les sections sont incluses sous forme de sous-parties)
OR.OPS.GEN	Section: Exigences générales	---	---
OR.OPS.GEN.100	Champ d'application	---	(intégrée dans ORO.GEN sous 005)
OR.OPS.GEN.105	Responsabilités des exploitants	---	(intégrée dans ORO.GEN sous 110)
OR.OPS.AOC	Section: Certification des transporteurs aériens	ORO.AOC	Sous-partie de la partie-ORO Certification des transporteurs aériens
OR.OPS.AOC.100	Demande de certificat de transporteur aérien	ORO.AOC.100	Demande de certificat de transporteur aérien
OR.OPS.AOC.105	Spécifications techniques et privilèges d'un titulaire de certificat de transporteur aérien	ORO.AOC.105	Spécifications techniques et privilèges d'un titulaire de certificat de transporteur aérien
OR.OPS.AOC.110	Location	ORO.AOC.110	Location
OR.OPS.AOC.115	Dispositions relatives au partage du code d'identification	ORO.AOC.115	Dispositions relatives au partage du code d'identification

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
OR.OPS.AOC.120	Agréments pour dispenser une formation relevant de la partie-CC ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine	ORO.AOC.120	Agréments pour dispenser une formation relevant de la partie-CC ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine
OR.OPS.AOC.125	Exploitations non commerciales d'aéronefs soumis à un CTA	ORO.AOC.125	Exploitations non commerciales d'aéronefs soumis à un CTA
OR.OPS.AOC.130	Analyse des données de vol – avions	ORO.AOC.130	Analyse des données de vol – avions
OR.OPS.AOC.135	Exigences en termes de personnel	ORO.AOC.135	Exigences en termes de personnel
OR.OPS.AOC.140	Exigences en termes d'installations	ORO.AOC.140	Exigences en termes d'installations
OR.OPS.AOC.150	Exigences relatives à la documentation	ORO.AOC.150	Exigences relatives à la documentation
OR.OPS.DEC	Section: Déclaration de transporteur aérien	ORO.DEC	Sous-partie de la partie-ORO Déclaration
OR.OPS.DEC.100	Déclaration	ORO.DEC.100	Déclaration
OR.OPS.DEC.105	Contenu de la déclaration	---	---
OR.OPS.MLR	Section: Manuels, registres et enregistrements	ORO.MLR	Sous-partie de la partie-ORO Manuels, registres et enregistrements
OR.OPS.MLR.100	Manuel d'exploitation - généralités	ORO.MLR.100	Manuel d'exploitation - généralités
OR.OPS.MLR.101	Manuels d'exploitation - Structure pour exploitations commerciales et NC SPO avec CMPA	ORO.MLR.101	Manuels d'exploitation - Structure pour exploitations commerciales et NC SPO avec CMPA
OR.OPS.MLR.105	Liste minimale d'équipements (MEL)	ORO.MLR.105	Liste minimale d'équipements (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Carnet de route	ORO.MLR.110	Carnet de route
OR.OPS.MLR.115	Archivage	ORO.MLR.115	Archivage
OR.OPS.SEC	Section: Sécurité	ORO.SEC	Sous-partie de la partie-ORO Sécurité
OR.OPS.SEC.100.A	Sécurité du compartiment de l'équipage de conduite	ORO.SEC.100.A	Sécurité du compartiment de l'équipage de conduite
OR.OPS.SEC.100.H	Sécurité du compartiment de l'équipage de conduite	ORO.SEC.100.H	Sécurité du compartiment de l'équipage de conduite
OR.OPS.FC	Section: Équipage de conduite de vol	ORO.FC	Sous-partie de la partie-ORO Équipage de conduite de vol
OR.OPS.FC.005	Champ d'application	ORO.FC.005	Champ d'application
OR.OPS.FC.100	Composition de l'équipage de conduite de vol	ORO.FC.100	Composition de l'équipage de conduite de vol
OR.OPS.FC.105	Désignation du pilote commandant de bord	ORO.FC.105	Désignation du pilote commandant de bord
OR.OPS.FC.110	Mécanicien navigant	ORO.FC.110	Mécanicien navigant
OR.OPS.FC.115	Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM)	ORO.FC.115	Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM)
OR.OPS.FC.120	Stage d'adaptation prévu par l'exploitant	ORO.FC.120	Stage d'adaptation prévu par l'exploitant
OR.OPS.FC.125	Formation aux différences et formation de familiarisation	ORO.FC.125	Formation aux différences et formation de familiarisation
OR.OPS.FC.130	Maintien des compétences	ORO.FC.130	Maintien des compétences

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
OR.OPS.FC.135	Qualification du pilote pouvant exercer sur les deux sièges pilotes	ORO.FC.135	Qualification du pilote pouvant exercer sur les deux sièges pilotes
OR.OPS.FC.140	Exercices sur plus d'un type ou variante	ORO.FC.140	Exercices sur plus d'un type ou variante
OR.OPS.FC.145	Dispositif de formation	ORO.FC.145	Dispositif de formation
OR.OPS.FC.200	Composition de l'équipage de conduite de vol	ORO.FC.200	Composition de l'équipage de conduite de vol
OR.OPS.FC.205	Stage de commandement	ORO.FC.205	Stage de commandement
OR.OPS.FC.215	Formation initiale à la gestion des ressources d'équipage (CRM)	ORO.FC.215	Formation initiale à la gestion des ressources d'équipage (CRM)
OR.OPS.FC.220	Stage d'adaptation et contrôle	ORO.FC.220	Stage d'adaptation et contrôle
OR.OPS.FC.230	Formation de maintien des compétences et contrôle	ORO.FC.230	Formation de maintien des compétences et contrôle
OR.OPS.FC.240	Exercices sur plus d'un type ou variante	ORO.FC.240	Exercices sur plus d'un type ou variante
OR.OPS.FC.235	Qualification du pilote pouvant exercer sur les deux sièges pilotes	ORO.FC.235	Qualification du pilote pouvant exercer sur les deux sièges pilotes
OR.OPS.FC.245.A	Programme de formation et de qualification alternatif	ORO.FC.245.A	Programme de formation et de qualification alternatif
OR.OPS.FC.255.A	Commandants de bord titulaires d'une licence de pilote professionnel (avion) CPL(A))	ORO.FC.255.A	Commandants de bord titulaires d'une licence de pilote professionnel (avion) CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Commandants de bord titulaires d'une licence de pilote professionnel (avion) CPL(A))	ORO.FC.255.H	Commandants de bord titulaires d'une licence de pilote professionnel (avion) CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Formation de maintien des compétences et contrôle périodique – contrôle de compétence réalisé par l'exploitant	ORO.FC.330	Formation de maintien des compétences et contrôle périodique – contrôle de compétence réalisé par l'exploitant
OR.OPS.FC.201.A	Relève en vol de l'équipage de conduite	ORO.FC.201.A	Relève en vol de l'équipage de conduite
OR.OPS.CC	Section: Équipage de cabine	ORO.CC	Sous-partie de la partie-ORO Équipage de cabine
OR.OPS.CC.005	Champ d'application	ORO.CC.005	Champ d'application
OR.OPS.CC.100	Nombre et composition de l'équipage de cabine	ORO.CC.100	Nombre et composition de l'équipage de cabine
OR.OPS.CC.110	Conditions pour l'affectation à des tâches	ORO.CC.110	Conditions pour l'affectation à des tâches
OR.OPS.CC.115	Dispense de cours de formation et contrôles associés	ORO.CC.115	Dispense de cours de formation et contrôles associés
OR.OPS.CC.120	Cours de formation initiale	ORO.CC.120	Cours de formation initiale
OR.OPS.CC.125	Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation prévu par l'exploitant	ORO.CC.125	Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation prévu par l'exploitant
OR.OPS.CC.130	Formation aux différences	ORO.CC.130	Formation aux différences
OR.OPS.CC.135	Familiarisation	ORO.CC.135	Familiarisation
OR.OPS.CC.140	Maintien des compétences	ORO.CC.140	Maintien des compétences
OR.OPS.CC.145	Cours de remise à niveau	ORO.CC.145	Cours de remise à niveau
OR.OPS.CC.200	Nombre et composition de l'équipage de cabine	ORO.CC.200	Nombre et composition de l'équipage de cabine

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
OR.OPS.CC.205	Nombre minimal de membres d'équipage de cabine dans des circonstances imprévues et pendant les opérations au sol	ORO.CC.205	Opérations normales au sol et circonstances imprévues
OR.OPS.CC.210	Conditions pour l'affectation à des tâches	ORO.CC.210	Conditions pour l'affectation à des tâches
OR.OPS.CC.215	Dispense de cours de formation et contrôles associés	ORO.CC.215	Dispense de cours de formation et contrôles associés
OR.OPS.CC.250	Exploitation sur plus d'un type d'aéronef ou variante	ORO.CC.250	Exploitation sur plus d'un type d'aéronef ou variante
OR.OPS.CC.255	Exploitations avec un seul membre d'équipage de cabine	ORO.CC.255	Exploitations avec un seul membre d'équipage de cabine
OR.OPS.CC.260	Responsable de cabine	ORO.CC.260	Responsable de cabine
OR.OPS.TC	Section: Équipage technique lors d'opérations SMUH, HHO ou NVIS	ORO.TC	Sous-partie de la partie-ORO Membres de l'équipage technique lors d'opérations SMUH, HHO ou NVIS
OR.OPS.TC.100	Champ d'application	ORO.TC.100	Champ d'application
OR.OPS.TC.105	Conditions pour l'affectation à des tâches	ORO.TC.105	Conditions pour l'affectation à des tâches
OR.OPS.TC.110	Formation et contrôle	ORO.TC.110	Formation et contrôle
OR.OPS.TC.115	Formation initiale	ORO.TC.115	Formation initiale
OR.OPS.TC.120	Stage d'adaptation prévu par l'exploitant	ORO.TC.120	Stage d'adaptation prévu par l'exploitant
OR.OPS.TC.125	Formation aux différences	ORO.TC.125	Formation aux différences
OR.OPS.TC.130	Vols de familiarisation	ORO.TC.130	Vols de familiarisation
OR.OPS.TC.135	Maintien des compétences	ORO.TC.135	Maintien des compétences
OR.OPS.TC.140	Cours de remise à niveau	ORO.TC.140	Cours de remise à niveau
Partie-OR	Appendices	Partie-ORO	Appendices
Partie-OR Appendice I	Formulaire de déclaration	Partie-ORO Appendice I	Formulaire de déclaration

Tableau 4: Correspondance entre le CRD et l'avis pour la partie-ORO

ORO.GEN Section 1 – généralités

161. Les modalités d'exécution de la section 1 contiennent des exigences générales applicables aux organismes, notamment en ce qui concerne la certification initiale et la supervision. Elles constituent la contrepartie aux exigences correspondantes applicables aux autorités, reprises dans la partie-ARO, sous-partie GEN, sections 1 et 3. Elles reposent sur des exigences de niveau supérieur issues du règlement de base. Conformément aux modifications apportées à l'ARO.GEN, deux nouveaux paragraphes de règles ont été ajoutés pour introduire des exigences applicables aux organismes en ce qui concerne les mesures à envisager dans le cas d'une réaction immédiate à un problème de sécurité (ORO.GEN.155), ainsi qu'en ce qui concerne les comptes rendus d'événements (ORO.GEN.160). Le nouveau paragraphe ORO.GEN.155 introduit l'exigence selon laquelle les organismes doivent se conformer aux directives de navigabilité et d'amélioration de la sécurité émises par l'Agence, ces dernières découlant de la tâche de réglementation 21.039 «données d'adéquation opérationnelle»²⁶.

Réf. Partie-ORO	Titre	ARO correspondant
ORO.GEN.105	Autorité compétente	Sans objet
ORO.GEN.115	Introduction d'une demande de certificat d'organisme	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Moyens de mise en conformité	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Termes de l'agrément et privilèges d'un organisme	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Changements apportés aux organismes	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Maintien de la validité	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Accès	Règlement Article 4, paragraphe 5
ORO.GEN.150	Constatations	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Réaction immédiate à un problème de sécurité	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Compte rendu d'événement	ARO.GEN.135

Tableau 5: correspondance entre ARO.GEN et ORO.GEN

162. Suite aux modifications de la structure réglementaire, les deux modalités d'exécution précédemment intégrées dans l'OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 et OR.OPS.GEN.105) figurent désormais dans l'ORO.GEN. L'**ORO.GEN.110** définit les responsabilités incombant à l'exploitant pour assurer une exploitation sécurisée de l'aéronef, y compris l'exigence de mise en place et de maintien d'un système de contrôle opérationnel appliqué à chaque vol exploité en vertu des termes de sa déclaration ou de son certificat, qui reposent sur les exigences existantes, soit l'EU-OPS et le JAR-OPS 3, avec les différences conséquentes suivantes:

²⁶ CRD 2009-01, cf. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

- Le système de liste de vérification sera nécessaire pour observer les principes relatifs aux facteurs humains, tels que stipulés dans les parties I, II et III de l'annexe 6 de l'OACI. En outre, il devra tenir compte de la dernière documentation fournie par le constructeur de l'aéronef; ce texte supplémentaire a été intégré en réponse aux commentaires des parties prenantes.
 - L'exploitant sera tenu de préciser les procédures de préparation de vol dans le manuel d'exploitation, conformément à la section 3 de la partie II de l'annexe 6 de l'OACI.
163. Plusieurs associations de régulateurs ont demandé l'introduction de règles d'octroi de licences de régulateur. Cette demande n'a pu être prise en compte car elle n'entrait pas dans le champ d'application du NPA. Le NPA a transposé les exigences existantes; parmi l'EU-OPS, le JAR-OPS 3 et le règlement, aucun ne comporte ce type d'exigence. Le texte proposé est conforme à l'annexe 6 de l'OACI, qui stipule que l'exploitant peut opter pour une méthode de contrôle nécessitant le recours à des agents techniques d'exploitation ou des régulateurs, mais pas de manière obligatoire. Selon l'annexe 6 de l'OACI, s'il est fait appel à des agents techniques d'exploitation/régulateurs, l'État dont dépend l'exploitant a la possibilité d'exiger que ces agents techniques d'exploitation ou régulateurs soient titulaires d'une licence.
164. La définition du «principal établissement» permettant de déterminer l'autorité compétente conformément à l'**ORO.GEN.105** est maintenant alignée sur celle prévue par le règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte)²⁷, qui est également celle adoptée pour le règlement (CE) n° 2042/2003, modifié par le règlement (CE) n° 127/2010²⁸. Elle pourvoit au fait que des transporteurs aériens titulaires d'une licence doivent être agréés conformément à la «partie-M», sous-partie G de l'annexe 1 au règlement (CE) n° 2042/2003 comme partie intégrante de leur CTA. La définition suppose que les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation d'un organisme se trouvent dans le même État membre. Bien que reconnaissant les avantages d'adopter des définitions communes pour différents règlements, l'Agence est d'avis que la définition extraite du règlement (CE) n° 1008/2008 créera des problèmes de mise en œuvre. Elle recommande donc de revoir cette définition pour tous les règlements AESA concernés, y compris les règlements de navigabilité. Cette révision devrait prendre en compte le lieu où se trouve l'encadrement technique de l'organisme par rapport à l'activité agréée en vertu du règlement de base et de ses modalités d'exécution, comme étant le critère principal pour définir le principal établissement d'un organisme, aux fins de déterminer l'autorité compétente.

²⁷ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relatif à des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la communauté (Refonte) (Texte présentant un intérêt pour l'EEE) JO L 293, 31.10.2008, pages 3 à 20.

²⁸ Règlement (UE) n° 127/2010 de la Commission du 5 février 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 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 (texte présentant un intérêt pour l'EEE); JO L 40, 13.02.2010, pages 4 à 50.

165. L'**ORO.GEN.115** définit le processus d'application pour un certificat d'organisme. Compte tenu des commentaires des parties prenantes, les propositions visant à un certificat d'organisme unique faites dans le cadre du NPA-2008-22c n'ont pas été retenues et par ailleurs aucun modèle de formulaire de demande n'est proposé avec la partie-ORO. À cet égard, les États membres ont exprimé des inquiétudes quant aux impacts que pourrait avoir le fait d'imposer un formulaire standard de demande à différents systèmes administratifs qui sont déjà établis en vertu des règles applicables actuellement. Concernant la question de certificat unique, l'Agence considère que ses objectifs principaux peuvent être atteints sans imposer la délivrance d'un certificat unique d'organisme: le certificat, qui consiste simplement à attester le processus de certification, peut prendre la forme d'un document unique ou de différents documents. L'aspect principal à considérer reste que les autorités compétentes doivent être en mesure de superviser, de la manière la plus efficace, des organismes qui détiennent plusieurs agréments²⁹. En l'occurrence, des exigences visant à un système commun de gestion applicable à tous les types d'organismes sont donc essentielles.
166. L'**ORO.GEN.120** définit le processus d'approbation d'autres moyens de mise en conformité qui s'applique aux organismes titulaires d'un certificat en vertu de la partie-ORO. Des inquiétudes ont été exprimées durant le processus de consultation sur les autres moyens de mise en conformité utilisés par des organismes qui ne sont soumis qu'à une obligation de déclaration. L'Agence note qu'il n'existe aucune base légale dans le règlement de base pour imposer à de tels organismes de suivre le même processus que des organismes certifiés en ce qui concerne l'approbation d'autres moyens de mise en conformité. L'approbation d'un autre moyen de mise en conformité ne peut exister que lorsqu'elle est liée à un certificat ou un agrément, pour lequel des moyens de conformité de ce type sont alors considérés comme faisant partie de la base sur laquelle repose l'octroi de l'agrément. Néanmoins, pour les organismes soumis à une obligation de déclaration, le processus d'approbation s'applique bel et bien aux autres moyens de mise en conformité d'un AMC directement lié à tout agrément spécifique que de tels organismes pourraient détenir en vertu de la partie-SPA. En ce qui concerne la possibilité d'utiliser d'autres moyens de mise en conformité pour des organismes professionnels ou des entités représentant des parties prenantes qui ne détiennent pas de certificat d'organisme en vertu du règlement de base et de ses modalités d'exécution, il n'existe aucune nécessité pour de tels organismes de demander l'approbation de ces autres moyens tant qu'ils ne sont soumis à aucune obligation de conformité en vertu du règlement de base et de ses modalités d'exécution.
167. En réponse à des réactions de parties prenantes de l'industrie, l'Agence amorcera une tâche additionnelle de réglementation aux fins de fournir une méthodologie définissant la manière de démontrer, lors de l'introduction d'une demande d'approbation d'un autre moyen de conformité, que l'objectif de sécurité de la règle de mise en œuvre est atteint.

²⁹ Des critères pour «l'obtention de crédits» à des rubriques de l'audit effectué dans le cadre de la supervision d'organismes qui détiennent plusieurs agréments seront fournis dans les AMC de l'ARO.GEN.305.

168. Dans l'**ORO.GEN.130** «changements apportés à des organismes soumis à certification», le type de changement qui requiert une approbation préalable lorsqu'il a une incidence sur le système de gestion de l'organisme est davantage détaillé, aux fins de réduire la charge sur les organismes et les autorités: en termes de système de gestion, les changements nécessitant une approbation préalable sont maintenant définis plus précisément comme étant ceux qui ont une incidence sur l'affectation et la responsabilité ou la politique de sécurité. La proposition de l'Agence pour l'ORO.GEN.130, ainsi que les dispositions ARO correspondantes, ne diffèrent pas en substance des concepts «d'approbation indirecte» ou «de changements acceptables pour l'autorité compétente»: dès la certification initiale, l'autorité compétente vérifie la conformité aux exigences applicables et approuve le système de gestion de l'organisme, y compris le système de contrôle opérationnel ainsi que sa procédure de gestion des changements qui ne demandent pas d'approbation préalable. Par conséquent, les changements sont ceux qui demandent une approbation préalable ou ceux qui peuvent être gérés selon les conventions établies avec l'autorité compétente. Les règles proposées sont également mieux adaptées en termes de mise en œuvre de la supervision reposant sur les performances: dès la certification initiale, un organisme peut convenir avec son autorité compétente de la portée des changements qui ne demandent pas d'approbation préalable, dans les limites définies par l'ORO.GEN.130. Au fur et à mesure du développement de l'organisme, la portée de tels changements peut être élargie, pour autant qu'elle reste dans les limites définies au niveau de la modalité d'exécution.
169. Les autorités compétentes de plusieurs États membres ont émis des commentaires sur le concept d'une validité illimitée des certificats, exprimant leurs inquiétudes quant à un manque potentiel de contrôle efficace sur les certificats sans date d'expiration. L'Agence note que la validité illimitée des certificats est aujourd'hui largement acceptée dans le domaine de la navigabilité. Le maintien de la validité des certificats d'organisme fait l'objet d'une supervision continue par l'autorité compétente. La proposition de l'Agence encourage un processus continu de contrôle par le biais d'audits, de révisions et d'inspections selon une fréquence déterminée sur la base des résultats de supervision antérieurs et en prenant en compte des éléments à risque. Si les certificats avaient une validité limitée, les autorités compétentes pourraient avoir tendance à retarder les audits et les inspections jusqu'à une date proche de celle d'expiration du certificat. La partie-ARO fournit aux autorités compétentes les outils nécessaires pour pouvoir intervenir à tout instant sur un certificat si cela s'avère nécessaire, en cas de constatations qui présentent un grave danger pour la sécurité. En outre, les États membres peuvent prendre une action de mise en application en imposant des sanctions, comme établi par leurs règles nationales en vertu de l'article 68 du règlement de base.
170. Une nouvelle modalité d'exécution ORO.GEN.160 «Comptes rendus d'événements» est incluse pour faire référence à la législation en vigueur et définir les exigences applicables à tous les organismes soumis à la partie-ORO en matière de comptes rendus, notamment ceux transmis à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef. Le texte repose sur des exigences existantes des règles de navigabilité. Les événements qui doivent être rapportés sont ceux qui mettent réellement en danger l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, par

opposition aux dangers de sécurité aérienne qu'il faut gérer dans le cadre du plan interne de comptes rendus d'événements, couverts par l'ORO.GEN.200, point a, alinéa 3. Pour prendre en compte les réactions aux CRD, les exigences ont été revues: des rapports initiaux, à soumettre dans les 72 heures après que l'organisme a identifié l'événement, ne doivent pas contenir de détails relatifs aux actions que l'organisme à l'intention de prendre pour éviter que l'événement ne se répète, car la définition de telles actions pourrait demander plus de temps.

ORO.GEN Section 2 –système de gestion

171. L'Agence propose de consacrer une section spécifique des exigences générales applicables aux organismes à celles liées au système de gestion des organismes. Ces exigences découlent principalement de celles qui existent déjà dans les normes applicables, comme les JAR. Elles couvrent la nécessité de disposer de personnel qualifié et en particulier des personnes spécifiques chargées de veiller à ce que l'organisme satisfasse aux exigences applicables. Les exigences existantes couvrent également le besoin de disposer d'installations adéquates pour s'acquitter des tâches demandées, ainsi que la nécessité de conserver des dossiers relatifs à toutes les activités effectuées conformément aux règles applicables.
172. Cette section spécifique est également l'endroit idéal pour mettre en œuvre des normes OACI portant sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS)³⁰. L'Agence considère que celles-ci ne devraient pas être mises en œuvre par le biais d'une exigence supplémentaire portant sur les systèmes de gestion qui se superposerait aux règles existantes, qu'elles soient liées aux aspects financiers, de qualité ou à tout autre aspect dont traite un cadre dirigeant d'un organisme. Imposer un système de gestion de la sécurité séparé des autres pourrait être considéré comme une simple exigence normative supplémentaire, avec le risque que les organismes chercheraient à satisfaire leur autorité compétente en démontrant qu'ils ont ajouté dans leur organisation tous les éléments normatifs requis. Une telle mesure ne soutiendrait pas la mise en œuvre de règles fondées sur les performances, telles qu'encouragées par l'OACI pour faciliter la mise en œuvre des principes du SGS.
173. L'Agence propose par contre d'établir une liste des éléments que les organismes doivent aborder. Les exigences proposées sont donc fondées sur l'idée que la sécurité, tout comme le respect des règles, devrait être au centre des préoccupations du personnel et un élément central de toutes les activités de l'organisme. Par conséquent, les exigences sont présentées de manière à permettre à l'organisme de les appliquer de la manière qu'il juge adaptée, par rapport à son propre modèle d'entreprise. Les exigences autoriseraient notamment la mise en œuvre d'un système intégré de gestion dans lequel la sécurité serait un paramètre à prendre en compte dans chaque décision, et ne consisterait pas simplement en une juxtaposition de systèmes de gestion. La gestion intégrée permet aux cadres dirigeants d'identifier et de prendre en compte tous les éléments importants qui pourraient avoir une incidence sur leur organisme, tels que l'orientation stratégique de leur entreprise, les lois et normes

³⁰ Annexe 1, appendice 4 de l'OACI / annexe 6, appendice 7 de l'OACI, «Cadre pour des systèmes de gestion de la sécurité».

pertinentes, les politiques internes et la culture d'entreprise, les risques et les dangers, les exigences en termes de ressources et les besoins de ceux qui pourraient être touchés par n'importe lequel des aspects de l'exploitation de l'organisme.

174. En termes de système qualité, l'Agence propose de conserver ce qui intéresse vraiment l'initiateur des règles lorsqu'il demande aux organismes de mettre en œuvre un système qualité: le respect des règles. En effet, un système qualité peut être utilisé pour satisfaire à différents ensembles d'exigences. L'Agence pense qu'il faut se limiter à exiger le contrôle de la conformité comme partie intégrante des exigences applicables aux systèmes de gestion. Les exigences proposées offrent donc la possibilité d'appliquer les normes de l'OACI relatives au SGS, sans obliger l'organisme à modifier son modèle d'entreprise.
175. Les exigences applicables aux systèmes de gestion, telles qu'elles sont proposées, s'adaptent à différents organismes, quelles que soient leur taille, leur nature ou la complexité de leurs activités, et quel que soit le modèle d'entreprise qu'ils souhaitent appliquer, ce qui assure une application proportionnée de ces exigences. L'Agence propose également que, dans le cas d'un organisme qui voudrait sous-traiter une partie de ses activités relevant des exigences proposées dans le présent document, l'organisme devrait conserver la responsabilité de la conformité aux règles applicables. Ce point est essentiel pour s'assurer que les organismes resteront responsables des activités qui font l'objet d'une certification.
176. Les exigences portant sur le système de gestion pourraient s'appliquer à tous les organismes visés par les exigences proposées applicables aux organismes. Lors de l'élaboration des exigences préliminaires relatives au système de gestion, l'Agence a vérifié ce qui était déjà applicable aux organismes en termes de navigabilité initiale ou du maintien de celle-ci, aux fins de s'assurer de la compatibilité avec les règles applicables, en conservant la formulation de ces règles déjà applicables lorsque c'était possible. L'Agence a l'intention de proposer à l'avenir des règles reposant sur les normes SGS de l'OACI pour d'autres types d'organismes. L'Agence essaiera de conserver au maximum des exigences aussi proches que possible de celles proposées dans les exigences applicables aux organismes. Ceci contribuera à une mise en œuvre simplifiée des normes de l'OACI, notamment pour les organismes dont les activités couvrent plusieurs secteurs aéronautiques.
177. Lors de l'élaboration préliminaire des exigences proposées, l'Agence s'est efforcée d'assurer la cohérence entre les exigences applicables aux différents types d'organismes. Par conséquent, l'Agence a analysé les exigences établies au JAR-FCL 1, 2 et 3, à l'EU-OPS, dans les AMC et GM du JAR-OPS 1 et au JAR-OPS 3. Ces normes contenaient les exigences que devaient respecter les organismes dans le cadre des exigences applicables aux organismes proposées. Ensuite, pour assurer une uniformité globale, l'Agence a étudié les exigences pertinentes établies dans les modalités d'exécution déjà applicables aux organismes en termes de navigabilité. L'Agence ensuite proposé, dans son NPA, la formulation qui semblait la plus adaptée à tous les organismes, en la complétant, si nécessaire, par des exigences applicables à des types spécifiques d'organismes.

178. L'Agence a complété ces règles proposées par d'autres, fondées sur des normes OACI qui n'avaient pas encore été reprises parmi les normes indiquées au paragraphe précédent. C'est notamment le cas des exigences applicables aux SGS de l'OACI, par exemple.
179. Pendant la phase de consultation, l'Agence a expliqué en détail le processus mis en œuvre pour parvenir aux exigences proposées pour le système de gestion. Les premiers commentaires des parties prenantes indiquaient que les règles proposées n'étaient pas totalement comprises. L'Agence, aidée du groupe de révision, a donc revu le texte proposé aux fins d'en améliorer la clarté.
180. L'Agence a également trouvé intéressante la démarche de certaines parties prenantes qui demandaient de s'orienter vers des règles reposant sur les performances. L'Agence considère toutefois qu'il ne serait pas sage de proposer d'emblée des règles exclusivement fondées sur les performances et que l'amélioration continue des règles, qui va de pair avec les progrès faits au niveau des organismes, favorisera la transition vers des règles fondées sur les performances.
181. Bien que la formulation soit différente, les exigences proposées sont pleinement conformes aux mesures de l'OACI. Un tableau de correspondances incluant les exigences proposées et les AMC et GM correspondants dans la partie-OR(O), ainsi que les normes de l'OACI correspondantes, est fourni en annexe III de la note explicative du CRD «Exigences relatives aux organismes» (2008-22c ET 2009-02c)³¹. La 37^e assemblée de l'OACI qui s'est tenue en septembre-octobre 2010, a confirmé la création d'une nouvelle annexe pour traiter de la gestion de la sécurité, l'annexe 19, qui devrait contenir les normes générales relatives aux SGS applicables à tous les organismes, suivant ainsi l'approche intégralement systémique proposée par l'AESA dans son NPA relatif aux exigences applicables aux autorités et aux organismes. Suite à la publication de cette nouvelle annexe, les exigences relatives aux SGS et applicables aux organismes seront passées en revue, également en vue d'examiner le travail en cours dans le cadre du Groupe de collaboration internationale en matière de gestion de la sécurité (SMICG), la progression de la mise en œuvre de l'EASP et, en particulier, pour appréhender la gestion des risques pour la sécurité découlant des interactions avec les autres organismes. Sur ce dernier point, l'Agence rejoint l'avis des parties prenantes que les organismes ne devraient pas gérer la sécurité de manière isolée, mais devraient le faire en coordination avec d'autres organismes avec lesquels ils sont en relation. Par exemple, une gestion efficace de la sécurité par l'exploitant d'un aéroport implique une coordination adéquate avec les transporteurs aériens et les fournisseurs de services de navigation aérienne qui utilisent les services de l'aéroport. Par conséquent, l'Agence a l'intention de réviser les exigences relatives aux organismes comme indiqué précédemment, par une nouvelle tâche de réglementation.

31

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>

ORO.AOC - Certification des transporteurs aériens

182. Cette sous-partie s'applique aux exploitants commerciaux. Elle définit le processus d'application d'un certificat de transporteur aérien, les conditions relatives aux contrats de location et au partage de codes, le processus de demande d'agrément pour dispenser des formations aux membres d'équipage de cabine et délivrer les certificats de membre d'équipage ainsi que les exigences d'exploitation à des fins non commerciales d'un aéronef exploité au titre d'un CTA. Ces dernières exigences concernent l'analyse des données de vol, le personnel, les installations et la production de manuels et de documentation.
183. Cette sous-partie repose sur les exigences pertinentes de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 établies dans les sous-parties B et C. La sous-partie ORO.AOC contient une nouvelle exigence relative à la question du partage de codes, une question non traitée dans l'EU-OPS. Cette exigence a été intégrée dans le but de refléter l'élargissement du champ d'application du règlement de base par rapport à celui de l'EU-OPS. La proposition initiale du NPA 2009-2c a été modifiée à la suite des commentaires émis par les parties prenantes.
184. Les principaux problèmes soulevés par les parties prenantes en ce qui concerne cette sous-partie portaient sur l'applicabilité et le champ d'application du TCA (ORO.AOC.100), les exigences relatives à la prise en location coque nue ou avec équipage d'un aéronef exploité dans un pays tiers (ORO.AOC.110), le partage de codes (ORO.AOC.115) et la relation entre les différents responsables désignés et le système y afférent (ORO.AOC.135).
185. Des modifications conséquentes ont été apportées à certaines dispositions à la suite des commentaires reçus. Certaines sont principalement de nature éditoriale ou sont opérées à des fins de clarification.
186. **ORO.AOC.025** Le terme «changements» a été supprimé dans la mesure où il est déjà correctement traité dans la sous-partie ORO.GEN. Une liste préliminaire des modifications soumises à approbation préalable est présentée sous la forme d'un GM dans la sous-partie ORO.GEN, qui sera publié conjointement à la décision.
187. **ORO.AOC.110, point b)** «Location»: de nombreuses préoccupations ont été mises en avant à propos de la location d'aéronef utilisés par des exploitants de pays tiers. L'Agence a soigneusement évalué les commentaires reçus. La location est un outil commercial important pour les compagnies aériennes commerciales, les règles de sécurité associées doivent donc être proportionnées. Toutefois, il est également clairement établi que la location d'un aéronef, en particulier la location d'un aéronef utilisé par des exploitants de pays tiers, doit être réalisée dans un environnement sous contrôle afin de garantir un niveau de sécurité acceptable. Le législateur européen a reconnu ce fait et traité la question de la location dans le règlement (CE) n° 1008/2008 et l'EU-OPS. Ces deux textes de loi ont été pris en compte lors de la modification du texte des NPA. L'Agence estime que le texte modifié présenté dans le présent avis confère la souplesse nécessaire aux compagnies aériennes commerciales tout en garantissant le niveau de sécurité attendu par le public et le législateur.
188. La disposition relative à la location a fait l'objet d'une importante reformulation textuelle. Les principaux changements portent sur la location avec équipage d'aéronefs utilisés par des exploitants de pays tiers. De nombreux commentaires

ont indiqué que les exigences de location avec équipage de ce type d'aéronef, présentées dans le NPA/CRD, étaient considérées comme difficiles à respecter. L'EU-OPS permet d'appliquer des critères de sécurité «équivalents» à ceux établis dans l'EU-OPS pour la location avec équipage. En considération des commentaires reçus et à des fins de correspondance avec les termes de l'EU-OPS, la formulation «critères de sécurité équivalents» a été introduite. Par conséquent, l'exploitant européen a désormais la possibilité de démontrer à l'autorité compétente que la location d'un aéronef avec équipage est soumise à des normes équivalentes aux règles de sécurité de l'UE. En outre, l'attention a été attirée sur l'applicabilité du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission et de l'annexe III de la partie-FCL. Les commentaires relatifs au règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission trouveront réponse dans le CRD du NPA 2010-10. Les commentaires concernant l'annexe III de la partie-FCL seront évalués dans le cadre d'une nouvelle tâche de réglementation (FCL.002).

189. Certains commentaires ont indiqué que la sous-partie ORO.AOC devait renvoyer à la pratique existante de location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers en cas de besoins opérationnels à durée limitée. Des commentaires similaires ont été formulés à propos du NPA 2010-10. Dans la mesure où la location coque nue constitue principalement un problème de maintien de la navigabilité, les conditions de recours à la location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers feront l'objet d'une évaluation dans le cadre du CRD du NPA 2010-10. Cette tâche de réglementation pourrait nécessiter une réévaluation future des dispositions de la sous-partie ORO.AOC consacrées à la location coque nue.
190. En ce qui concerne la location coque nue, la référence au règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission a été transférée à la sous-partie ARO.OPS.110. En outre, l'exigence de retrait de l'aéronef du CTA du loueur a été transférée à la sous-partie ARO.OPS.110 dans la mesure où il revient à l'autorité compétente de s'assurer que l'aéronef est retiré du CTA de l'exploitant dans un délai approprié. Ce texte a été modifié en vue d'établir clairement qu'il ne sera pas nécessaire de joindre les modalités financières du contrat de location aux éventuelles demandes d'agrément.
191. Un nouveau paragraphe relatif à la location avec équipage a été introduit et exige des exploitants européens qu'ils informent leur autorité compétente de toute passation de contrat de location avec équipage.
192. Dans la sous-partie **ORO.AOC.115** «Accords de partage de codes d'identification»: la discussion consacrée à la location s'applique également au partage de codes. De nombreux commentaires ont indiqué que la partie-TCO ne devait pas s'appliquer aux accords de partage de codes conclus avec des exploitants de pays tiers dans la mesure où certains partenaires de partage de codes n'incluent aucune destination de vol en Europe. Certains commentaires ont remis en question le fondement juridique de la réglementation du partage de codes et ont suggéré de déléguer la supervision des partenaires de partage de codes à l'exploitant européen. En outre, le respect des exigences essentielles (annexe IV au règlement (CE) n° 216/2008) a été contesté en raison de l'impossibilité de garantir une conformité totale par les exploitants de pays tiers. D'autres commentaires ont indiqué que le partage de codes devait faire l'objet d'une tâche de réglementation distincte. Il convient avant toute chose de souligner que l'Agence envisage le partage de codes dans le champ d'application

de l'article 4.1, paragraphe c) du règlement (CE) n° 216/2008. Une fois les commentaires évalués, la disposition relative au partage de codes a été modifiée. Dans la nouvelle proposition d'avis, une référence à la partie-TCO a été supprimée. La supervision des partenaires de partage de codes est désormais de la responsabilité de l'exploitant européen chargé de garantir le respect permanent des exigences essentielles. À cette fin, l'exploitant est tenu de mettre en place un programme d'audit du partage de codes. Cette exigence s'applique également aux partenaires de partage de codes qui exercent leur activité hors de l'UE. Un document d'orientation sera élaboré et inclura un tableau des dispositions à respecter. Le respect de ces dispositions garantira l'observation des exigences essentielles de l'annexe IV au règlement (CE) n° 216/2008. Les dispositions incluses dans ce tableau seront identiques à celles applicables aux exploitants de pays tiers sollicitant une autorisation conformément aux termes de la partie-TCO. Enfin, cette disposition a été modifiée de manière à garantir qu'aucun exploitant européen ne puisse vendre ou délivrer des titres de transport pour des vols exploités par un exploitant de pays tiers susceptible de faire l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005³² (liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté). Il reste possible, pour un exploitant de pays tiers inclus dans la liste de l'UE, de vendre et de délivrer des titres de transport pour un vol exploité par son partenaire de partage de codes européen. L'approche adoptée pour le partage de codes est, dans une large mesure, conforme aux «directives du programme de sécurité du partage de codes» établies par le ministère des Transports et la Federal Aviation Administration des États-Unis.

193. La sous-partie **ORO.AOC.120** «Agréments de CTA pour dispenser une formation relevant de la partie-CC ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage» transpose les exigences de l'EU-OPS qui n'étaient pas pleinement traitées dans le NPA.
194. **ORO.AOC.125** «Exploitations non commerciales d'aéronefs soumis à un CTA»: trois modifications ont été apportées à cette disposition. Premièrement, la sous-partie OR.OPS.GEN.105 a été déplacée dans la sous-partie ORO.AOC.125. Deuxièmement, afin de clarifier le sujet, l'intitulé est désormais: «Exploitations non commerciales d'aéronefs soumis à un CTA». Enfin, l'Agence propose un nouveau texte qui définit les obligations d'un opérateur titulaire d'un CTA lorsqu'il envisage d'exploiter un aéronef à des fins non commerciales. Le principe reste le même: les procédures d'exploitation non commerciale doivent être précisées dans le manuel d'exploitation, qui identifiera clairement les différences entre les procédures d'exploitation (commerciale et non commerciale). En outre, l'exploitant doit veiller à ce que le personnel concerné soit correctement et régulièrement informé des procédures associées. Cette mention doit également être approuvée par l'autorité compétente. En revanche, aucune déclaration n'est nécessaire lorsqu'un exploitant commercial effectue des vols non commerciaux. Cette disposition a été légèrement modifiée afin d'en clarifier les termes à la suite des commentaires reçus concernant le CRD.

³² Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE. *JO L 344, 27.12.2005, page 15.*

195. **ORO.AOC.130, point a)** «Analyse des données de vol: la mention «*sauf en cas d'exploitation temporaire et uniquement pour les vols de convoyage ou les vols d'essai*» a été introduite dans le texte du CRD à la suite d'un commentaire relatif au NPA-2009-2c en raison des difficultés rencontrées par les exploitants fournissant un service aérien non payant pour mettre en œuvre un programme de FDM. Toutefois, à l'issue d'un examen interne, il a été conclu que cette mention ne répond pas suffisamment et précisément à l'intention de modification et qu'il existe un risque d'effets négatifs involontaires et imprévus sur la sécurité. En outre, la sous-partie ORO.AOC.130 est pleinement harmonisée avec l'EU-OPS 1.037 et la partie I 3.3.6 de l'annexe 6 de l'OACI. Il a donc été décidé de supprimer la mention «*sauf en cas d'exploitation temporaire et uniquement pour les vols de convoyage ou les vols d'essai*».

ORO.DEC - Déclaration

196. Cette sous-partie comporte l'exigence de soumission d'une déclaration. Le contenu du formulaire de déclaration est défini dans l'appendice I à la partie-ORO. Il est applicable aux exploitants non commerciaux d'aéronefs à motorisation complexe (exploitants NCC). Ces exigences mettent en application l'article 8.5, paragraphe d) du règlement de base. Cette sous-partie complète la sous-partie ARO.GEN.345.
197. Conformément au règlement de base et aux suggestions formulées précédemment dans le NPA/CRD, tous les exploitants NCC sont tenus de fournir une déclaration à l'État dont ils dépendent. Cette obligation concerne également les exploitations d'aéronefs entreprises en tant qu'exploitations non commerciales.
198. L'objet de cette déclaration est:
- que l'exploitant reconnaisse ses responsabilités en vertu des règlements de sécurité en vigueur et détienne tous les agréments requis;
 - d'informer l'autorité compétente de l'existence d'un exploitant; et
 - de permettre à l'autorité compétente d'assumer ses responsabilités de supervision
199. Le contenu de cette déclaration a été révisé en fonction des commentaires reçus. Les termes ont été harmonisés avec ceux utilisés dans les autres sous-parties et parties.

ORO.MLR - Manuels, registres et enregistrements

200. Les modalités d'exécution proposées dans la sous-partie ORO.MLR, pour la mise en application des paragraphes 8.a.3 et 8.b de l'annexe IV du règlement de base, contiennent des dispositions relatives au manuel d'exploitation de l'exploitant, à la liste minimale d'équipements, au carnet de route et à l'archivage.
201. En ce qui concerne les exploitations à des fins de CAT au moyen d'hélicoptères et d'avions, les modalités d'exécution reposent sur les exigences existantes, à savoir l'EU-OPS, le JAR-OPS 3 et le JAR-MMEL/MEL, avec les différences importantes suivantes:

- Si les dispositions relatives à la structure du manuel d'exploitation (parties A à D), extraites des appendices de l'EU-OPS/JAR-OPS 3, sont présentées comme des modalités d'exécution, la liste des contenus du manuel d'exploitation sera alors présentée sous forme d'AMC à des fins de flexibilité et de proportionnalité.
 - La rédaction du manuel d'exploitation en langue anglaise n'est pas obligatoire, conformément aux termes de l'EU-OPS/JAR-OPS 3, mais les dispositions de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 établissent clairement que l'exploitant est tenu de s'assurer que le personnel est en mesure de comprendre la langue du manuel d'exploitation. Suivant les commentaires de plusieurs parties prenantes, la capacité du personnel d'exploitation à comprendre la langue du manuel d'exploitation est une question de sécurité.
 - Les dispositions relatives à la liste minimale d'équipements contiennent une référence supplémentaire aux données d'adéquation opérationnelle à venir établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission.
202. En ce qui concerne les exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe, les modalités d'exécution proposées reposent sur les sections 2 et 3 de la partie II de l'annexe 6 de l'OACI et la section 3 de la partie III de l'annexe 6, sans différences significatives.
203. En ce qui concerne les exploitations spécialisées non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe et les exploitations spécialisées commerciales, les modalités d'exécution proposées reposent sur la section 2 de la partie II de l'annexe 6 de l'OACI et la section 3 de la partie III de l'annexe 6, sans différences significatives.

ORO.SEC - Sécurité

204. Les modalités d'exécution proposées dans la sous-partie OR.OPS.SEC énoncent les exigences imposées aux exploitants pour la mise en place de procédures de protection et d'équipements de protection du compartiment de l'équipage de conduite contre les infractions aux règles de sécurité. En ce qui concerne les avions, ces exigences s'appliquent à tous les appareils équipés d'une porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite et à tous les avions de transport aérien commercial dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 45 500 kg et dont la configuration opérationnelle maximale en sièges passagers est supérieure à 60.
- L'exigence relative aux hélicoptères doit être observée en présence d'une porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite.
205. Les règles proposées reposent sur la sous-partie S de l'EU-OPS et la sous-partie S du JAR-OPS 3 et reflètent le contenu et l'intention de ces sous-parties. Les règles proposées sont également conformes à la partie I de l'annexe 6 de l'OACI.
206. Le principal problème soulevé par les parties prenantes concernait un risque de conflit de règles entre les règles proposées par l'Agence concernant la sécurité en vol et le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la

sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002³³. La Commission a convenu que l'Agence ne conserverait dans son avis que les règles traduisant une importante dimension de sécurité et non évoquées dans le règlement (CE) n° 300/2008 ou dans l'OACI, et transmettrait les autres règles à la Commission qui les développera ultérieurement.

ORO.FC – Équipage de conduite

207. Les modalités d'exécution proposées dans la sous-partie ORO.FC comprennent les exigences de qualification, de formation et de contrôle applicables aux membres de l'équipage de conduite.
- La section 1 définit les exigences communes applicables à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe, tant à des fins non commerciales qu'à des fins commerciales.
 - La section 2 définit les exigences supplémentaires applicables aux exploitations à des fins de transport commercial, à l'exception des exploitations de planeurs ou de ballons et les exploitations de transport de passagers en vol VFR de jour, au départ et à destination d'un même aéroport/site d'exploitation et d'une durée maximale de 30 minutes, ou dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec:
 - des avions monomoteurs turbopropulsés ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure à 5 700 kg et transportant un maximum de six personnes, pilote inclus; ou
 - des hélicoptères monomoteurs transportant un maximum de six personnes, pilote inclus.
 - La section 3 définit des exigences additionnelles applicables aux exploitations commerciales autres que le transport aérien commercial et les exploitations de planeurs ou de ballons ainsi que les activités de transport aérien commercial de A vers A indiquées dans le paragraphe précédent.
208. Les règles proposées reposent sur l'EU-OPS et le JAR-OPS 3 portant sur les exploitations de transport aérien commercial ainsi que sur la version préliminaire des JAR-OPS 0, 2 et 4 portant sur les exploitations commerciales autres que les exploitations de transport aérien commercial et les exploitations commerciales d'aéronefs à motorisation complexe. Les exigences applicables aux exploitations non commerciales correspondent et sont pleinement conformes à la partie II de l'annexe 6 de l'OACI relative aux avions et à la section III de la partie III relative aux hélicoptères.
209. En ce qui concerne les exploitations de transport aérien commercial, en comparaison avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3 et outre les modifications générales stipulées dans le paragraphe 89, sous-paragraphe ff du CRD 2009-02 b³⁴, les changements suivants sont mis en relief:

³³ JO L 97, 09.04.2008, page 72.

³⁴ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

- Les exigences applicables aux avions et aux hélicoptères sont harmonisées autant que possible en tenant compte des différences entre les caractéristiques opérationnelles de ces deux catégories d'aéronef.
- Si les assouplissements des appendices 1 à 1.005, sous-paragraphe a) de l'EU-OPS et de l'appendice 3.005, sous-paragraphe f) du JAR-OPS 3 ont été pleinement transposés dans les modalités d'exécution proposées, les parties prenantes ont demandé un examen plus poussé de la proportionnalité des règles. Par conséquent, certaines exploitations de A vers A, telles qu'indiquées précédemment, sont soumises au même ensemble de règles que les exploitations commerciales autres que les exploitations de transport aérien commercial. Le niveau de sécurité attendu des exploitations de transport aérien commercial ainsi que la législation actuellement en place dans les États membres ont été pris en considération pour la définition du seuil. En ce qui concerne les hélicoptères, le chiffre de six personnes représente un compromis entre les petits hélicoptères et les hélicoptères de taille moyenne et doit permettre d'exécuter la majeure partie des activités de tourisme. Le critère du moteur est estimé plus approprié qu'une limite pondérale de 3 175 kg qui, elle, inclurait certains hélicoptères multimoteurs complexes. Les principales différences observées dans les modalités d'exécution proposées concernent le contrôle de compétence annuel pratiqué par l'exploitant et les exigences moins normatives applicables au cours de commandement, à la gestion des ressources d'équipage et au stage d'adaptation.
- Les exigences d'expérience récente applicables à tous les pilotes sont transférées dans la partie-FCL, à savoir le paragraphe FCL.060, dans la mesure où elles sont considérées comme constituant une restriction des prérogatives de la licence.
- L'agrément d'utilisateur de simulateur d'entraînement au vol (FSTD) a été amélioré de manière à inclure les exigences imposées à l'exploitant pour la mise en place d'un système de gestion appropriée des modifications de FSTD susceptibles d'affecter les programmes de formation des exploitants.
- En ce qui concerne les compétences de route/zone et aérodrome, le terme «qualification» n'est pas transposé puisqu'il n'est utilisé qu'en référence aux licences de pilote. L'EU-OPS/JAR-OPS n'expliquent et ne définissent pas ce type de qualification et n'en indiquent pas l'émetteur ni son éventuel lien avec la licence. Par conséquent, afin d'éviter toute confusion terminologique susceptible de provoquer une confusion de régime, il a été estimé que le retrait de la mention de «qualification», tout en conservant les exigences en substance en l'état, était préférable.
- En considération des commentaires reçus, une formation en CRM a été intégrée à toutes les formations de monopilote. En effet, la CRM porte non seulement sur l'interaction entre deux pilotes d'un même équipage mais également avec l'équipe au sol, par exemple. En outre, elle enseigne des techniques de gestion efficace de la charge de travail au sein du poste de pilotage; un aspect important pour les exploitations monopilotes.

- Des exigences supplémentaires applicables aux exploitations monopilotes en vertu des règles de vol aux instruments ou des règles de vol de nuit sont intégrées et reposent sur le JAA NPA OPS 65, conformément à l'amendement 29 de la partie I de l'annexe 6 de l'OACI.
210. Dans l'ensemble, une cohérence est assurée avec la partie-FCL et le nouveau concept de données d'adéquation opérationnelle. Ce concept était déjà partiellement intégré à l'EU-OPS par l'entremise de la référence au Conseil d'évaluation opérationnelle conjoint (JOEB).
211. Les différences suivantes avec l'annexe 6 de l'OACI ont été identifiées:
- Des modifications ont été apportées au champ d'application de la mise en place de règles proportionnées, en particulier pour les exploitations de A vers A à des fins de CAT. En outre, les appendices 1 à 1.005, sous-paragraphe a) de l'EU-OPS ont été examinées. Elles ne sont pas conformes à la partie I 9.4.4.1 de l'annexe 6 en ce qui concerne le nombre de contrôles de compétence pratiqués par l'exploitant chaque année. Il en est de même pour la section II 7.4.3.1 de la partie III de l'annexe 6 en raison d'une transposition des termes de l'appendice 3.005, sous-paragraphe f) du JAR-OPS 3 relatifs aux exploitations en VFR de jour renvoyant au repérage visuel au sol des hélicoptères à motorisation non complexe.
 - Les dispositions relatives aux opérateurs radio et aux navigateurs aériens n'étaient pas incluses dans l'EU-OPS et, par conséquent, n'ont pas été intégrées au texte proposé. Elles ne sont pas conformes à la section 9.1.2 de la partie I de l'annexe 6 en ce qui concerne les opérateurs radio. Aucune exploitation n'exige la présence de navigateurs aériens. En outre, si l'Agence a la possibilité de réglementer la fonction de ces membres d'équipage, les États membres sont néanmoins tenus d'en réglementer la qualification. Cela signifie également que la section 9.1.3 de la partie I de l'annexe 6 et la section 3.9.1.2 de la partie II de l'annexe 6 relatives aux mécaniciens navigants ne sont que partiellement mises en œuvre par ces règles dans la mesure où l'octroi de licence reste du ressort de l'État membre.
 - En ce qui concerne la connaissance des routes/zones et des aérodromes, on note que la transposition d'une disposition des appendices 1 à 1.005, sous-paragraphe a) de l'EU-OPS, qui concerne les exploitations en VFR de jour d'avions de classe de performance B, n'est pas conforme aux sections 9.4.3.5 et 9.4.3.6 de la partie I de l'annexe 6 relatives à la période de 12 mois.
 - En ce qui concerne les exploitations monopilotes en IFR et en vol de nuit, la norme stipulée à la section 9.4.5.3 de la partie I de l'annexe 6 relative au contrôle initial inclus dans les fonctions du monopilote et dans un environnement représentatif de l'exploitation n'est pas spécifiquement mentionnée. Le texte qui en résulte reste néanmoins identique à celui de l'EU-OPS et n'a fait l'objet d'aucune modification, conformément aux directives approuvées par la Commission et le Comité de l'AESA.
212. Les éléments suivants sont identifiés pour une future réglementation:
- examen et actualisation des dispositions de gestion des ressources d'équipage en tenant compte de l'expérience acquise au cours des deux dernières années;

- programme alternatif de formation et de qualification destiné aux exploitations d'hélicoptères à des fins de transport aérien commercial.
213. Les commentaires reçus indiquent également que le concept de formation pour les exploitations monopilotes est discutable et appelle éventuellement un examen plus poussé. Toutefois, seules de rares propositions détaillées d'amélioration ont été avancées. L'Agence pourra ultérieurement intégrer une tâche de réglementation supplémentaire concernant ce point, dès lors que d'autres propositions de réglementation auront été fournies par les parties prenantes.

ORO.CC - Équipage de cabine

214. Les modalités d'exécution proposées dans la sous-partie ORO.CC contiennent les exigences de formation, de contrôle et de validité imposées à tous les exploitants d'aéronefs avec équipage de cabine pour garantir la qualification permanente des membres de l'équipage de cabine.
- La section 1 définit les exigences communes applicables tant aux exploitations à des fins de transport aérien commercial (CAT) qu'aux exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe.
 - La section 2 définit des exigences additionnelles applicables uniquement aux exploitations à des fins de CAT.
215. Les règles proposées reposent sur les exigences existantes: par exemple, la sous-partie O de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3. TGL 44³⁵, publiée par le JAA et contenant la section 2 du JAR-OPS 1 (AMC et matériel explicatif et interprétatif - IEM), a également été prise en compte.
216. Ces exigences sont conformes au chapitre 12 de la partie I de l'annexe 6 de l'OACI relatif aux avions et au chapitre 10 de la partie II relatif aux hélicoptères. Les règles proposées, conformément aux exigences de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3, sont plus détaillées que celles indiquées par les normes de l'OACI correspondantes. Toutefois, les recommandations détaillées de l'OACI incluses dans la partie E-1 du manuel de formation 7192-AN/857 de l'OACI relative à la formation des agents de bord aux règles de sécurité (deuxième édition – 1996) ont également été examinées.
217. Si l'on considère que les exigences de l'EU-OPS ont été, dans la plupart des cas, respectées à titre volontaire en ce qui concerne les exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe, les principales différences avec la sous-partie O de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 sont les suivantes pour les deux types d'exploitation:
- Champ d'application (ORO.CC.005): les règles proposées au titre de la section 1 «Exigences communes» s'appliquent à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales et aux exploitations de transport aérien commercial.

35

Documents administratifs et d'orientation des JAA - Section quatre: Exploitations, partie trois: Brochure d'orientation temporaire (JAR-OPS) - BROCHURE n° 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECTION 2 MISE À JOUR POUR INTÉGRER LES PROPOSITIONS TEXTUELLES DE LA SECTION 2 ISSUES DES NPA SUSPENDUES DES JAA.

- Définition des membres d'équipage de cabine minimum requis (ORO.CC.100): l'exigence de l'EU-OPS (OPS 1.990, sous-paragraphe b), point 2)) a fait l'objet d'une clarification afin de garantir que les règles de navigabilité et les spécifications de certification connexes applicables à l'équipage de cabine sont comprises par tous et prises en considération par les exploitants. Plus particulièrement, les exigences de certification relative à la démonstration d'évacuation, à la vue directe du compartiment passagers et aux sièges des membres d'équipage de cabine requis doivent être prises en compte lors de la définition du nombre minimal de membres d'équipage de cabine requis pour les exploitations. L'expérience a récemment démontré que les processus de certification requis pour l'approbation de configurations en sièges passagers particulières d'un aéronef, ou de leur impact sur la définition de l'équipage de cabine minimum requis pour les opérations, sont compris de différentes manières. Par exemple, un rapport d'enquête sur un accident a démontré que l'équipage de cabine minimal requis indiqué dans le manuel d'exploitation de l'exploitant concerné était inférieur au nombre identifié par la démonstration/analyse d'évacuation correspondante et applicable à cet aéronef particulier.
- Contrôle de la formation des responsables de cabine (ORO.CC.115, paragraphe d) et ORO.CC.260, paragraphe a), point 2)): l'absence de contrôle dans l'EU-OPS seulement pour cette formation particulière a été largement jugée incohérente. Cette lacune a été comblée, conformément aux recommandations issues des réactions reçues lors du processus de consultation.
- Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation prévu par l'exploitant (ORO.CC.125): Dans l'EU-OPS, toutes ces matières de formation faisaient partie d'un seul programme de stage d'adaptation. Les matières de formation communes à tous les aéronefs de même type ont été clairement différenciées des matières de formation propres aux exploitants, à des fins de cohérence avec les travaux en cours concernant le processus de données d'adéquation opérationnelle (OSD). Cette différenciation pourra également faciliter l'obtention de crédits de formation à l'avenir.
- Formation aux différences (ORO.CC.130): conformément aux demandes formulées suite aux réactions en faveur d'une clarification, cette formation fait désormais l'objet d'une exigence indépendante de l'exigence de formation propre à un type d'aéronef et de stage d'adaptation prévu par l'exploitant. Cette séparation facilite également la mise en relation avec les éléments appropriés des OSD susmentionnés.
- Durées de validité des formations et des contrôles (ORO.CC.140, paragraphe e) et 145, paragraphe c)): le manque de clarté dans le texte de l'EU-OPS concernant ces aspects a été mis en relief par les différentes interprétations exprimées par les parties prenantes dans les réactions transmises au CRD et cette lacune a été comblée en tenant également compte des dispositions stipulées dans le paragraphe TGL 44 (Section 2 du JAR-OPS 1).
- Certificats de membre d'équipage de cabine (CCA) (ORO.CC.210): les membres d'équipage de cabine impliqués dans des exploitations de CAT sont tenus, en vertu du règlement de base, d'être titulaires d'un CCA. Les

modalités d'exécution complémentaires sont intégrées à une annexe particulière (partie-CC) du règlement de la Commission relatif au personnel navigant. Les CCA doivent être tenus à jour et peuvent être limités, suspendus ou révoqués en cas de non-respect des règles par leur titulaire. Cette exigence s'oppose aux certificats de formation de sécurité requis par l'EU-OPS, dont les titulaires ne sont soumis à aucune condition de validité et d'utilisation. Contrairement à la proposition initiale du NPA, l'exigence de formation par type d'aéronef n'est plus une condition préalable à l'émission du CCA, conformément à la demande largement exprimée. Toutefois, l'obtention de qualifications valides pour le type d'aéronef reste une condition d'utilisation du CCA par les titulaires.

- Liste de qualifications par type d'aéronef pour les titulaires de CCA (ORO.CC.215, paragraphe b), point 2)): Le règlement de base exige que la validité des CCA soit maintenue à jour. À l'instar des autres membres du personnel de l'aviation civile soumis au respect de règles, les titulaires sont tenus d'observer ces exigences en permanence à des fins de sécurité et pour appuyer l'harmonisation entre mise en œuvre, supervision et normalisation. Cette exigence devient particulièrement sensible dans le contexte aéronautique actuel où la majorité des membres d'équipage de cabine travaillent pour des exploitants différents au cours de leur carrière professionnelle et où un nombre croissant de membres d'équipage de cabine sont indépendants, saisonniers ou travaillent simultanément pour plusieurs exploitants. En outre, le CCA devant être délivré au terme de la formation initiale, la conformité constante des titulaires requise pour toutes les règles de sécurité applicables ne peut être démontrée que si le certificat est complété par une liste de qualifications par type d'aéronef, que les exploitants mettront à la disposition de chacun des titulaires de certificat qu'ils emploient. Cette option a été estimée plus pratique que l'exigence de redélivrance ou de revalidation du CCA.
 - Exploitation de plusieurs types ou variantes d'aéronefs (ORO.CC.250): la limitation à 3 ou 4 types sur approbation de l'autorité, est identique à celle indiquée dans l'EU-OPS. Les différences à noter portent sur la détermination des types et des variantes, qui a été rédigée de manière à correspondre aux travaux en cours relatifs au processus d'OSD associé à l'équipage de cabine.
218. La cohérence avec la partie-CC, ainsi qu'avec les sous-parties ORO.FC et ORO.TC, a également été assurée chaque fois que nécessaire.
219. Le processus de consultation a clairement révélé un large consensus entre les États membres et les parties prenantes quant au besoin d'élaborer des critères ou normes communs à l'échelon de l'Union européenne, relatifs à l'agrément des organismes de formation pour les équipages de cabine, aux qualifications des instructeurs et des examinateurs et aux dispositifs d'entraînement. Par conséquent, sous réserve d'une compréhension commune et d'un accord sur la base légale par le législateur, l'Agence propose de traiter ces questions dans le cadre de tâches futures de réglementation.

ORO.TC - Membre d'équipage technique lors d'opérations SMUH, HHO ou NVIS

220. Les modalités d'exécution proposées dans la sous-partie ORO.TC comprennent les exigences communes de formation et de contrôle à satisfaire lors de l'exploitation d'un aéronef à des fins de transport aérien commercial avec des membres d'équipage technique dans le cadre de services médicaux d'urgence par hélicoptère (SMUH), d'opérations d'hélicoptère (HHO) et d'opérations avec système d'imagerie nocturne (NVIS). D'autres exigences particulières relatives à la formation des membres d'équipage technique appropriée à l'exploitation concernée sont intégrées dans les sous-parties SPA.HERMS, SPA.HHO et SPA.NVIS.
221. Les membres d'équipage technique ou les spécialistes affectés à des tâches particulières spécialisées (travail aérien) ne sont pour l'instant pas évoqués dans cette sous-partie. Des exigences de formation les concernant et en rapport avec une activité de travail aérien particulière seront intégrées à la partie-SPO et aux AMC et GM y afférents. L'Agence pourra décider ultérieurement de réviser les exigences stipulées dans la sous-partie ORO.TC en vue d'y inclure les membres d'équipage technique impliqués dans certaines activités de travail aérien.
222. Les règles proposées reposent sur la sous-partie O du JAR-OPS 3. Outre les modifications générales stipulées dans le paragraphe 89, sous-paragraphe ff du CRD 2009-02b, les changements suivants sont mis en relief:
- Le champ d'application et l'applicabilité des dispositions sont mieux définis et une définition des membres d'équipage technique participant aux opérations de SMUH, HHO et NVIS à des fins de CAT est proposée.
 - Si l'on tient compte du fait que les exigences essentielles relatives aux exploitations aériennes ne font aucune mention de l'aptitude médicale des membres d'équipage technique, les dispositions appropriées du JAR-OPS 3 relatives à l'examen ou l'évaluation médicale initiale ne sont maintenues que dans les GM.
 - Les dispositions relatives aux types d'hélicoptère et à la limitation du nombre maximal de types ont, en principe, été transposées à partir du JAR-OPS 3. Toutefois, certaines modifications ont été opérées puisque, généralement, aucun type n'est défini pour les membres d'équipage technique. Certains exploitants utilisent les types établis pour l'équipage de conduite. Au regard du champ d'application des opérations de SMUH, HHO et NVIS, il convient de prendre en considération les différences d'équipements et de procédures utilisés. La limitation indiquée dans le JAR-OPS 3 est par conséquent transposée dans les AMC en exigeant de l'exploitant qu'il précise le nombre maximal de types dans son manuel d'exploitation en tenant compte de l'environnement particulier dans lequel évoluent les membres de l'équipage technique.
223. La cohérence avec les sous-parties ORO.FC et ORO.CC est assurée.

IV. Aperçu des différences**Différences avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3**

224. Le tableau suivant fournit un aperçu des différences entre la partie-ORO et l'EU-OPS/JAR-OPS 3 ainsi qu'une explication de chaque différence.

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
EU-OPS 1.1.75, sous-paragraphe c), point 1) et JAR-OPS 3.175, sous-paragraphe c), point 1)	ORO.GEN.105 et ORO.GEN.115	La notion impliquant qu'un postulant à un CTA n'est pas tenu d'être titulaire d'un CTA délivré par une autre autorité, sauf en cas d'approbation spécifiquement émise par les autorités compétentes, a été supprimée	Cette disposition est redondante dans la mesure où un CTA délivré dans le respect des termes de la partie-ORO sera considéré comme valide dans tous les États membres.
1./3.035 Système de qualité	ORO.GEN.200	Aucune référence au système de qualité, mais au système de gestion, qui comprend la gestion de la sécurité et le contrôle de la conformité	conforme aux normes et pratiques recommandées de l'OACI relatives au système de gestion de la sécurité
1./3.037 Éléments du programme de sécurité des vols et de prévention des accidents	ORO.GEN.200	Programme de sécurité des vols et de prévention des accidents remplacé par le système de gestion de la sécurité de l'OACI mis en œuvre par la sous-partie ORO.GEN.200	conforme aux normes et pratiques recommandées de l'OACI relatives au système de gestion de la sécurité

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
EU-OPS 1.165, sous-paragraphe c), point 1), ii) Location	ORO.AOC.110, paragraphe a)	<p>Aucune exigence d'intégration au contrat de location de conditions incluses dans l'agrément</p> <p>La mention selon laquelle les éventuelles différences avec les exigences stipulées dans les sous-parties K, L ou OPS 1.005, sous-paragraphe b) sont communiquées et jugées acceptables par l'autorité a été supprimée</p>	<p>Il est considéré inutile d'imposer des conditions relatives à la location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers ou la location coque nue auprès d'un exploitant de la communauté, dans la mesure où ces conditions constitueraient une variation par rapport au CTA et où les aéronefs sous CAT doivent être conformes aux termes de la partie-CAT et être associés à un certificat de navigabilité délivré conformément aux termes de la partie 21.</p>
EU-OPS 1.165, sous-paragraphe c), point 3), A) Location	ORO.AOC.110, paragraphe d)	L'exigence suivant laquelle l'autorité libère l'exploitant de la disposition correspondante dans la partie 1 OPS a été supprimée	<p>Dans le cas où la location coque nue d'aéronefs est retirée du CTA du loueur, l'aéronef sera exploité sous le contrôle opérationnel du preneur. Les futures règles de l'Union européenne relatives aux exploitations aériennes s'appliquent uniquement aux exploitants européens. Il n'est donc nécessaire de libérer l'exploitant européen des exigences d'OPS correspondantes lorsque l'aéronef est utilisé par un exploitant non européen.</p>
1./3175, sous-paragraphe i), point 2)	ORO.AOC.135, paragraphe a)	La référence au «système de maintenance» a été supprimée	Déjà traitée dans le règlement (CE) n° 2042/2003

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
EU-OPS 1.185, sous-paragraphe e) et JAR-OPS 3.185, sous-paragraphe d)	Sans objet	Il n'existe aucune exigence stipulant que la demande de renouvellement d'un CTA doit être transmise au plus tard 30 jours, sauf accord contraire, avant expiration de la durée de validité en cours.	Le CTA est délivré pour une durée illimitée.
JAR-OPS 3.175, sous-paragraphe c), point 3)	Sans objet	Aucune obligation pour le demandeur de CTA d'immatriculer les hélicoptères prévus pour exploitation au titre du CTA dans l'État ayant délivré le CTA	Déjà traitée dans le règlement (CE) n° 1008/2008
1./3.155, sous-paragraphe a), point 1)	ORO.MLR.115, paragraphe e)	La mention «même si l'exploitant cesse d'être l'employeur du membre d'équipage, pour autant que ceci se produise dans le laps de temps prévu au point c)» a été ajoutée.	Clarification, en réponse aux commentaires reçus.
1./3.155, sous-paragraphe a), point 2)	ORO.MLR.115, paragraphe f)	Champ d'application étendu à toutes les archives, et pas uniquement les périodes de service en vol, les périodes de service et les périodes de repos. La mention «pour autant que ceci se produise dans le laps de temps prévu» a été ajoutée.	À des fins d'exhaustivité et de clarification, en réponse aux commentaires reçus.

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1./3.1040, sous- paragraphe c)	Sans objet	Le texte de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 suivant n'a pas été transféré: «Sauf dispositions contraires approuvées par l'autorité ou prévues par le droit national, l'exploitant élabore le manuel d'exploitation en langue anglaise. En outre, l'exploitant peut traduire et utiliser ce manuel, ou certaines parties, dans une autre langue».	Si l'EU-OPS/JAR-OPS 3 stipule que le manuel d'exploitation doit être élaboré en langue anglaise, la traduction de ce manuel dans une autre langue est néanmoins autorisée. En revanche, si l'Union européenne considère toutes les langues officielles sur un pied d'égalité, le paragraphe correspondant dans l'EU-OPS/JAR-OPS 3 n'a pas été transposé. En outre, on peut se demander si l'utilisation d'un manuel d'exploitation en anglais par un équipage d'origine non anglophone ne présente pas un risque pour la sécurité. Cette question trouve réponse dans la norme issue de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 qui exige que tous les membres du personnel comprennent la langue de rédaction des parties du manuel d'exploitation associées à leurs tâches et responsabilités.
1./3.1040, sous- paragraphe i)	ORO.MLR.100, paragraphe g)	Modification applicable uniquement aux amendements nécessitant notification, par exemple à l'exclusion des modifications éditoriales.	À des fins de clarification et d'harmonisation avec la nouvelle approche appliquée aux agréments préalables.

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1./3.1055	ORO.MLR.110	<p>Modification permettant de consigner le carnet de route autrement que sur papier imprimé.</p> <p>Le contenu du carnet de route sera présenté comme un moyen acceptable de mise en conformité.</p>	<p>Pour fournir plus de flexibilité et appuyer les progrès technologiques. Papier imprimé non indiqué dans les normes et pratiques recommandées de l'OACI.</p>
<p>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1./3.1065</p>	ORO.MLR.115, paragraphes b) et c)	<p>Fusion des tableaux des durées de conservation des documents.</p> <p>Suppression du compte rendu matériel de l'avion.</p> <p>Ajout du certificat CC.</p> <p>Archives relatives au dosage de rayonnement cosmique et solaire non transposées.</p>	<p>Fusion des tableaux à des fins de clarification et de simplification.</p> <p>Suppression du compte rendu matériel de l'avion, déjà traité dans les règles de navigabilité.</p> <p>Ajout du certificat CC, pour refléter les nouvelles règles applicables au CC.</p> <p>Archives relatives au dosage de rayonnement cosmique et solaire non transposées, ce sujet n'entrant pas dans le champ d'application de la sécurité aérienne.</p>
<p>Appendice 1 à l'EU-OPS 1.005, sous-paragraphe a), point 31)</p> <p>Appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe f), point 18)</p>	Sans objet	Texte non transposé	<p>Aucun critère de cours de commandement abrégé n'est fourni.</p> <p>L'article 14 du règlement de base doit être utilisé en référence.</p>

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1/3.105, sous-paragraphes d)	ORO.FC.145, paragraphes d) et e)	Clarification de l'agrément d'utilisateur de FSTD Nouveau sous-paragraphes pour garantir le respect continu et la gestion appropriée des modifications apportées à un FSTD susceptibles d'affecter les programmes de formation des exploitants	Problèmes de mise en application de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 Règles du jeu équitables Harmonisation avec les sous-parties ORA.FSTD et ORA.ATO
Sans objet	ORO.FC.145, paragraphe b)	Ajout d'un nouveau paragraphe indiquant que les cours de formation doivent tenir compte des éléments d'OSD obligatoires	Pour prise en compte des OSD
1/3.943, sous-paragraphes a)	Sans objet	Texte non transposé	Ancienne disposition transitoire
EU-OPS 1.955, sous-paragraphes a), point 2)	ORO.FC.105, paragraphe b), point 3)	Texte harmonisé avec le JAR-OPS 3.955, sous-paragraphes a)	La formulation de l'EU-OPS indique qu'un pilote intégrant l'équipe d'un exploitant alors qu'il dispose déjà des qualifications de commandant de bord obtenues auprès de son exploitant précédent est tenu de suivre un cours de commandement supplémentaire auprès de son nouvel opérateur pour pouvoir être affecté en qualité de commandant de bord par celui-ci. Le JAR-OPS 3 apparaît plus logique à cet égard.

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
EU-OPS 1.978, sous-paragraphes b) et e)	Sans objet	La référence aux exigences applicables en matière d'expérience récente n'est pas transposée	Le programme de formation et de qualification ne peut pas étendre les exigences de licence d'équipage de vol. L'extension relative à l'expérience récente est déjà traitée dans la sous-partie FCL.060.
EU-OPS 1.978, sous-paragraphes f)	Sans objet	L'exigence applicable à la responsabilité d'un responsable désigné n'est pas transposée	Redondant avec les exigences générales et spécifiques applicables aux organismes délivrant les CTA
Appendice 1 à l'EU-OPS 1.978, sous-paragraphes c), point 1)	Sans objet	La phrase du sous-paragraphes c), point 1) permettant de mettre en place une méthode équivalente autre qu'un motif de sécurité formel n'est pas transposée	La nature de cette alternative n'a pas été établie. Une phrase similaire a été intégrée à la sous-partie ACJ de l'appendice 1 au JAR-OPS 1.978, sous-paragraphes c), point 1), i), 4. L'appendice de l'EU-OPS est désormais un AMC et la formulation de l'ACJ y afférent semble indiquer qu'il serait approprié à une utilisation des autres moyens de mise en conformité afin de mettre cette alternative à la disposition de tous
Appendice 2 à l'OPS 1.940, sous-paragraphes a), point 2)	ORO.FC.202, paragraphes a), point 7)	Inclusion de la CRM monopilotes	La CRM monopilotes affiche plusieurs facteurs distincts non applicables aux exploitations en équipage multiple

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
Appendice 2 à l'OPS 1.940, sous-paragraphe a), point 5)	ORO.FC.202, paragraphe c)	Nombre minimal d'heures pour vol monopilote de nuit	NPA OPS 65 et amendement 29 à l'annexe 6 de l'OACI décidés par le JAAC, l'AESA et l'ASC comme constituant l'un des NPA des JAA à intégrer dans les modalités d'exécution initiales
Sans objet	ORO.FC.100, paragraphe e), point 2)	Ajout d'une spécification relative aux FTL pour les membres d'équipage indépendants	Sur prescription du Comité de la sécurité aérienne en vue de clarifier les responsabilités en matière de respect des exigences de FTL lorsque les pilotes travaillent pour plusieurs exploitants
JAR-OPS 3.988	ORO.TC et Annexe I Définitions	Introduction de la définition du membre d'équipage technique et amélioration de la définition du champ d'application de la sous-partie ORO.TC	La sous-partie O du JAR-OPS 3 s'applique aux membres d'équipage autres que l'équipage de conduite. Ces autres membres d'équipage ont été identifiés comme étant des membres d'équipage participant à des opérations SMUH, HHO et NVIS à des fins de CAT. En ce qui concerne l'équipage de cabine, le JAR-OPS 3 exige déjà le respect des termes de la sous-partie O du JAR-OPS 1/de l'EU-OPS

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
JAR.OPS 3.995, sous-paragraphes a), point 2)	GM à la sous-partie ORO.TC	Le JAR-OPS 3 requiert un examen ou une évaluation médicale initiale. Le règlement de base met en place le fondement juridique des exigences médicales applicables à l'équipage de cabine dans la sous-partie ER 7.b. Il n'existe aucune exigence comparable applicable à l'équipage technique. Par conséquent, les exigences ont été transposées conformément à la sous-partie OPS.001 ToR, en tant que GM uniquement.	Différence de fondement juridique
JAR-OPS 3.1030, sous-paragraphes a)	Sans objet	Le texte relatif au nombre maximal de types n'est pas transposé	Il n'existe aucun type en place pour les membres d'équipage technique
Sans objet	ORO.TC.105, paragraphes b), point 2)	Ajout d'une spécification relative aux FTL pour les membres d'équipage indépendants	Conforme aux modifications relatives à l'équipage de conduite et de cabine
EU-OPS Sous-partie O OPS 1.988	Partie CC du règlement et annexe I au règlement relatif aux exploitations aériennes	Définition de l'équipage de cabine	À des fins de clarification et de sécurité juridique, au regard des changements survenus depuis la rédaction de cette définition pour publication du JAR-OPS 1 en 1993

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
OPS 1.990, sous-paragraphe b), point 2)	ORO.CC.100, paragraphe b), point 1)	Texte relatif à la définition de l'équipage de cabine minimum	<p>Manque de clarté de l'exigence de l'EU-OPS qui donne lieu à des différences de compréhension et de mise en œuvre susceptibles d'altérer la sécurité (notamment au niveau des issues de secours de plain-pied en cas d'urgence et d'évacuation)</p> <p>Pour garantir la prise en compte, dans la définition du nombre minimal de membres d'équipage de cabine, des spécifications de certification associées aux exploitations impliquant un équipage de cabine et applicables aux configurations de la cabine de l'aéronef propres aux exploitants (en termes de TC, de STC ou de modification de TC)</p> <p>Règles du jeu équitables</p>
OPS 1.990, sous-paragraphe c)	Sans objet	Membres d'équipage de cabine supplémentaires requis par l'autorité en circonstances exceptionnelles	Non transposé dans la partie-ORO car déjà traité dans l'article 14, point 1) du règlement 216/2008

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
OPS 1.995, sous-paragraphes b)	ORO.CC.110, paragraphes a), point 2)	Exigences minimales ou conditions d'affectation et d'exploitation en tant que membre d'équipage de cabine à des fins de CAT en termes d'aptitude médicale	Différence de fondement juridique Les exigences présentées en détail dans la partie-MED indiquent les intervalles à respecter entre les évaluations médicales et les exigences médicales d'évaluation de l'aptitude
OPS 1.995, sous-paragraphes c)	ORO.CC.210, paragraphes a)	Exigences minimales ou conditions d'affectation et d'exploitation en tant que membre d'équipage de cabine à des fins de CAT en termes de certificats de membre d'équipage de cabine	Différence de fondement juridique Les exigences présentées en détail dans la partie-CC et la partie-ORO indiquent que la validité des certificats doit être maintenue à jour
OPS 1,1000, sous-paragraphes c)	ORO.CC.260, paragraphes a), point 2)	Nouvelle exigence de contrôle de la formation des responsables de cabine	Différence résultant de la consultation L'ajout de ce contrôle est considéré nécessaire pour garantir que la formation des responsables de cabine, à l'instar de toutes les autres formations, est entièrement validée et le niveau de compétence requis obtenu

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
OPS 1.1005, sous-paragraphes a) et b)	Partie-CC (CC.CCA.100) Partie-ARA Sous-partie CC	Nouveau champ d'application et nouvelles conditions concernant le certificat	Différence de fondement juridique La décision d'octroi des agréments aux exploitants ou aux organismes de formation appartient toujours à l'État membre, comme dans l'EU-OPS. Contrairement au certificat de formation à la sécurité stipulé dans l'EU-OPS, la validité du certificat de membre d'équipage de cabine doit être maintenue à jour, ainsi que la liste de qualifications par type d'aéronef, afin d'attester de l'aptitude du titulaire à exercer
OPS 1.1005, sous-paragraphes b), d) et e)	ORO.AOC.120	Les agréments autorisant un exploitant à dispenser une formation à l'équipage de cabine ou à délivrer des certificats doivent être indiqués dans les spécifications techniques du CTA.	Différence de fondement juridique Afin de garantir l'harmonisation des processus, des dispositions communes élémentaires ont été intégrées à la sous-partie ORO.AOC concernant les exploitants (et à la sous-partie CC de la partie-ARA concernant les organismes de formation)

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Le stage d'adaptation et la formation aux différences sont inclus dans des règles séparées	Différence résultant de la consultation Nouvelles règle et formulation relatives à la formation aux différences, clairement différenciée de la formation aux types d'aéronef et du stage d'adaptation prévu par l'exploitant
Sans objet	ORO.CC.125, paragraphe b) ORO.CC.130, paragraphe c) ORO.CC.250, paragraphe b)	Références aux OSD	Afin de prendre les OSD en considération, ajout d'un nouveau paragraphe indiquant que les cours de formation doivent tenir compte des éléments d'OSD obligatoires La formulation de la sous-partie ORO.CC.205, paragraphe b) relative à la définition de variantes comme nouveaux types inclut quelques modifications en vue de garantir la conformité des termes avec les dispositions qui résulteront des OSD
Sans objet	ORO.CC.110, paragraphe b), point 2)	Ajout d'une spécification relative aux FTL pour les membres d'équipage indépendants	Sur prescription du Comité de la sécurité aérienne en vue de clarifier les responsabilités en matière de respect des exigences de FTL lorsque l'équipage de cabine travaille pour plusieurs exploitants

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
OPS 1,1015, sous- paragraphe c)	ORO.CC.140, paragraphe e), point 3)	Ajout de la durée de validité des matières de formation à effectuer tous les trois ans pour la formation périodique	Différence résultant de la consultation Pour remédier au manque de clarté dans le texte de l'EU-OPS concernant la durée précise de validité des matières de formation requises à intervalles de 3 ans au maximum
OPS 1.1020	ORO.CC.145, paragraphe c)	Ajout d'une durée de validité	Pour remédier au manque de clarté du texte de l'EU-OPS sur ce point Dans la mesure où les AMC/GM ne peuvent pas aller à l'encontre d'une règle, ajout des dispositions initialement incluses dans la section 2 du JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020, sous- paragraphe a)) relative à la durée de validité applicable et à la flexibilité accordée aux exploitants pour remplacer la formation de remise à niveau par une formation périodique dans certaines conditions
Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.1005, sous- paragraphe h), point 1), i)	Sans objet	Le texte relatif au cours d'initiation à la CRM pour les membres d'équipage de cabine déjà en exercice au moment de la formation périodique suivante n'est pas transposé	L'ancienne disposition transitoire n'est plus pertinente
Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.1010, sous- paragraphe j)	Sans objet	Le texte relatif à la formation initiale sur la prévention des maladies infectieuses n'est pas transposé	L'ancienne disposition transitoire n'est plus pertinente

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.1015 + Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.1020	ORO.CC.140, paragraphe c), point 2), ii) ORO.CC.145, paragraphe b), point 3)	Formation sur la porte de sécurité du compartiment de l'équipage de conduite incluse comme matière de la formation périodique à effectuer tous les trois ans et de la formation de remise à niveau	Différence résultant de la consultation, en tenant compte de l'importance de l'équipage de cabine en cas d'événement susceptible d'affecter la sécurité
JAR-OPS 3 Sous-partie O Appendice 1 au JAR-OPS 3.988, sous-paragraphe c)	Partie-ORO Sous-partie CC	Les assouplissements relatifs aux matières de formation non traitées dans le JAR-OPS 3 pour les membres d'équipage de cabine d'hélicoptère ne sont pas précisément répertoriés	La partie-ORO mentionne le terme «aéronef», ce qui implique que toutes les règles sont applicables aux exploitations au moyen d'avions et d'hélicoptères et la liste des assouplissements n'est plus nécessaire dans la mesure où les règles proposées indiquent clairement que les formations doivent être couvertes uniquement lorsque l'équipement est «installé» et «transporté à bord» ou «en fonction de l'aéronef à exploiter»

Différences avec l'annexe 6 de l'OACI pour la partie-ORO

225. Le tableau suivant fournit un aperçu des normes de l'annexe 6 de l'OACI dans la partie I et les sections 1 et 2 de la partie III entrant dans le champ d'application du présent avis³⁶ et dont la transposition n'est pas envisagée ou est envisagée de manière non conforme aux normes de l'annexe 6 de l'OACI correspondantes. Certains des éléments indiqués ne relèvent pas du règlement de base et devront être traités par les États membres.

³⁶ Plus particulièrement, les normes de l'OACI relatives à la maintenance et au contrôle de la maintenance par les exploitants ne sont pas prises en considération ici.

Référence de la partie I/III de l'annexe 6	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence
Partie I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Le contrôle initial inclus dans les fonctions du monopilote et dans un environnement représentatif de l'exploitation n'est pas spécifiquement mentionné.
Partie I 9.4.4.1 Partie III Section II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Un seul contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant est suffisant avant tout vol en VFR de jour à bord d'avions de classe de performance B au cours de saisons ne dépassant pas 8 mois consécutifs.</p> <p>Les contrôles de compétence peuvent être effectués dans un seul type pour les membres d'équipage de conduite participant à des exploitations en hélicoptère de jour sur des routes navigables par repérage visuel au sol à bord d'un hélicoptère à motorisation non complexe à condition d'utiliser le type le moins récent</p> <p>Contrôle de compétence annuel des exploitations à des fins de transport commercial de passagers en vol VFR de jour, au départ et à destination d'un même aéroport/site d'exploitation et d'une durée maximale de 30 minutes, ou dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec: des avions monomoteurs turbopropulsés ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure à 5 700 kg et transportant un maximum de six personnes, pilote inclus, ou des hélicoptères monomoteurs transportant un maximum de six personnes, pilote inclus.</p>
Partie I, 9.1.2	Sans objet	L'octroi de licence d'opérateur radio ne relève pas du règlement de base et reste de la responsabilité des États membres.

Référence de la partie I/III de l'annexe 6	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence
Partie I, 9.1.3	ORO.FC.110	L'octroi de licence de mécanicien navigant ne relève pas du règlement de base et reste de la responsabilité des États membres.
Partie I, 9.1.4	Sans objet	La présence d'un navigateur aérien n'est pas requise. L'octroi de licence de navigateur aérien ne relève pas du règlement de base et reste de la responsabilité des États membres.
Parties I, 9.4.3.5 et 9.4.3.6	ORO.FC.105, paragraphe c)	Au lieu de 12 mois, durée de 36 mois pour les aérodromes accueillant les équipages de conduite exploitant des avions de classe de performance B en VFR de jour.
Partie I, 10.3 paragraphes b) à f) Partie III, 8.3, paragraphes b) à f)	Sans objet	Aucune condition de connaissance, formation, expérience ou durée de validité particulière indiquée en ce qui concerne les agents techniques d'exploitation/régulateurs.

V. Liste des tâches de réglementation suggérées

226. Le tableau suivant fournit un aperçu des tâches de réglementation suggérées pour la partie-ORO. En ce qui concerne la sous-partie GEN, les tâches découlent de la nécessité de réviser les dispositions des parties ARO et ORO relatives à la gestion de la sécurité et l'évaluation des risques après publication de la nouvelle annexe 19 de l'OACI relative aux normes et pratiques recommandées de gestion de la sécurité et conformément à la mise en œuvre du PESA.

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
ORO.GEN.120	Fournir des GM définissant la manière de démontrer, lors de l'introduction d'une demande d'approbation d'un autre moyen de conformité, que l'objectif de sécurité de la modalité d'exécution est atteint.	MDM.094, paragraphe a et b
ORO.GEN Section 2	Examen des exigences à la lumière des derniers développements accomplis au sein de l'OACI (publication de la nouvelle annexe 19); plus particulièrement, résolution du problème de gestion des risques pour la sécurité résultant des interactions avec d'autres organismes/qui sera résolu de manière plus efficace par les organismes avec lesquels l'organisme concerné interagit.	MDM.094, paragraphe a et b
ORO.AOC.125	Traitement des exploitations non commerciales d'aéronefs soumis à un CTA.	OPS.075
ORO.FC	Examen et actualisation des dispositions de gestion des ressources d'équipage en tenant compte de l'expérience acquise au cours des deux dernières années.	OPS.094
ORO.FC	Élaboration d'un programme alternatif de formation et de qualification destiné aux exploitations d'hélicoptères à des fins de transport aérien commercial.	OPS.088, sous- paragraphe a et b

Annexe IV - Partie-CAT (A,H)**I. Champ d'application**

227. La partie-CAT contient les exigences techniques concernant les opérations de transport aérien commercial d'avions, d'hélicoptères, de planeurs et de ballons. Elle comporte quatre sous-parties, elles-mêmes décomposées en sections présentant les règles propres à chaque catégorie d'aéronef. Certaines sections sont également divisées en chapitres.
228. La structure de ces sous-parties est similaire à celle des exigences essentielles de l'annexe IV du règlement de base, de l'EU-OPS/JAR-OPS3 et de la partie I de l'annexe 6 de l'OACI.
229. La structure réglementaire, et en particulier les sections et les chapitres, ont été conçus de manière à permettre l'intégration future d'exigences relatives à des catégories d'aéronef supplémentaires ou à des exploitations spécifiques sans requérir de modification particulière du texte réglementaire existant ou de la structure existante. Il convient de noter que les tâches de réglementation futures consisteront à développer les exigences applicables aux dirigeables, aux convertibles et aux véhicules aériens sans pilote.
230. Les illustrations 9 et 10 fournissent un aperçu de la structure de la partie-CAT.
231. Le présent mémorandum explicatif concerne uniquement les sections relatives aux exploitations à des fins de CAT d'avions et d'hélicoptères:
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; et
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

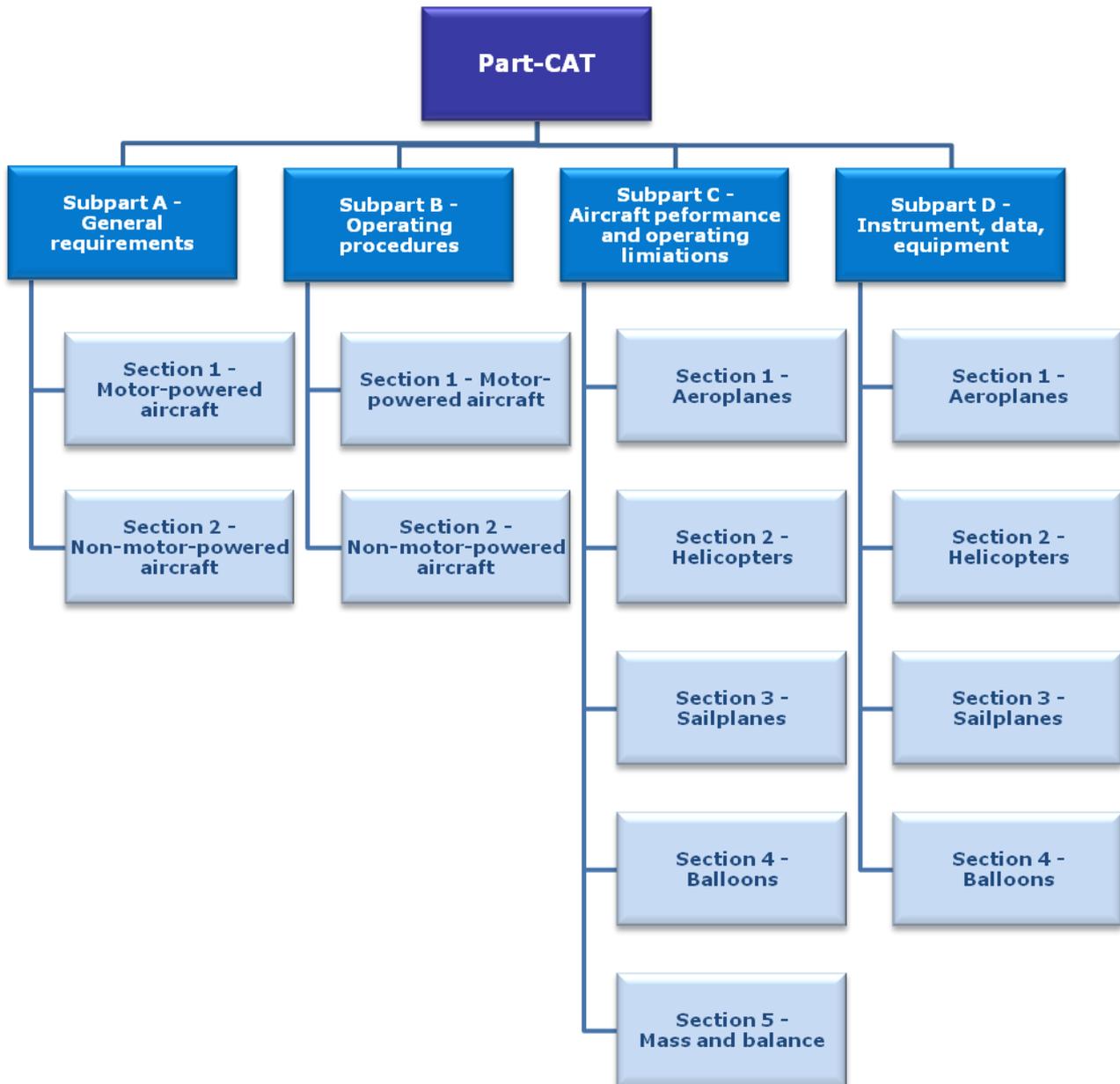
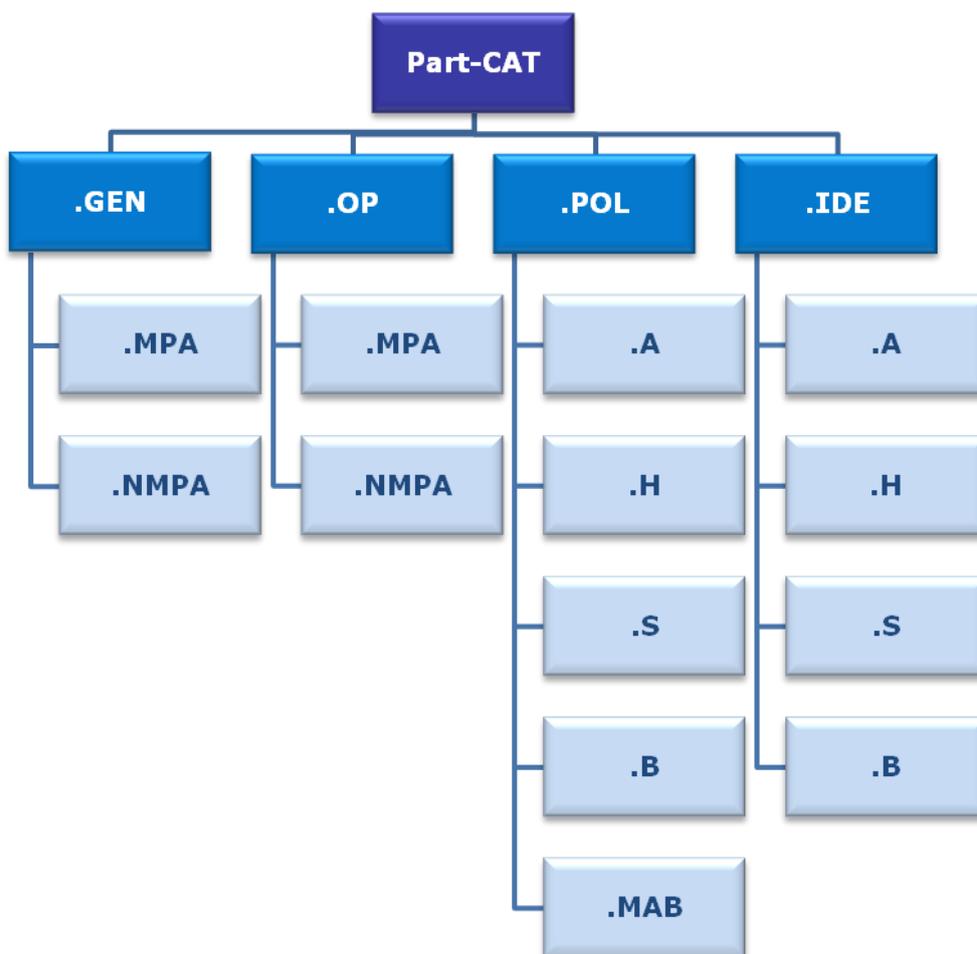
Illustration 9: Structure de la partie-CAT – Titres

Illustration 10: Structure de la partie-CAT – Identifiants de règle**II. Aperçu des réactions**

232. De manière générale, les réactions reçues traduisaient l'appui général de la version de la partie-CAT contenue dans le CRD.
233. La majorité des parties prenantes ont appuyé le niveau de conformité des règles proposées avec l'EU-OPS et le JAR-OPS 3, l'équilibre suggéré entre les modalités d'exécution et le matériel AMC, ainsi que la structure réglementaire proposée.
234. Le texte du CRD concernant les exploitations d'hélicoptères à des fins de CAT a suscité des inquiétudes dans certains domaines tandis que, en ce qui concerne les exploitations d'avions à des fins de CAT, la majeure partie du texte a été approuvée par tous.

III. Aperçu des différences***Différences avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3***

235. Les règles de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 contenant un objectif de sécurité ont été retenues comme modalités d'exécution. Les règles de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 stipulant sans ambiguïté un moyen d'atteindre un objectif de sécurité ont été

déplacées au niveau des AMC. Dans de nombreux cas, les appendices de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 ont été considérés comme des moyens de conformité et ont été transposés sous forme d'AMC. Dans les cas où il n'était pas possible d'établir clairement une distinction entre un objectif de sécurité et un moyen d'atteindre un objectif de sécurité, le texte réglementaire a été retenu comme modalité d'exécution.

236. Dans les cas où la nécessité d'adopter une approche plus proportionnée a été démontrée, l'Agence a proposé un texte réglementaire incluant un objectif de sécurité et un AMC. Toutefois, l'Agence n'a pas apporté de modification majeure à la substance des règles, à l'exception d'une variation du niveau de texte entre les modalités d'exécution et les moyens de conformité.
237. Il convient également de noter que le contenu de l'appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, paragraphe a), Exploitations d'avions de classe de performance B, de l'appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, sous-paragraphe f), Exploitations de petits hélicoptères (en VFR de jour uniquement), et de l'appendice 1 de la sous-partie OPS 3.005, sous-paragraphe g), Exploitations en zone locale (en VFR de jour uniquement), a été transposé dans les sections correspondantes, selon les besoins.
238. Toutefois, l'Agence estime que les règles nécessitent un examen plus poussé en termes de proportionnalité et de critères d'assouplissement appliqués à l'EU-OPS/JAR-OPS 3. Par conséquent, son programme de RM inclura une tâche d'examen des règles de CAT associées aux aéronefs à motorisation non complexe et à leur utilisation dans des zones définies.
239. Le texte réglementaire de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 indiquant une alternative aux modalités d'exécution a été supprimé pour des motifs juridiques; ces alternatives doivent être traitées moyennant les procédures prescrites à l'article 14 du règlement de base. Le texte réglementaire de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 déplacé au niveau des AMC et indiquant une alternative aux AMC sans démontrer que les exigences de l'objectif de sécurité ont été respectées a été supprimé; ce moyen de conformité alternatif peut néanmoins être suivi par d'autres exploitants utilisant une autre procédure de conformité, pour autant qu'il soit démontré que l'objectif de sécurité puisse être atteint.
240. Le texte transposé dans les documents d'AMC et exigeant l'approbation de l'autorité compétente relative à un moyen de conformité alternatif a été supprimé dans la mesure où ce point sera traité par l'intermédiaire de la procédure de conformité alternative.
241. Le texte réglementaire de l'EU-OPS/JAR-OPS 3, également traité en annexe IV du règlement de base, a été conservé et une référence aux règlements de base a été ajoutée.
242. Le texte réglementaire de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 de nature explicative a été transposé sous forme de GM; les notes ont été reformulées en dispositions d'AMC sous forme de notes de bas de page, transposées sous forme de GM, ou supprimées lorsqu'elles n'apportaient pas suffisamment de valeur ajoutée.
243. Les règles contenant des dispositions dites «acceptables par l'autorité» ont été remaniées de manière cohérente dans toutes les sous-parties et stipulent désormais: «l'exploitant indique dans le manuel d'exploitation...». L'Agence a

adopté cette approche afin de spécifier une procédure définie de mise en relief de ces éléments auprès de l'autorité compétente.

244. Le tableau suivant fournit un aperçu des différences visées par rapport à l'EU-OPS et au JAR-OPS 3. La nature de ces différences et leur justifications sont décrites plus précisément dans le texte ci-après.

Tableau 6: Différences avec l'EU-OPS/JAR-OPS3

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1./3.125, sous-paragraphes a), point 4)	CAT.GEN.MPA.180, sous-paragraphes a), point 5)	La copie du CTA doit être certifiée conforme, tandis que l'EU-OPS/JAR-OPS3 exigeaient un exemplaire original ou une copie du CTA.	Harmonisation avec l'amendement 30 de l'OACI
Sans objet	CAT.GEN.MPA.180, sous-paragraphes a), point 9)	Un carnet de route doit être tenu, bien que l'EU-OPS/JAR-OPS3 ne stipule pas cette obligation.	Conformité avec l'article 29 de la convention de Chicago.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Approbation préalable requise pour l'utilisation d'un aéroport isolé comme aéroport de destination pour des avions.	L'utilisation d'un aéroport isolé expose l'aéronef et les passagers à un risque plus important que lors d'exploitations bénéficiant d'un aéroport de décollage pour destination. La classification d'un aéroport en tant qu'aéroport isolé dépend des aéronefs utilisés pour exploiter l'aéroport. L'autorité compétente doit par conséquent vérifier que tous les moyens possibles sont mis en place pour réduire le risque important.

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	La politique de carburant et toute modification qui y est apportée demande une approbation préalable.	L'Agence partage l'avis des parties prenantes selon lequel les exigences relatives à la politique de carburant sont essentielles pour la sécurité et, par conséquent, doivent faire l'objet d'une approbation préalable.
Appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphes c)	Sans objet	Suppression du vol temporaire par l'enveloppe HV.	Cette disposition est jugée contraire à l'article 4.a de l'annexe IV du règlement de base.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100, sous-paragraphes f)	Des critères supplémentaires d'approbation des masses forfaitaires pour les éléments de charge autres que les passagers et les bagages ont été inclus	Pour fournir plus de flexibilité aux exploitants
1./3.625	CAT.POL.MAB.105, sous-paragraphes a)	Suppression de l'approbation d'omission de données dans la documentation de masse et centrage	Dans la mesure où il est prévu que ces données ne soient pas absentes mais fournies dans un autre document
1./3.625	CAT.POL.MAB.105, sous-paragraphes e)	Les dispositions de la documentation de masse et centrage ont été élargies de manière à inclure les différents types de systèmes de masse et centrage à bord.	Pour inclure les systèmes existants non traités précédemment
1.635	CAT.IDE.A.110	Les exigences relatives aux fusibles de rechange ont été mises à jour	Conforme à l'OACI et au JAA NPA-OPS 43 ³⁷

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Dispositifs de protection des circuits.

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1.665	CAT.IDE.A.150	Des exigences relatives aux système d'avertissement et d'alarme d'impact de classes A et B ont été introduites	Conforme au JAA NPA-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	La première partie de l'exigence originale relative à l'équipement de vol par temps de givre a été supprimée.	Cet aspect est déjà traité dans l'exigence essentielle 2.a.5
Dispositions relatives aux enregistreurs	CAT.IDE.A/H.185 /190/195/200	Mise à niveau des exigences relatives au FDR. Obligation d'enregistrement par liaison de données	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ ,67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Suppression de la disposition prescrivant l'utilisation de halons	À des fins de conformité avec le règlement (CE) n° 1005/2009 ⁴²
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Un système de retenue de la partie supérieure du torse (UTR) est requis à bord des petits avions. 2. Introduction d'une définition de l'UTR	1.JAA NPA 26-20 ⁴³ . 2. Pour conférer plus de flexibilité aux solutions de conception existantes

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Panne de chauffage Pitot, TWAS B, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) FDR de type IA et codes de carburant.

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Enregistrement de communications par liaison de données pour les nouveaux avions.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) FDR de type IVA.

⁴² Règlement (CE) n° 1005/2009 du Parlement européen et du conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. *JO L 286, 31.10.2006, page 1.*

⁴³ NPA 26-20 INSTALLATION D'UN SYSTÈME DE RETENUE DE LA PARTIE SUPÉRIEURE DU TORSE À BORD D'AVIONS DE TRANSPORT (PASSAGERS) DONT LA MASSE MAXIMALE AU DÉCOLLAGE EST INFÉRIEURE À 5 700 KG.

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
1./3.680	Sans objet	L'exigence relative à l'indicateur de rayonnement cosmique a été supprimée.	Exigence supprimée car le règlement de base, qui traite seulement de la réduction des risques pour la sécurité, ne fournit pas de fondement juridique quant à leur transposition, c'est-à-dire les éventuels problèmes de santé, et afin d'éviter tout chevauchement avec un autre acte communautaire, (Directive 96/29/Euratom du Conseil du 13 mai 1996 ⁴⁴).

Différences avec l'annexe 6 de l'OACI

245. Le tableau suivant fournit un aperçu des exigences de l'annexe 6 de l'OACI non envisagées pour transposition ou dont la transposition ne garantirait pas un niveau de sécurité équivalent à celui indiqué par les normes de l'annexe 6 de l'OACI.

Tableau 7: Différences avec l'annexe 6 de l'OACI

Référence de la partie I/III de l'annexe 6	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence
Annexe 6, partie I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190, sous-paragraphe a), point 1) et b), 3)	Dates d'exécution auxquelles un FDR de type I indiqué dans la sous-partie CAT.IDE s'applique à un CDN émis après le mois de juillet 1990 au lieu de janvier 1989
Annexe 6, partie I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190, sous-paragraphe a), point 1) et b), 2)	Dates d'exécution auxquelles un FDR de type II indiqué dans la sous-partie CAT.IDE s'applique à un CDN émis après le mois de juillet 1990 au lieu de janvier 1989

⁴⁴ Directive 96/29/Euratom du Conseil du 13 mai 1996 fixant les normes de base relatives à la protection sanitaire de la population et des travailleurs contre les dangers résultant des rayonnements ionisants, JO L 159, 29.06.1996, pages 1 à 114.

Référence de la partie I/III de l'annexe 6	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence
Annexe 6, partie I 6.3.1.2.12 et 13	CAT.IDE.A.190	Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement de certains paramètres non mis en œuvre
Annexe 6, partie I 6.3.1.3 et	CAT.IDE.A.190	Suppression des anciens supports de mémoire pour les FDR non mise en œuvre.
Annexe 6, partie I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185, sous- paragraphe a)	CVR pour avions légers non mis en œuvre.
Annexe 6, partie I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Suppression des anciens supports de mémoire pour les CVR non mise en œuvre.
Annexe 6, partie I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185, sous- paragraphe b)	Prolongation de la modification de rattrapage de la durée d'enregistrement à deux heures pour les CVR non mise en œuvre
Annexe 6, partie I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Modification de rattrapage de l'enregistrement des communications par liaison de données non mise en œuvre
Annexe 6, partie I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Corrélation de l'enregistrement des communications par liaison de données et de l'enregistrement par CVR non mise en œuvre
Annexe 6, partie I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Double combinaison des configurations des enregistreurs pour les MCTOM supérieures à 15 000 kg non mise en œuvre.
Annexe 6, partie I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Transport de gilets de sauvetage lors du survol d'une étendue d'eau en cours de phase en route et au-dessous de la distance de plané par rapport à la côte, pour tous les autres avions terrestres (non exploités conformément au point 5.2.9 ou 5.2.10) non mis en œuvre
Annexe 6, partie I 6.6	CAT.IDE.A.305	La sous-partie CAT.IDE prévoit des dérogations relatives à l'équipement de survie supplémentaire non visées par l'OACI
Annexe 6, partie I 6.19.2 et 3	CAT.IDE.A.350	Résolution de 7,62 m pour le transpondeur transmettant l'altitude-pressure non mise en œuvre.

Référence de la partie I/III de l'annexe 6	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence
Annexe 6, partie I, appendice 8, 3,1	CAT.IDE.A.185, sous-paragraphes d) et e)	Dans la sous-partie CAT.IDE, l'exigence de démarrage de l'enregistrement pendant les vérifications du poste de pilotage ne s'applique pas à tous les avions. Elle varie en fonction de la date de délivrance du CDN individuel
Annexe 6, partie I, appendice 8, 4	Sans objet	Les exigences relatives aux enregistreurs d'image embarqués ne sont pas mises en œuvre.
Annexe 6, partie I, appendice 8, 6	Sans objet	Les exigences relatives aux systèmes d'enregistrement des données des aéronefs (ADRS) ne sont pas mises en œuvre
Annexe 6, partie I, appendice 8, 7.1	Sans objet	Les exigences de contrôle des fonctions de test intégré des enregistreurs de vol et de l'unité d'acquisition des données de vol (FDAU), si installés, ne sont pas mises en œuvre
Annexe 6, partie III 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	La suppression des supports de mémoire d'ancienne technologie pour les FDR n'a pas été mise en œuvre.
Annexe 6, partie III 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190, sous-paragraphes b)	Dans la sous-partie CAT.IDE, selon la classe et la date de délivrance du CDN individuel, la durée d'enregistrement requise peut être inférieure à 10 heures
Annexe 6, partie III 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	La suppression des supports de mémoire d'ancienne technologie pour les CVR n'a pas été mise en œuvre
Annexe 6, partie III 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185, sous-paragraphes b)	La prolongation de la modification de rattrapage de la durée d'enregistrement des CVR n'a pas été mise en œuvre.
Annexe 6 partie III, 4.8.2 et 3	CAT.IDE.H.240	Exigences relatives à l'oxygène des hélicoptères pressurisés non mises en œuvre
Annexe 6, partie III, appendice 5, 3	CAT.IDE.H.185, sous-paragraphes d) et e)	Dans la sous-partie CAT.IDE, l'exigence de démarrage de l'enregistrement pendant les vérifications du poste de pilotage ne s'applique pas à tous les hélicoptères. Elle varie en fonction de la date de délivrance du CDN individuel

Référence de la partie I/III de l'annexe 6	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence
Annexe 6, partie III, appendice 5, 4	Sans objet	L'exigence relative aux enregistreurs d'image embarqués n'est pas mise en œuvre.
Annexe 6, partie III, appendice 5, 6	Sans objet	Les exigences de contrôle des fonctions de test intégré des enregistreurs de vol et de l'unité d'acquisition des données de vol (FDAU), si installés, ne sont pas mises en œuvre
Annexe 6 partie I, pièce jointe C	État de la surface de la piste	La définition est conforme à l'EU-OPS/JAR-OPS 3. La tâche de réglementation de la sous-partie OPS.005 inclura un examen de la définition de la surface de la piste.
Annexe 6 partie III, pièce jointe A	Catégorie A/B relative aux hélicoptères	Définitions conformes aux définitions de la CS (JAR-OPS 3).

IV. Liste des tâches de réglementation suggérées

246. Lors des phases de consultation des parties prenantes, un certain nombre d'éléments qui, s'ils avaient été traités dans le présent avis, auraient largement dépassé le cadre de la mission de l'Agence visant à transposer le contenu des règles existantes, ont été identifiés. Ces éléments ont néanmoins été consignés et feront l'objet de tâches de réglementations distinctes afin de permettre une consultation appropriée et la participation des parties prenantes. Le tableau suivant fournit un aperçu des tâches de réglementation ainsi suggérées.

Tableau 8: Tâches de réglementation suggérées

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
Annexe I, partie-CAT, partie-SPA, partie-NCC, partie-NCO, partie-SPO	Le premier examen éditorial des modalités d'exécution des OPS et des AMC/GM comprendra la sous-partie OPS.047 Clarification de la définition d'une piste séparée, ainsi que certains éléments permettant une mise en conformité avec les dernières modifications apportées à l'annexe 6 de l'OACI et non incluses dans l'avis. Cette tâche de réglementation devrait commencer en 2013.	OPS.005 Mise à jour des modalités d'exécution des OPS de l'AESA

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
OPS	Examen des règles concernant les exigences relatives aux questions de navigabilité initiale ou de maintien de la navigabilité et, par conséquent, relevant davantage de la partie-21, de la partie-145 ou de la partie-M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Exploitations d'hélicoptères monomoteur au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors de zones habitées	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	L'évaluation générale des exigences applicables à la pesée des aéronefs préconise leur intégration dans la partie-M. Plus particulièrement, un examen des sujets habilités à exécuter la pesée des aéronefs est exigé des parties prenantes afin d'évaluer la possibilité de réalisation d'une pesée uniquement par les organismes visés dans la partie-M et la partie-145 ou également par des tiers opérant en vertu des systèmes de qualité mis en place par des organismes agréés.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Proposition d'exigence d'un système d'interphone indépendamment de la taille de l'aéronef si le type est exploité en équipage multiple. En réalité, de nombreux aéronefs légers monomoteur utilisés pour la formation de base sont déjà équipés de ce système.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Proposition en vue d'autoriser l'utilisation de nouvelles technologies pour les phares d'atterrissage des hélicoptères (DEL, par exemple) susceptibles de fournir des moyens d'éclairage alternatifs pour «illuminer le sol devant et derrière l'hélicoptère ainsi que le sol de part et d'autre de l'appareil».	OPS.065

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
CAT.IDE.H.130, sous- paragraphe i)	Proposition d'exigence d'installation d'un porte-cartes pour les vols de nuit.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Des moyens autres que les radiophares de repérage portatifs doivent être considérés comme acceptables: ils peuvent être aussi efficaces que les émetteurs de localisation d'urgence (ELT) à déploiement automatique (AD), notamment au regard du fait que, en cas d'accident, la connexion physique entre l'ELT (AD) et son antenne risque d'être perdue.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Révision complète de la sous-partie E de l'EU-OPS. Cela concerne particulièrement les règles applicables aux exploitations APV, LTS CAT I, OTS CAT II et aux exploitations utilisant des systèmes à vision augmentée (EVS), les dernières modifications apportées aux SARP de l'OACI, les nouveaux progrès technologiques tels que les systèmes à vision synthétique (SVS).	OPS.083

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
Partie-CAT	<p>Harmonisation avec l'OACI en ce qui concerne:</p> <p>i) l'enregistrement des communications par liaison de données - transposition du JAA NPA-OPS.48A. Élargissement à tous les avions et hélicoptères utilisant des applications de communication par liaison de données, des exigences d'enregistrement sur un enregistreur réglementaire des données de communication par liaison de données.</p> <p>ii) nouvelles exigences de transport applicables aux avions à turbine dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et imposant l'installation d'un FDR ou d'un ADRS ou AIR et d'un CVR ou CARS;</p> <p>iii) suppression de l'utilisation d'enregistreurs à modulation de fréquence et d'enregistreurs à bande magnétique dans les avions et les hélicoptères;</p> <p>iv) obligation d'équiper les avions dont la MCTOM est supérieure à 15 000 kg, dont le CT est délivré pour la première fois après le 01/01/2016 et nécessitant l'installation d'un CVR et d'un FDR, de deux enregistreurs combinés (FDR/CVR);</p> <p>v) extension à 2 heures de la durée d'enregistrement requise pour tous les CVR à compter du 01/01/2016, pour les hélicoptères et les avions.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
Partie-CAT	<p>Mise à jour de la liste des paramètres de FDR, y compris l'exécution des paramètres, pour harmonisation avec la sous-partie ED-112.</p> <p>Révision des dispositions relatives à la maintenance des FDR (suivant une recommandation émise à l'issue d'une enquête sur un accident aérien).</p>	OPS.023 MDM.099
CS-29	<p>Étude du schéma HV du giravion CS-29.</p> <p>Examen du CS-29 et production éventuelle d'un supplément à la base de CT, et examen du HFM pour les hélicoptères en service à la lumière de l'assouplissement inclus dans l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe c).⁴⁵</p>	27&29.027

V. CAT.GEN: Sous-partie A – Exigences générales

247. Cette sous-partie contient les exigences générales relatives aux exploitations à des fins de CAT. Elle est constituée de deux sections:

- Section 1 – Aéronefs motorisés; et
- Section 2 – Aéronefs non motorisés.

248. Le présent avis s'intéresse uniquement aux exigences de la section 1.

CAT.GEN.MPA: Section 1 – Aéronefs motorisés

Généralités

249. Cette section transpose certaines parties de la sous-partie B de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3. Elle se rapporte aux sections I, V et VI de la sous-partie NPA OPS.GEN et à la section I de la sous-partie OPS.CAT.

Règles de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 transposées dans la partie-ORO

250. Les règles suivantes de la sous-partie B sont transposées dans la partie-ORO et ne sont pas incluses dans cette section:

⁴⁵ Voir également le tableau 1 ci-dessus qui indique que l'assouplissement n'est pas transposé en raison d'une contradiction avec l'article 4.a de l'annexe IV du règlement de base.

- La sous-partie OPS 1./3.005 Généralités, se retrouve dans le règlement relatif aux exploitations aériennes, la partie-M, les exigences essentielles du règlement de base, la sous-partie ORO.FC;
- La sous-partie OPS 1./3.030 Listes minimales d'équipements – Responsabilités de l'exploitant, est intégrée dans la sous-partie ORO.MLR;
- La sous-partie OPS 1./3.035 Programme de sécurité des vols et de prévention des accidents, est intégrée dans la sous-partie ORO.GEN.200;
- La sous-partie OPS 1./3.037 est intégrée dans la sous-partie ORO.GEN.200;
- La sous-partie OPS 1./3.155 est intégrée dans la sous-partie ORO.SEC;
- La sous-partie OPS 1./3.165 Location, est intégrée dans la sous-partie ORO.AOC;

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilités de l'équipage

251. Cette règle transpose les articles a), b) et d) de la sous-partie OPS1./3.085. Le paragraphe b), point 5) a été ajouté conformément à la discussion avec le Comité de la sécurité aérienne afin de traiter plus particulièrement la question des membres d'équipage travaillant pour plusieurs exploitants. Les éléments déjà évoqués dans l'annexe IV du règlement de base ont été conservés et une référence à l'annexe IV a été ajoutée.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilités du commandant de bord

252. Cette règle transpose la sous-partie OPS 1./3.085, sous-paragraphe f). Dans le but de regrouper toutes les responsabilités du commandant de bord en une seule règle, les éléments suivants ont été fusionnés dans cette règle: OPS 1/3.330 et OPS 1.420, sous-paragraphe d), point 2); d), 3).

CAT.GEN.MPA.180 Document, manuels et informations devant se trouver à bord

253. Les modalités d'exécution proposées reposent sur les exigences existantes dans l'EU-OPS et le JAR-OPS 3, avec les différences importantes suivantes:

- Le transport de «documents» au format électronique a été étendu aux certificats et aux manuels afin de tenir compte de l'utilisation croissante de moyens électroniques. La directive 1999/93/CE du Parlement européen et du Conseil sur un cadre communautaire pour les signatures électroniques⁴⁶, établit le mécanisme de production d'originaux au format électronique, à savoir la signature électronique.
- Dans le cas où une copie du CTA est transportée à la place de l'original, cette copie doit être certifiée conforme, ce qui n'était pas précisé aux termes de l'EU-OPS/JAR-OPS 3. Cette modification a été opérée à des fins d'observation des normes de l'annexe 6 de l'OACI. Des documents d'orientation quant aux modalités d'observation de cette règle seront fournis avec la décision ED y afférente.

⁴⁶ JO L 13, 19.01.2000, pages 12 à 20.

- Le carnet de route doit être tenu, bien que l'EU-OPS/JAR-OPS 3 ne stipule pas cette obligation. Cette modification a été opérée à des fins d'observation de l'article 29 de la convention de Chicago. Le carnet de route et ses données peuvent être consultés sur différents systèmes ou documentations.
- Les dispositions relatives au transport des certificats, manuels et autres informations, faisant l'objet de trois paragraphes séparés dans l'EU-OPS et le JAR-OPS 3, ont été regroupées à des fins de simplification et de clarification.
- Le texte indique désormais clairement que seuls le certificat d'immatriculation, le certificat de navigabilité et la licence radio de l'aéronef doivent être présents sous leur forme «originale» afin de respecter l'exigence de l'EU-OPS/JAR-OPS 3.
- La référence au transport de la documentation relative aux marchandises dangereuses a été déplacée dans la partie-SPA.
- L'assouplissement permettant la conservation de certains documents sur le site de l'aérodrome ou le site d'exploitation dans certaines conditions a été modifié de manière à inclure la documentation de masse et centrage, puisqu'une copie de cette documentation doit être conservée au sol.

CAT.GEN.MPA.200 Transport de marchandises dangereuses

254. Les exigences de la sous-partie CAT.GEN concernent les circonstances d'autorisation du transport de marchandises dangereuses sans agrément, conformément aux termes de la sous-partie SPA.DG. Ces exigences concernent, par exemple, les biens transportés dans les bagages des passagers qui seraient normalement considérés comme des marchandises dangereuses. Ce paragraphe évoque également la sensibilisation des membres d'équipage à l'identification de marchandises dangereuses transportées par inadvertance.
255. L'approche adoptée par l'Agence consiste à travailler sans perdre de vue les instructions techniques de l'OACI présentées dans le NPA. Cette référence est stipulée dans les modalités d'exécution. Les instructions techniques ne sont généralement pas citées dans ces règles. L'exigence indiquée dans la sous-partie CAT.GEN ainsi que les exigences de la sous-partie SPA.DG sont donc plus brèves que leurs équivalents dans les sous-parties R de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3. Seules les exigences indiquant les responsabilités particulières des exploitants ont été extraites des instructions techniques.

VI. CAT.OP: Sous-partie B – Procédures opérationnelles

256. Cette sous-partie contient les exigences applicables aux procédures opérationnelles relatives aux exploitations à des fins de CAT. Elle est constituée de deux sections:
- Section 1 – Aéronefs motorisés; et
 - Section 2 – Aéronefs non motorisés.

Le présent avis s'intéresse uniquement à la section 1.

CAT.OP.MPA: Section 1 – Aéronefs motorisés**Généralités**

257. Cette section transpose la sous-partie D et certaines parties de la sous-partie E de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3.

Comparaison avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3

258. Les règles de la sous-partie E de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 sans lien avec les opérations par faible visibilité (LVO) ont été transposées dans la sous-partie CAT.OP.MPA.110. Cette transposition concerne certaines parties de la sous-partie OPS 1/3.430 et le texte y afférent de l'appendice 1 (nouveau) à la sous-partie OPS 1./3.430 et de l'appendice 2 à la sous-partie OPS 1.320, sous-paragraphe c). L'appendice 1 (ancien) à la sous-partie OPS 1./3.430 n'a pas été transposé en raison de son remplacement par l'appendice 1 (nouveau) en juin 2011.

259. Les règles de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 relatives au minimum de séparation verticale réduit (RVSM), aux exploitations long-courrier d'avions bimoteurs (ETOPS), aux spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) et à la navigation fondée sur les performances (PBN) ont été déplacées dans les sous-parties correspondantes de la partie-SPA.

260. Les appendices répertoriés ci-après indiquant des moyens de d'atteindre un objectif de sécurité ont été transposés sous forme d'AMC et seront traités dans la décision de l'Agence correspondante; cette approche s'applique aux appendices suivants:

- Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.255 Politique de carburant;
- Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.270 Arrimage des bagages et du fret;
- Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.305 Avitaillement/reprise de carburant avec passagers à bord ou en cours de débarquement; et
- Appendice 1 (nouveau) à la sous-partie OPS 1./3.430

261. Les règles suivantes de la sous-partie D sont transposées par d'autres parties ou documents réglementaires et ne sont pas incluses dans cette section:

- La sous-partie OPS 1.311 est transposée dans la sous-partie ORO.CC;
- La sous-partie OPS 1.390 Rayonnement cosmique, est intégrée dans la directive 96/29/Euratom du Conseil; et
- La sous-partie OPS 1.420 est intégrée dans le règlement (CE) n° 996/2010⁴⁷, la sous-partie ORO.GEN, la partie-M, la partie-SERA, les articles c) et d) de la sous-partie CAT.GEN.MPA.105, la sous-partie SPA.DG et la sous-partie ORO.SEC.

⁴⁷ Règlement (CE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, JO L 295, 12.11.2010, pages 35 à 50.

CAT.OP.MPA.105 Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation

262. Cette règle transpose la sous-partie OPS 1./3.220. Le champ d'application de cette règle a été étendu aux exploitations dont les vols ne se font pas au départ et à destination d'un aérodrome. Pour des raisons de sécurité, le texte réglementaire ne permet pas l'utilisation de sites d'exploitation à des fins de CAT à bord d'avions complexes.

CAT.OP.MPA.106 Utilisation d'aérodromes isolés – avions

263. L'Agence propose une approbation préalable pour l'utilisation d'un aérodrome isolé comme aérodrome de destination pour les exploitations commerciales d'avions.

264. L'Agence rejoint le point de vue des parties prenantes et des réglementations selon lequel l'utilisation d'un aérodrome isolé expose l'aéronef et les passagers à un risque plus important que lors d'exploitations bénéficiant d'un aérodrome de dégagement pour destination. La classification d'un aérodrome en tant qu'aérodrome isolé dépend des aéronefs utilisés pour exploiter l'aérodrome. L'autorité compétente doit par conséquent vérifier que tous les moyens possibles sont mis en place pour réduire le risque important que présente l'exploitation d'un aérodrome isolé.

CAT.OP.MPA.110 Minimums opérationnels d'aérodrome, CAT.OP.MPA.115 Technique d'approche – avions

265. Ces règles transposent la sous-partie OPS 1./3.225 et certaines parties de la sous-partie 1./3.430. À des fins d'amélioration de la lisibilité des règles, la sous-partie 1./3.430 a été divisée entre deux exigences. Le texte a été remanié et simplifié autant que possible.

266. Comme indiqué précédemment, les règles correspondantes de l'appendice 1 (nouveau) à la sous-partie OPS 1.430, répertoriées ci-après, ont été transposées sous forme d'AMC et sont publiées dans la décision:

- Opérations de décollage avec portée visuelle de piste (RVR) supérieure ou égale à 400 m;
- Opérations d'approche classique (NPA);
- Opérations d'approche à orientation verticale (APV);
- Opérations de CAT I;
- Manœuvres à vue;
- Opérations d'approche à vue;
- Règles relatives à la défaillance ou au déclassement des équipements au sol; et
- Règles relatives à la conversion de la visibilité météo rapportée en RVR.

CAT.OP.MPA.115 Technique d'approche – avions

267. Ces règles transposent la sous-partie OPS 1./3.225 et certaines parties de la sous-partie 1./3.430. À des fins d'amélioration de la lisibilité des règles, la sous-partie

1./3.430 a été divisée entre deux exigences. Le texte a été remanié et simplifié autant que possible.

CAT.OP.MPA.140 Distance maximale d'éloignement d'un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs sans approbation ETOPS

268. Cette règle transpose la sous-partie EU-OPS 1.245. Elle comprend la règle relative aux avions à réaction dont la configuration opérationnelle maximale en sièges passagers est inférieure ou égale à 19 et dont la masse maximale au décollage est inférieure à 45 360 kg afin d'accroître la distance limite à 180 minutes sur approbation de l'autorité compétente. Pour des raisons juridiques, le sous-paragraphe d) a été ajouté afin d'intégrer les exigences relatives à l'obtention de cette approbation de l'autorité compétente.

CAT.OP.MPA.150 Politique de carburant

269. Cette règle transpose la sous-partie OPS 1./3.255. L'Agence partage l'avis des parties prenantes et des réglementations selon lequel les exigences relatives à la politique de carburant sont essentielles pour la sécurité. Au regard du résultat de la consultation des parties prenantes et des réactions reçues au CRD, l'Agence maintient sa proposition d'exigence d'une approbation préalable de la politique de carburant et des éventuelles modifications y afférentes.

270. Comme indiqué précédemment, le texte de l'appendice 1 à la sous-partie OPS 1.225 a été déplacé dans le document d'AMC et sera publié dans la décision.

CAT.OP.MPA.155 Transport de catégories spéciales de passagers (SCP)

271. Cette règle transpose principalement les sous-parties OPS 1.260 et 1.265. Elle vise également à fournir le cadre nécessaire pour les AMC/GM susceptibles d'être élaborés ultérieurement à l'issue de la tâche de réglementation relative au transport de personnes à mobilité réduite (PRM) (MDM.072) qui devrait commencer en 2012. Le texte proposé a été remanié en tenant compte du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles effectuent des voyages aériens⁴⁸. Une attention toute particulière a été prêtée à l'article 2, paragraphe a), qui fournit une définition des termes «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite» assortie d'un champ d'application légèrement plus large que son équivalent dans l'EU-OPS (cf. ACJ OPS 1.260 dans la section 2 de la sous-partie JAR-OPS 1). En gardant également à l'esprit que les règles en vigueur aux États-Unis qui régissent le transport de PRM (14 CFR partie 382) sont désormais applicables aux exploitants européens, il a été envisagé de vérifier que la modalité d'exécution proposée est conforme au principe stipulé à l'article 4, point 1), paragraphe a) du règlement (CE) n° 1107/2006. En résumé, le texte proposé a été élaboré de façon à garantir le respect du règlement (CE) n° 216/2008 et de la modalité d'exécution relative aux exploitations aériennes ainsi que du règlement (CE) n° 1107/2006.

⁴⁸ JO L 204, 26.07.2006, pages 1 à 9.

CAT.OP.MPA.295 Utilisation d'un système anticollision embarqué (ACAS)

272. Cette règle transpose la sous-partie OPS 1.390. Ce texte a été harmonisé avec le texte proposé dans l'avis 5/2010 à la sous-partie AUR.ACAS⁴⁹. La sous-partie AUR.ACAS a été rédigée dans le but d'introduire un ACAS avec la version 7.1 de la logique anticollision comme norme obligatoire à respecter dans l'espace aérien européen.
273. Au regard des réactions reçues, l'avis propose des exigences spécifiques aux avions et aux hélicoptères.

VII. CAT.POL: Sous-partie C - Performances de l'aéronef et limitations opérationnelles

274. Cette sous-partie contient les exigences applicables aux performances des aéronefs et aux limitations opérationnelles utilisées dans le cadre d'exploitations à des fins de CAT. Elle est constituée de cinq sections:
- Section 1 – Avions;
 - Section 2 – Hélicoptères;
 - Section 3 – Planeurs;
 - Section 4 – Ballons; et
 - Section 5 – Masse et centrage.
275. Le présent avis s'intéresse aux sections 1, 2 et 5.

CAT.POL.A: Section 1 – Avions**Généralités**

276. Cette section transpose les sous-parties F à I de l'EU-OPS.
277. Cette section est constituée de quatre chapitres:
- Chapitre 1 – Exigences générales;
 - Chapitre 2 – Classe de performances A;
 - Chapitre 3 – Classe de performances B;
 - Chapitre 4 – Classe de performances C.

Comparaison avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Le contenu réglementaire des sous-parties F à I a été conservé. Des révisions éditoriales sont réalisées à des fins d'harmonisation avec les termes utilisés dans les autres sous-parties. Dans les cas où le texte de l'EU-OPS autorise le recours à des méthodes alternatives, ce texte a été déplacé dans l'AMC ou supprimé dans la mesure où, sans une spécification précise des critères d'utilisation de ces alternatives, il impliquerait une dérogation à l'article 14, point 6).
279. L'appendice 1 aux articles b), point 1) et c), point 1) de la sous-partie OPS 1.545 a été déplacé au niveau de l'AMC.

⁴⁹ Accessible sur le site internet de l'Agence.

Chapitre 2 – Classe de performances A

280. Le texte réglementaire a été conservé sans modification significative.
281. Au regard des commentaires reçus concernant les approches à forte pente, les valeurs de hauteur au seuil sont passées de 50 à 60 ft à des fins d'harmonisation avec le NPA 25B-267 et la proposition du Sous-comité d'exécution des JAA.

Chapitre 3 – Classe de performances B

282. Le texte réglementaire a été conservé sans modification significative.

Chapitre 4 – Classe de performances C

283. Le texte réglementaire a été conservé sans modification significative.

CAT.POL.H: Section 2 – Hélicoptères**Généralités**

284. Cette section transpose les sous-parties F à I du JAR-OPS 3.
285. Cette section est constituée de quatre chapitres:
- Chapitre 1 – Exigences générales;
 - Chapitre 2 – Classe de performances 1;
 - Chapitre 3 – Classe de performances 2;
 - Chapitre 4 – Classe de performances 3.

Exploitation au départ/à destination de sites d'intérêt public - CAT.POL.H.225

286. Un site d'intérêt public est un site d'atterrissage situé sur le site d'un établissement hospitalier localisé dans un environnement hostile habité. Sous réserve qu'il ne s'agisse pas de la base opérationnelle SMUH, ce point appelle un assouplissement des exigences relatives à la classe de performances 1 dans la mesure où la zone d'atterrissage est trop petite pour répondre aux conditions d'une procédure de catégorie A ou les obstacles environnants donnent lieu à une pente de montée trop contraignante.⁵⁰ Cette règle s'applique aux opérations SMUH ainsi qu'aux transferts interhospitaliers pour lesquels aucun agrément SMUH n'est requis.
287. L'exploitant est tenu d'indiquer les sites d'intérêt public sur lesquels les opérations conformes à la classe de performances 1 sont impossibles à réaliser et de demander un agrément d'exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité. Une exigence correspondante applicable aux autorités (ARO.OPS.220) oblige l'autorité compétente à intégrer la liste des sites d'intérêt public dans son agrément.

⁵⁰ En ce qui concerne les sites d'atterrissage (sur les sites hospitaliers) non situés dans un environnement hostile habité, les dispositions relatives à l'exposition -qui figurent déjà dans la sous-partie CAT.POL.H- peuvent s'appliquer puisqu'il ne s'agit pas là d'un assouplissement des exigences relatives à la classe de performance 1.

288. La proposition finale correspond au JAR-OPS 3 assorti de certaines modifications éditoriales apportées pour améliorer le texte et l'harmoniser avec les autres exigences. Cette disposition a suscité un certain nombre de réactions en raison des différences ou de l'absence de mise en œuvre du JAR-OPS 3 au sein des États membres. Après des discussions prolongées avec les États membres et les experts, l'Agence a conclu qu'il ne lui était pas possible d'établir un motif de sécurité permettant la modification de l'intention ou des dates de mise en œuvre du JAR-OPS 3. Les dates de mise en œuvre, en particulier, sont du ressort de la Commission dans la mesure où elles ne dépendent pas du domaine de la législation relative à la sécurité des exploitations aériennes.

Exploitations sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité - CAT.POL.H.305

289. L'appendice 1 au JAR-OPS 3.517, sous-paragraphe a) a été intégré dans cette modalité d'exécution.
290. À des fins de sécurité juridique, l'«ensemble de conditions» doit être explicite. Par conséquent, certains éléments de l'article ACJ-2 de l'appendice 1 à la sous-partie JAR-OPS 3.517, sous-paragraphe a) ont été convertis en documents réglementaires, fermant ainsi la porte à toute autre interprétation. Le méthode d'observation de cette condition est conservée dans le document d'AMC.

Exploitations d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée - CAT.POL.H.420

291. Un environnement hostile situé hors d'une zone habitée peut être défini comme un environnement dans lequel:
- un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate;
 - les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être protégés contre les éléments naturels; et
 - le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu.
292. La source du paragraphe CAT.POL.H.420 est l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe e), qui repose sur une évaluation des risques dont l'objectif est de fournir un haut niveau de protection des passagers dans le cadre d'exploitations de transport aérien commercial. La partie de cette exigence relative à la protection des passagers s'inspire du fait que, par définition, l'exploitation d'un hélicoptère monomoteur de classe de performances 3 au-dessus d'un environnement hostile entraînera, en cas de panne de moteur grave, un atterrissage forcé provoquant d'éventuelles pertes.
293. Toutefois, lorsque cette règle a été mise en place en 1999, les JAA ont reconnu l'impact économique de cette nouvelle disposition ainsi que l'impossibilité de disposer immédiatement d'hélicoptères affichant les performances appropriées. Par conséquent, des documents d'orientation ont été joints afin de permettre la poursuite des exploitations existantes, notamment dans:

- les zones montagneuses; et
 - les zones reculées, où il est peu pratique et non proportionné de suspendre les exploitations monomoteurs et de remplacer la flotte par des hélicoptères multimoteurs.
294. En raison des différences de mise en œuvre du JAR-OPS 3 au sein des États membres, cette disposition est utilisée plus largement que prévu par le JAA en 1999; par l'autorisation des exploitations d'hélicoptères monomoteurs dans les environnements hostiles ou l'octroi d'agréments à de nouveaux exploitants.
295. Dans la mesure où certains hélicoptères multimoteurs ne sont actuellement pas en mesure de répondre aux exigences des classes de performances 1 et 2 en ce qui concerne les vols à haute altitude, les dispositions du JAR-OPS 3 sont transposées dans les modalités d'exécution proposées afin de permettre à ces exploitations de poursuivre leur activité jusqu'à la mise à disposition d'hélicoptères aptes à produire de meilleures performances. Certaines adaptations ont été opérées afin d'adapter le texte autant que possible à la situation des États membres.
296. Une nouvelle exigence applicable aux autorités (ARO.OPS.215) impose à l'État membre de désigner ces zones montagneuses et reculées et d'exiger de l'autorité compétente qu'elle passe en revue l'évaluation des risques et examine la justification technique et économique de l'exécution de ces exploitations avant de les approuver.
297. De nouveaux GM seront intégrés en remplacement des IEM dans l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe e), à des fins de clarification des circonstances d'obtention des agréments.
298. Certains États membres et parties prenantes affirment que la règle proposée ne doit pas se limiter aux zones montagneuses ou reculées mais doit permettre ces exploitations dans tous les environnements hostiles. Toutefois, dans le délai imparti, les parties prenantes et l'Agence n'ont pas été en mesure de rassembler les données appropriées et d'établir un motif de sécurité démontrant la nécessité de reconsidérer le principe sous-jacent fondamental du JAR-OPS 3: la transition des flottes vers des hélicoptères multimoteurs au regard des progrès technologiques ultérieurs et de la fiabilité accrue des hélicoptères monomoteurs. Aussi, l'Agence estime prématuré de procéder à des modifications conséquentes de cette règle à ce stade. Elle a amorcé une collecte de données appropriées et prévoit d'affecter une nouvelle tâche de réglementation à cette question. Cette tâche de réglementation concernera également l'utilisation d'hélicoptères équipés de moteurs à pistons.

CAT.POL.MAB: Section 5 – Masse et centrage

Généralités

299. Cette section transpose la sous-partie J de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3.
300. Cette section est constituée de deux chapitres:
- Chapitre 1 – Aéronefs motorisés;

- Chapitre 2 – Aéronefs non motorisés.

301. Le présent avis s'intéresse uniquement au chapitre 1.

Chapitre 1 – Aéronefs motorisés

Problèmes particuliers

302. Les exigences de masse et centrage relatives aux aéronefs motorisés ont été maintenues ensemble car seul un nombre limité de différences a été identifié entre les avions et les hélicoptères. Le texte qui en résulte est harmonisé autant que possible avec les exigences originales de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3. Cependant, il a été simplifié et l'équilibre entre le niveau réglementaire et l'AMC a été amélioré pour gagner en flexibilité et prendre en compte différentes circonstances opérationnelles.
303. Les exigences de pesée des aéronefs ont été maintenues, pour l'instant, dans la sous-partie CAT.POL.MAB.100, sous-paragraphe b). Elles seront intégrées à la partie-M dans le cadre de la tâche de réglementation MDM.047. Cette tâche inclura l'évaluation des sujets/organismes habilités à exécuter la pesée des aéronefs.
304. Des critères supplémentaires d'approbation des masses forfaitaires pour les éléments de charge autres que les passagers et les bagages ont été inclus dans la sous-partie CAT.POL.MAB.100, sous-paragraphe f).
305. L'approbation d'omission de données dans la documentation de masse et centrage a été supprimée de la sous-partie CAT.POL.MAB.105, sous-paragraphe a) dans la mesure où il est prévu que ces données ne soient pas absentes mais fournies dans un autre document et utilisables rapidement.
306. Les dispositions de la documentation de masse et centrage ont été élargies (CAT.POL.MAB.105, sous-paragraphe e)) de manière à inclure les différents types de systèmes de masse et centrage à bord afin de traiter des systèmes existants non couverts par l'EU-OPS/JAR-OPS 3.

VIII: CAT.IDE: Sous-partie D - Instruments, données et équipements

307. Cette sous-partie contient les exigences générales relatives aux exploitations à des fins de CAT. Elle est constituée de quatre sections:
- Section 1 – Avions;
 - Section 2 – Hélicoptères;
 - Section 3 – Planeurs; et
 - Section 4 – Ballons.
308. Le présent avis contient les sections 1 et 2.
309. Les sections 1 et 2 transposent les sous-parties K et L de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3.

310. Le texte a été généralement rédigé en maintenant les objectifs fondés sur les performances pour des besoins pratiques, c'est-à-dire à un niveau réglementaire et en fournissant des spécifications relatives aux systèmes/équipements ainsi que des moyens de conformité au niveau des AMC.
311. Les exigences relatives aux équipements ont été séparées des exigences purement opérationnelles, par exemple en ce qui concerne l'utilisation des équipements, qui sont abordées de manière appropriée dans la sous-partie CAT.OP.
312. La numérotation des règles a été maintenue consécutive à chaque section en attribuant les mêmes numéros et titres aux règles portant sur le même sujet associés aux avions et aux hélicoptères. Chaque fois qu'une règle s'est révélée propre aux avions, ce numéro a été omis pour les hélicoptères, et inversement.
313. Les exigences d'approbation indiquées dans la sous-partie CAT.IDE.A/H.100 relative aux instruments et équipements requis par la sous-partie CAT.IDE ont été clarifiées, conformément aux exigences de la partie-21. Des dispositions supplémentaires ont été ajoutées afin de garantir que les instruments et équipements non requis par la partie-CAT et ne nécessitant pas d'agrément, conformément à la partie-21, ne sont pas utilisés pour remplir des fonctions de sécurité et n'altèrent pas la navigabilité.
314. Une nouvelle exigence a été introduite dans la sous-partie CAT.IDE.A/H.105 Équipements minimums pour le vol, afin de traiter les exploitations impliquant des composants en panne, conformément à la sous-partie OPS 1.030/3.030.
315. Les exigences relatives aux enregistreurs de données de vol ont été mises à jour conformément au NPA-OPS 39B (FDR de type 1A). Les enregistreurs de données pour hélicoptères indiqués dans le NPA-OPS 48A Enregistrement de communications par liaison de données pour les nouveaux avions et le NPA-OPS 67 Vol de type IVA ont également été pris en considération.
316. La première partie de l'exigence originale relative à l'équipement de vol par temps de givre dans la sous-partie CAT.IDE.A/H.165 a été supprimée, cet aspect étant déjà traité dans l'exigence essentielle 2.a.5.
317. La date de prescription de l'enregistrement des communications par liaison de données doit, dans l'idéal, correspondre à la date d'utilisation de la liaison de données pour les communications VHF essentielles. Toutefois, de nombreux commentaires ont sollicité l'octroi d'un préavis suffisant afin d'éviter toute modification de rattrapage coûteuse. Il a donc été proposé de prescrire l'enregistrement des communications par liaison de données deux ans après l'entrée en vigueur du règlement relatif aux OPS, soit le 8 avril 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Extincteurs portatifs: la disposition des OPS prescrivant l'utilisation de l'agent d'extinction halon a été supprimée à des fins de conformité avec le règlement (CE) n° 1005/2009 qui en interdit l'usage. Cette règle comporte un objectif général de sécurité portant sur l'efficacité de cet agent d'extinction d'incendie. Elle permet l'utilisation du halon pendant la période transitoire.
319. L'exigence relative à l'indicateur de rayonnement cosmique (OPS 1.680/3.680) a été supprimée car le règlement de base, qui traite seulement de la réduction des risques pour la sécurité, ne fournit pas de fondement juridique quant à leur

transposition, c'est-à-dire les éventuels problèmes de santé. Cette suppression prévient également tout chevauchement avec une autre législation européenne, notamment celle applicable à la santé et la sécurité au travail ou à la protection contre les rayonnements (directive 96/29/Euratom du Conseil 13 mai 1996).

Section 1 – Avions

320. Les exigences relatives aux fusibles de rechange (CAT.IDE.A.110) ont été développées, conformément à l'OACI ainsi qu'à l'EU-OPS et au JAA NPA-OPS 43.
321. L'assouplissement relatif à certains des instruments et équipements requis dans le cadre des exploitations en VFR de jour, pour les aéronefs dont la mise en conformité exigerait une modification de rattrapage et soumis à l'approbation de l'autorité, est désormais directement proposé dans la règle afin de garantir une application uniforme dans tous les États membres.
322. Une exigence d'installation d'un système de retenue de la partie supérieure du torse (UTR) à bord des petits avions, dans la sous-partie CAT.IDE.A.205, a été ajoutée conformément au NPA 26-20 relatif aux avions dont la MTOM est inférieure à 5 700 kg, à la suite d'une recommandation du Bureau d'enquête sur les accidents adressée au CAA-Royaume-Uni et d'une étude réalisée ultérieurement par le CAA-Royaume-Uni.
323. Une définition de l'UTR a également été fournie pour conférer plus de flexibilité aux solutions de conception existantes. L'examen des commentaires a clairement indiqué que l'utilisation des termes «harnais de sécurité» dans l'EU-OPS n'était pas cohérent. S'il semble communément admis qu'un harnais de sécurité comporte une ceinture de sécurité et deux bretelles, un certain nombre d'avions sont susceptibles de ne pas respecter les exigences applicables. Les dérogations reçues par la Commission européenne au titre de l'EU-OPS confirment ce point de vue. Plusieurs commentaires ont été reçus en faveur de l'autorisation de l'utilisation de ceintures de sécurité à bretelle diagonale sur le siège d'observateur dans le compartiment de l'équipage de conduite à bord des avions ne permettant pas l'installation d'un harnais à quatre points. Au regard des derniers développements en matière de conception intérieure des aéronefs, différentes solutions de conception des systèmes de retenue de la partie supérieure du torse peuvent assurer ce même niveau de sécurité amélioré pour ces sièges d'observateur.
324. Des exigences relatives aux systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) de classes A et B (CAT.IDE.A.150) ont été introduites conformément au NPA-OPS 39B.

Section 2 – Hélicoptères

325. L'assouplissement des exigences relatives à l'oxygène de subsistance pour les pilotes (CAT.IDE.H.240) est maintenu, comme initialement indiqué dans le JAR-OPS 3, pour les hélicoptères non complexes exploités à une altitude comprise entre 10 000 ft et 13 000 ft, en conséquence des commentaires suscités par le CRD. Toute dérogation supplémentaire concernant les brèves incursions entre 13 000 ft et 16 000 ft d'altitude, initialement prévues par le JAR-OPS 3 au titre

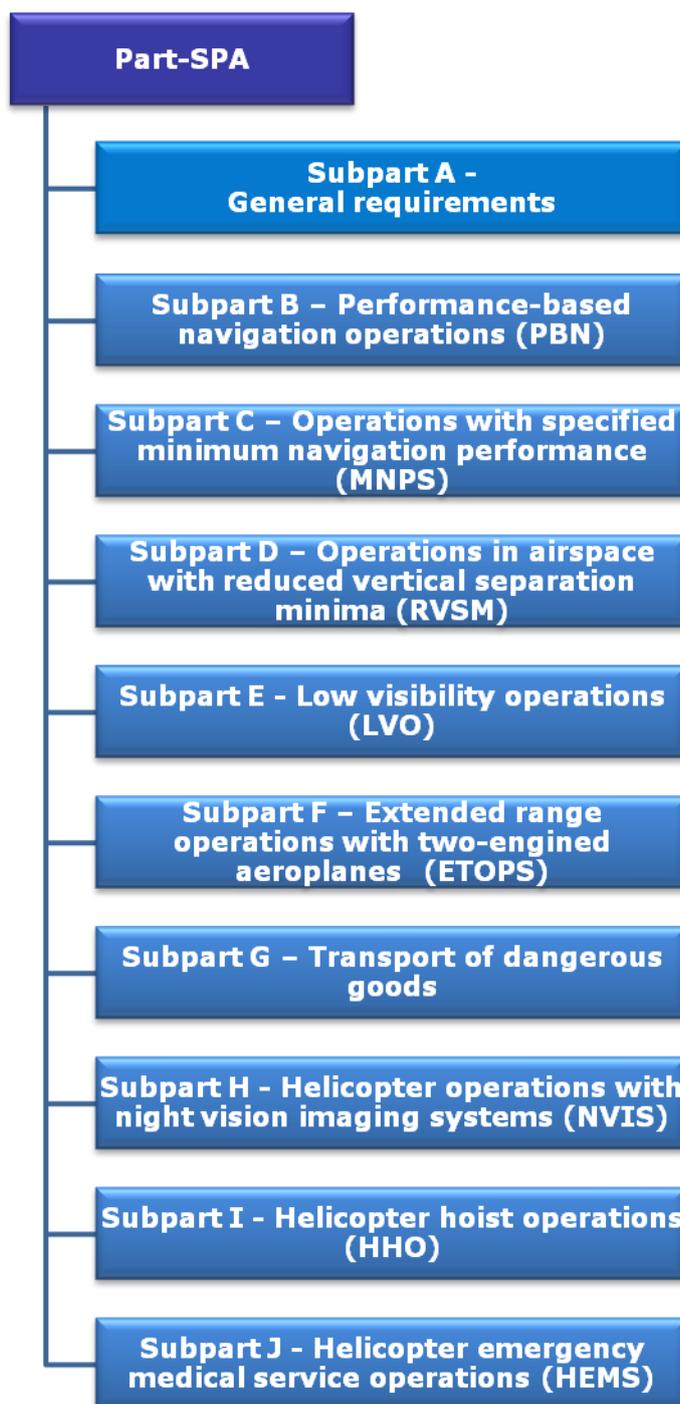
d'un agrément particulier de l'autorité, devra être octroyée selon les termes de l'article 14 du règlement de base. Ces dérogations supplémentaires ne sont pas conformes aux SARP de l'OACI et, pour être accordées, doivent reposer sur des mesures d'atténuation spécifiques (par exemple l'expérience de l'exploitant, l'adaptation physiologique du pilote à certaines altitudes). En outre, elles ne pourront être autorisées que dans certaines régions (à savoir, les zones montagneuses).

Annexe V - Partie-SPA

I. Champ d'application

326. La partie-SPA comporte les exigences applicables aux exploitants et relatives aux opérations nécessitant des agréments spécifiques.
327. La partie-SPA est constituée de 10 sous-parties:
- la première sous-partie contient les exigences générales applicables aux neuf agréments spécifiques abordés dans la partie-SPA;
 - Chaque exigence applicable à ces neuf agréments spécifiques fait l'objet d'une sous-partie distincte.

Le tableau suivant fournit un aperçu de la structure de la partie-SPA.

Illustration 11: Structure de la partie-SPA

328. Les exigences de la partie-SPA sont applicables aux exploitants commerciaux et non commerciaux, avec les exceptions suivantes:
- La sous-partie SPA.ETOPS s'applique uniquement aux exploitations d'avions à des fins de CAT; et
 - Les sous-parties SPA.NVIS, SPA.HHO et SPA.HEMS s'appliquent uniquement aux exploitations d'hélicoptères à des fins de CAT.

II. Aperçu des réactions

329. De manière générale, les réactions reçues indiquaient l'appui général de la version de la partie-SPA contenue dans le CRD.

III. Aperçu des différences**Différences avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3**

330. Le tableau suivant fournit un aperçu des différences visées par rapport à l'EU-OPS et au JAR-OPS 3.

Tableau 9: Différences avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3

Référence de l'EU-OPS/JAR-OPS3	Référence de l'AESA-UE	Description de la différence	Justification
Appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe d), c), point 2)	SPA.HERMS.125	Les exigences de performance ont été modifiées afin de refléter le JAA HSST WP ainsi que les positions des parties prenantes à l'issue de la consultation du NPA.	Inclusion d'un JAA HSST WP.
Appendice 1 au JAR-OPS 3.175	Sans objet	Suppression de l'agrément en mer.	Critères objectifs non fournis dans le JAR-OPS 3.

Différences avec l'annexe 6 de l'OACI

331. L'avis ne contient pas d'exigences moins restrictives que les normes de l'OACI actuellement applicables.

IV. Liste des tâches de réglementation suggérées

332. Lors des phases de consultation des parties prenantes, un certain nombre d'éléments qui, s'ils avaient été traités dans le présent avis, auraient largement dépassé le cadre de la mission de l'Agence visant à transposer le contenu des règles existantes, ont été identifiés. Ces éléments ont néanmoins été consignés et feront l'objet de tâches de réglementations distinctes afin de permettre une consultation appropriée et la participation des parties prenantes. Le tableau suivant fournit un aperçu des tâches de réglementation suggérées.

Tableau 10: Tâches de réglementation suggérées

Partie, références des règles	Champ d'application	Référence aux RMP
SPA	Autorisation d'exécution d'exploitations en mer	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Révision complète de la sous-partie E de l'EU-OPS. Cela concerne particulièrement les règles applicables aux exploitations APV, LTS CAT I, OTS CAT II et aux exploitations utilisant des EVS, les dernières modifications apportées aux SARP de l'OACI, les nouveaux progrès technologiques tels que les systèmes à vision synthétique (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Élaboration de règles proportionnées applicables aux opérations NVIS pour les exploitations autres que CAT (H)	OPS.096
SPA.HHO	Élaboration d'une section pour toutes les opérations de transport externe de charge humaine, au lieu de diviser ces exigences entre la partie-SPA et la partie-SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Transposition du JAA TGL-43	OPS.057

V. SPA.GEN: Sous-partie A – Exigences générales

Généralités

333. Cette sous-partie contient les exigences générales applicables aux exploitants pour l'obtention et la détention d'un agrément spécifique. Cette sous-partie doit être considérée conjointement à la sous-partie indiquant les exigences relatives à un agrément spécifique.

SPA.GEN.100 Autorité compétente

334. Cette exigence définit l'autorité compétente et établit une distinction entre les exploitants commerciaux et non commerciaux.

335. À des fins de conformité avec la partie II de l'annexe 6 de l'OACI, cette exigence stipule que, pour les exploitants non commerciaux utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, les agréments spécifiques relatifs aux PBN, MNPS et RVSM doivent être délivrés par l'État d'immatriculation du pays tiers.

SPA.GEN.105 Demande d'agrément spécifique

336. L'Agence a intégré une référence aux «données d'adéquation opérationnelle (OSD) établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission». Les données d'adéquation opérationnelle sont un ensemble de données que le fabricant de l'aéronef est tenu de produire au cours du processus de certification afin d'appuyer l'utilisation sécurisée de ce type d'aéronef. Certaines de ces données deviendront obligatoires pour les exploitants dans la mesure où ils auront à dresser leur liste minimale d'équipements (MEL) et leurs programmes de formation à partir de ces données. Les OSD représentent donc les exigences minimales relatives à un type d'aéronef afin de garantir un niveau de sécurité harmonisé.
337. Le CRD du NPA 2009-01 «Certificat d'adéquation opérationnelle» et «Directives de sécurité», publié le 13 mai 2011, fournit des explications complémentaires.

SPA.GEN.110 Privilèges d'un exploitant titulaire d'un agrément spécifique

338. Cette exigence stipule que les agréments spécifiques sont consignés pour les exploitations non commerciales dans la «liste des agréments spécifiques» et pour les exploitations commerciales dans les «spécifications techniques» (OPSPECS). Les exigences correspondantes applicables aux autorités sont indiquées dans la partie-ARO. Les formulaires des «OPSPECS» et de la «liste des agréments spécifiques» sont fournis dans les appendices II et III de la partie-ARO.

SPA.GEN.115 Modifications des exploitations soumises à un agrément spécifique

339. Cette exigence précise que toute modification altérant les conditions d'un agrément spécifique est soumise à l'approbation préalable de l'autorité compétente. Cette exigence inclut l'élaboration d'autres moyens de conformité.
340. Il convient donc de noter que des exigences de SPA et des documents d'AMC correspondants ont été élaborés avec l'intention que les autres moyens de mise en conformité proposés par les exploitants commerciaux et non commerciaux nécessitent l'approbation préalable de leur autorité compétente.

SPA.GEN.120 Maintien de la validité d'un agrément spécifique

341. Cette exigence repose sur le concept de maintien de la validité des agréments, conformément à l'approche adoptée pour tous les autres agréments et certificats associés aux exploitants.
342. L'Agence a ajouté une référence aux OSD comme critères supplémentaires de maintien de la validité d'un agrément spécifique.

VI. SPA.PBN: Sous-partie B - Exploitations reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN)**Généralités**

343. Cette sous-partie aborde l'agrément spécifique des exploitations dans un espace aérien désigné et pour lesquelles des spécifications de navigation fondée sur les performances (PBN) sont déterminées. Elle comprend les spécifications suivantes:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- RNP1 de base;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH⁵¹.

344. Cette sous-partie transpose la sous-partie EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 Exploitations PBN

345. L'Agence requiert un agrément spécifique pour toutes les exploitations PBN, à l'exception de RNAV5 (B-RNAV). L'Agence a conclu que les exploitations dans un espace aérien RNAV5 ne constituent pas une exploitation critique en termes de sécurité au point de justifier l'octroi d'un agrément spécifique.

346. L'Agence approuve l'avis de certains exploitants non commerciaux sollicitant une distinction entre les exploitations commerciales et non commerciales et une réévaluation de la nécessité et de l'adéquation du concept d'agréments opérationnels. Par conséquent, l'Agence prévoit d'amorcer la tâche de réglementation MDM.062 avec le champ d'application suivant:

- élaboration de règles pour la partie-FCL relative aux exigences de formation des exploitations PBN;
- examen de la justification de la nécessité d'un agrément opérationnel pour chaque exploitation PBN des exploitants CAT, NCC et NCO, et identification d'éventuelles alternatives à l'agrément opérationnel, par exemple les exigences de la partie-FCL; et
- élaboration d'un AMC pour l'agrément opérationnel dans la sous-partie SPA.PBN reposant sur le document d'AMC 20 existant.

347. Un GM relatif à cette exigence fournira davantage d'informations concernant les critères d'approbation et d'exploitation indiqués dans le document d'AMC 20 ou dans le document 9613 de l'OACI (Manuel PBN).

⁵¹ RNAV: navigation sur zone; RNP: performances de navigation requises; AR: autorisation requise; APCH: approche.

VII. SPA.MNPS: Sous-partie C - Exploitations selon les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)**Généralités**

348. Cette sous-partie contient les exigences relatives à l'agrément spécifique à obtenir pour pouvoir mener une exploitation dans l'espace aérien selon les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS), conformément aux procédures supplémentaires régionales.
349. Cette sous-partie MNPS transpose les sous-parties EU-OPS 1.243 et 1.870.

VIII. SPA.RVSM: Sous-partie D - Opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM)**Généralités**

350. Cette sous-partie contient les exigences relatives à l'agrément spécifique à obtenir pour mener une exploitation dans un espace aérien désigné auquel s'applique un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft).
351. Cette sous-partie transpose la sous-partie EU-OPS 1.241 et contient certaines parties du texte réglementaire du TGL 6 (document d'orientation sur l'agrément des aéronefs et des exploitants concernant les vols dans un espace aérien au-dessus du niveau FL 290 auquel s'applique un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft)).

IX. SPA.LVO: Sous-partie E - Opérations par faible visibilité (LVO)**Généralités**

352. Cette sous-partie contient l'agrément spécifique relatif aux opérations par faible visibilité, qui comprennent les exploitations suivantes:
- opération de décollage par faible visibilité (LVTO);
 - opération de catégorie I inférieure aux normes (LTS CAT I);
 - opération de catégorie II (CAT II);
 - opération de catégorie II hors normes (OTS CAT II);
 - opération de catégorie III (CAT III); et
 - opérations d'approche à l'aide de systèmes à vision augmentée (EVS) pour lesquels un crédit opérationnel sur les minimums de portée visuelle de piste (RVR) est appliqué.
353. Cette sous-partie transpose les règles associées aux LVO de la sous-partie E de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Opérations par faible visibilité (LVO)

354. Cette exigence définit les opérations qui composent une LVO.
355. Les LVO, ainsi que les minimums opérationnels les plus bas, sont définis dans l'«Annexe I – Définitions des termes utilisés aux annexes II à VIII» (Annexe I - Définitions).
356. Conformément à l'EU-OPS, les opérations LVTO sont définies comme un décollage dont la RVR est inférieure à 400 m. L'EU-OPS requiert un programme de formation concernant les LVTO et des agréments spécifiques supplémentaires pour les décollages dont la RVR est inférieure à 150 m et pour les décollages dont la RVR est inférieure à 125 m. L'exigence proposée est conforme à ces dispositions mais modifie légèrement le concept. Seul un agrément est défini pour les LVTO, qui précise le minimum opérationnel approuvé.
357. L'Agence partage l'avis de la majorité des parties prenantes sollicitant une classification par l'EU-OPS des exploitations EVS dans la catégorie des LVO, par exemple dans l'appendice 1 à la sous-partie OPS 1.450 ou l'appendice 1 à la sous-partie OPS 1.455. Le texte réglementaire proposé précise que seules ces exploitations EVS doivent être considérées comme des LVO pour lesquelles des crédits opérationnels sur les minimums RVR sont appliqués.

SPA.LVO.110 Exigences opérationnelles générales

358. L'Agence a transposé le contenu de l'appendice 1 à la sous-partie OPS 1.455, sous-paragraphe b), point 2), ix), qui requiert l'installation d'un radio-altimètre pour déterminer les annonces vocales à une hauteur inférieure à 200 ft au-dessus du seuil de l'aérodrome. Au regard de la consultation des parties prenantes, l'Agence maintient également cette exigence pour les exploitations utilisant des EVS et n'a pas proposé de modification de l'EU-OPS sur ce point.
359. En ce qui concerne les opérations LVO utilisant des EVS, d'éventuelles modifications à apporter aux exigences relatives aux équipements actuellement indiquées dans l'EU-OPS pour déterminer les annonces vocales ainsi que leurs effets sur les minimums opérationnels d'aérodrome pour les exploitations NPA, APV et PA, sont toujours en cours d'évaluation en tenant compte de toute la documentation disponible.

SPA.LVO.115 Considérations relatives à l'aérodrome

360. Cette exigence explique que, conformément à l'EU-OPS, une LVO ne peut être réalisée que si l'aérodrome sélectionné a mis en place des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP). Cette exigence s'applique à toutes les exploitations par visibilité inférieure à 800 m.
361. Un sous-paragraphe supplémentaire exige que, sur les aérodromes situés hors de l'Union européenne, pour lesquels le terme LVP ne peut être utilisé, l'exploitant s'assure que, pour ces aérodromes, des procédures équivalentes sont en place et satisfont aux exigences des LVP.

Tâches de réglementation à venir

362. Dans le cadre de la mission assignée à l'Agence, le texte réglementaire existant de l'EU-OPS n'a été révisé que lorsque des erreurs évidentes nécessitaient une rectification, des modifications essentielles se révélaient nécessaires pour des raisons de sécurité, ou l'intention de la règle était ambiguë.
363. L'Agence adopte le point de vue selon lequel une révision complète des exigences découlant de la sous-partie E s'impose. Cette révision concernerait particulièrement les règles applicables aux exploitations APV (procédure d'approche à orientation verticale), LTS CAT I, OTS CAT II et aux exploitations avec EVS. Pour ce faire, une tâche de réglementation spécifique est requise et devra prendre en compte les dernières modifications apportées aux SARP de l'OACI, les nouveaux progrès technologiques tels que les systèmes à vision synthétique (SVS) et les systèmes à vision combinée (CVS).

X. SPA.ETOPS: Sous-partie F – Exploitations long-courrier d'avions bimoteurs (ETOPS)**Généralités**

364. Cette sous-partie contient les exigences relatives à l'agrément spécifique des exploitations long-courrier d'avions bimoteurs au titre d'exploitations à des fins de CAT.
365. Cette sous-partie transpose la sous-partie EU-OPS 1.246.

Tâches de réglementation en cours et à venir

366. Il convient de noter que ces exigences feront très prochainement l'objet de modifications supplémentaires pour les raisons suivantes:
- le document d'AMC 20-6 correspondant a été proposé dans le NPA 2008-01 et la décision a été publiée le 16 décembre 2010;
 - dès le début de l'année 2012, l'OACI est tenue de publier une lettre adressée aux États, contenant les modifications proposées pour les exploitations long-courrier d'avions bimoteurs mais également d'avions équipés de plus de deux moteurs; et
 - comme indiqué précédemment, les minimums de préparation des vols pour un aérodrome de décollage ETOPS doivent être mis à jour de manière à inclure les exploitations APV.

XI: SPA.DG: Sous-partie G - Transport de marchandises dangereuses**Généralités**

367. Cette sous-partie contient l'agrément spécifique pour le transport de marchandises dangereuses défini dans les instructions techniques de l'OACI. Il transpose la sous-partie R de l'EU-OPS/JAR-OPS 3 et le JAA NPA-OPS 70.

Comparaison avec l'EU-OPS/JAR-OPS 3

368. L'Agence propose une référence dynamique aux instructions techniques de l'OACI. Par conséquent, les extraits des instructions techniques ne sont pas réitérés dans les modalités d'exécution. La sous-partie SPA.DG est ainsi plus brève que les sous-parties R de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3. Seules les exigences indiquant les responsabilités particulières des exploitants ont été mentionnées.

XII. SPA.NVIS: Sous-partie H - Exploitations d'hélicoptères avec systèmes d'imagerie nocturne**Généralités**

369. Cette sous-partie contient l'agrément spécifique pour les exploitations en VFR de nuit à l'aide de systèmes d'imagerie nocturne (NVIS) dans le cadre d'exploitations d'hélicoptères à des fins de CAT. Elle transpose le JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe j) et le TGL-34.

370. Lors de son élaboration initiale, le TLG-34 reposait en partie sur l'expérience militaire et les éléments propres aux exploitations militaires, comme par exemple une recommandation d'utilisation d'éclairages à infrarouges. Les exploitations à des fins de CAT n'impliquent pas l'exécution d'opérations secrètes et les recommandations en ce sens ont été supprimées.

SPA.NVIS.100 Opérations avec systèmes d'imagerie nocturne (NVIS)

371. Ce texte a été intégré afin de limiter toute application aux exploitants d'hélicoptères titulaires d'un CTA pour exploitation à des fins de CAT.

SPA.NVIS.120 Minimums opérationnels NVIS

372. Les minimums opérationnels NVIS ne doivent pas être inférieurs aux minimums météorologiques VFR pour le type d'opérations nocturnes exécutées. Le NVIS est une aide à la vision nocturne; par conséquent, les minimums de VFR de nuit restent tels que définis pour l'activité utilisant des NVIS. Par exemple, les minimums SMUH HEMS s'appliquent lorsqu'une opération SMUH est réalisée à l'aide d'un NVIS.

SPA.NVIS.130 Exigences en matière d'équipage pour les opérations NVIS

373. Ce texte a été adapté afin de différencier, à des fins de composition d'équipage, les types d'exploitation particuliers et le manuel d'exploitation requis pour la certification. La règle a été adaptée en la divisant en sous-paragraphe établissant des critères et des objectifs spécifiques de sélection, d'expérience, de qualification, de maintien à jour et de composition d'équipage. Des exigences de formation et de contrôle sont définies pour les membres des équipages technique et de conduite.

SPA.NVIS.140 Informations et documentation

374. Ce nouveau paragraphe, en comparaison du TGL-34, précise les éléments propres aux NVIS à aborder dans le manuel d'exploitation.

Tâches de réglementation à venir

375. La possibilité d'utiliser des NVIS pour tous les types d'aéronef fait l'objet du NPA 2009-02b. Toutefois, le TGL-34 a été élaboré pour les exploitations d'hélicoptères à des fins de CAT et les propositions du NPA seraient vraisemblablement trop restrictives pour les autres exploitations. La question des exigences relatives aux NVIS destinés aux exploitations autres qu'au moyen d'hélicoptères et qu'à des fins de CAT pourrait faire l'objet d'une tâche de réglementation future (OPS.096). Ce type d'exploitation est actuellement méconnu et les experts restent indécis quant à la prise d'une décision proportionnée concernant ces types d'exploitation. Par conséquent, la sous-partie SPA.NVIS est limitée aux exploitations d'hélicoptères à des fins de CAT en attendant les conclusions de cette tâche de réglementation à venir.

XIII. SPA.HHO: Sous-partie I - Opérations d'hélicoptère**Généralités**

376. Cette sous-partie contient les exigences relatives à l'agrément spécifique pour les opérations d'hélicoptère (HHO). Il transpose l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe h) et la version préliminaire du JAA NPA-OPS 69.
377. L'Agence a noté que plusieurs commentaires ont été émis au sujet des opérations d'hélicoptère dans le cadre de missions de recherche et de sauvetage. Les opérations de recherche et de sauvetage, y compris de recherche en montagne, sont réputées ne pas relever de la compétence de l'Agence. Ainsi ces commentaires, qui indiquent que certaines exigences ne doivent pas s'appliquer à ce type d'exploitation, ont été écartés.
378. Les opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que les autres services similaires, restent du ressort de chaque État membre. Les États sont tenus de veiller à ce que ces services soient exécutés, dans la mesure du possible, en accord avec les objectifs fixés par le règlement de base.
379. Un certain nombre de commentaires portaient sur l'absence de règlements appropriés au travail aérien. Les HHO, déjà exposées dans le JAR-OPS 3, ont toujours été considérées comme une activité de CAT – d'où l'exigence de compte rendu des pannes de moteur en application des exigences de certification de classe D pour le transport externe de charge humaine (HEC). Les classes A, B et C (activités autres qu'à des fins de CAT) de HEC feront l'objet de la partie-SPO qui exige la mise en place par l'exploitant de procédures d'exploitation standard (SOP) appropriées. Un consensus concernant cette approche a été atteint parmi les groupes de révision.

SPA.HHO.100 Opérations d'hélicoptère (HHO)

380. Cette règle ne contient que les éléments relatifs à l'agrément supplémentaire des HHO; tous les autres éléments sont couverts par l'une des conditions à remplir: la délivrance du CTA. Cette exigence ne concerne donc que les variations par rapport au CTA.

SPA.HHO.110 Exigences en matière d'équipement pour les HHO

381. Le terme HHO comprend les exploitations à des fins de CAT (HEC de classe D); par conséquent, le système de dispositif de transport de personnel (PCDS) est soumis à un agrément de navigabilité. L'agrément relatif au treuil et à l'équipement associé énoncera les instructions de maintien de la navigabilité et l'exploitant est tenu de vérifier leur mise à exécution.

SPA.HHO.115 Communication HHO

382. Le texte a été amélioré de façon à clarifier l'exigence selon laquelle le «personnel au sol» doit être présent sur le site d'exploitation des HHO. Cependant, lors de l'exécution d'une HHO sur un site d'exploitation SMUH, il est possible que le personnel au sol ne soit pas présent sur le site; un assouplissement a donc été intégré en ce qui concerne les HHO sur site d'exploitation SMUH.

SPA.HHO.125 Exigences en matière de performances pour les HHO

383. Les HHO ne dépendent pas des classes de performances; la question des performances est donc spécifiquement traitée dans cette règle.

384. Un certain nombre de commentaires portaient sur l'applicabilité du compte rendu de pannes de moteur. L'exigence essentielle relative aux HHO exécutées à des fins de CAT implique la capacité de l'hélicoptère à continuer de fonctionner en cas de panne de moteur grave sans mettre en danger la personne/le chargement en suspension, les tiers ou les biens. Les passagers payants doivent être transférés par le treuil, non par un membre de l'équipage. Le compte rendu de panne de moteur ne permet pas aux hélicoptères certifiés de catégorie B d'exécuter ce type d'exploitation à des fins de CAT.

SPA.HHO.130 Exigences en matière d'équipage pour les HHO

385. La règle a été adaptée en la divisant en sous-paragraphes établissant des critères et des objectifs spécifiques de sélection, d'expérience, de qualification, de maintien à jour et de composition d'équipage. Des exigences de formation et de contrôle sont définies pour les membres des équipages technique et de conduite, ainsi qu'une exigence relative à l'information spécifique des passagers HHO.

SPA.HHO.140 Informations et documentation

386. Plusieurs commentaires demandaient la réintroduction d'une exigence de complément au manuel d'exploitation. Cette exigence de complément ne

constituerait pas une règle objective dans la mesure où elle empêcherait l'élaboration d'un manuel d'exploitation intégré. Toutefois, ce paragraphe définit désormais les éléments propres aux HHO à évoquer dans le manuel d'exploitation requis par la sous-partie ORO.MLR. Il appartient à l'exploitant de décider de la meilleure façon d'intégrer ces éléments, qui pourront prendre la forme d'un supplément.

Tâches de réglementation à venir

387. Des commentaires ont été reçus en ce qui concerne les HHO dans le cadre d'exploitations à des fins autres que CAT. Une tâche de réglementation (OPS.067) sera amorcée afin d'examiner plus avant les règles comprises dans la partie-SPO ainsi que la nécessité ou non d'aborder toutes les opérations HHO dans la partie-SPA.

XIV. SPA.HERMS: Sous-partie J - Opérations de service médical d'urgence par hélicoptère

Généralités

388. Cette sous-partie contient les exigences relatives à l'agrément spécifique pour les services médicaux d'urgence par hélicoptère (SMUH). Il transpose l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe d) et une partie du document de travail HSST-WP-07-03.4.

Performances des hélicoptères

389. Cette règle a été améliorée de façon à mieux refléter la philosophie de SMUH transposée depuis le JAA. Cette exigence établit une nette distinction entre: la «base opérationnelle SMUH» - où, en cas d'environnement hostile habité, le «risque zéro» est requis; l'hôpital situé dans un environnement hostile - où le risque doit être minimisé jusqu'à un niveau cible acceptable - d'où la référence à l'agrément énoncé dans la sous-partie CAT.POL.H.225; l'hôpital situé hors de l'environnement hostile habité - où la sous-partie CAT.POL.H.305 prévoit déjà un assouplissement; et les «sites d'exploitation SMUH» - où le risque est maintenu aussi faible que possible.

SPA.HERMS.100 Services médicaux d'urgence par hélicoptère (SMUH)

390. Cette section ne contient que les éléments relatifs à l'agrément supplémentaire des SMUH; tous les autres éléments sont couverts par l'une des conditions à remplir: la délivrance du CTA. Cette exigence ne concerne donc que les variations par rapport au CTA.

SPA.HERMS.120 Minimums opérationnels SMUH

391. Dans la mesure où l'équipage minimum est toujours composé d'un pilote et d'un membre d'équipage technique SMUH, les minimums opérationnels à un pilote s'appliquent à cette composition d'équipage. Les minimums opérationnels à deux

pilotes ne s'appliquent qu'aux équipages composés de deux pilotes. Le membre d'équipage technique SMUH n'est pas un pilote et, par conséquent, l'exploitation ne peut être classée dans cette catégorie. Le fait que les minimums opérationnels à un pilote sont déjà inférieurs aux minimums opérationnels standard tient déjà compte du membre d'équipage technique SMUH supplémentaire (voir également la sous-partie SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Exigences en matière de performances pour les opérations SMUH

392. Ce texte a été ajouté à l'issue de la consultation portant sur le HSST/WP-07/03.4. Ces exigences abordent la question de l'exposition (ce terme est utilisé en remplacement de la dénomination exacte plus longue «exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité») pendant le décollage et l'atterrissage dans les cas définis à l'article b).

SPA.HEMS.130 Exigences en matière d'équipage

393. La règle a été adaptée en la divisant en sous-paragraphes établissant des critères et des objectifs spécifiques de sélection, d'expérience, de qualification, de maintien à jour et de composition d'équipage. Des exigences de formation et de contrôle sont définies pour les équipages technique et de conduite.

394. L'exigence de 30 minutes de vol par seule référence aux instruments est entendue comme une procédure d'atténuation en vue de prévenir la perte de contrôle par les pilotes en cas de pénétration par inadvertance dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Dans la mesure où il ne s'agit pas d'une procédure reconnue au sens de FCL, il n'est pas nécessaire d'en exiger l'enseignement par un instructeur de vol (FI).

395. À des fins de clarification juridique et au regard des commentaires reçus, les circonstances exceptionnelles de réduction de l'équipage sont décrites à l'article e), point 1).

SPA.HEMS.135 Information des passagers

396. Dans le cadre d'une opération de SMUH, il arrive fréquemment que les patients soient inconscients ou sous l'influence de médicaments, au point d'être gravement handicapés. Il arrive également qu'ils se trouvent sanglés sur une civière sans possibilité de se mouvoir. Dans ce type de cas, il est difficile de communiquer des informations de sécurité de la même façon que dans le cadre d'un vol de transport de passagers «normal». Il revient au commandant de bord et au personnel médical à bord d'évaluer la mesure dans laquelle le patient est capable de comprendre les informations, et de communiquer ces informations de façon adaptée à l'état médical de ce patient.

SPA.HEMS.140 Informations et documentation

397. Plusieurs commentaires demandaient la réintroduction d'une exigence de complément au manuel d'exploitation. Cette exigence de complément ne constituerait pas une règle objective dans la mesure où elle empêcherait

l'élaboration d'un manuel d'exploitation intégré. Toutefois, ce paragraphe définit désormais les éléments propres aux SMUH à évoquer dans le manuel d'exploitation requis par la sous-partie ORO.MLR. Il appartient à l'exploitant de décider de la meilleure façon d'intégrer ces éléments, qui pourront prendre la forme d'un supplément.

398. Plusieurs éléments contenus à l'origine dans les AMC/GM sont désormais intégrés dans la modalité d'exécution à des fins de cohérence dans l'ensemble des agréments spécifiques pour les exploitations d'hélicoptère.

SPA.HEMS.150 Approvisionnement en carburant

399. Ce texte a été intégré en réponse à la demande d'un commentateur concernant la nécessité de produire des dispositions appropriées aux opérations de SMUH, suggérant que l'assouplissement initialement inclus dans l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, sous-paragraphe f) s'applique également aux SMUH.

SPA.HEMS.155 Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement

400. Ce texte a été réintroduit en vue d'aborder le cas particulier des opérations de SMUH lorsqu'un patient n'est pas en mesure de s'évacuer lui-même hors de l'hélicoptère, en situation d'urgence au cours d'une activité d'avitaillement.

ACRONYMES/ABRÉVIATIONS EMPLOYÉS DANS LA PARTIE-CAT ET LA PARTIE-SPA**- à titre de référence uniquement -**

AAC	communication administrative aéronautique
AAD	écart par rapport à l'altitude attribuée
AAL	au-dessus du niveau de l'aérodrome
AC	courant alternatif
ACAS II	système anticollision embarqué II
ADF	radiocompas automatique
ADG	alternateur à air dynamique
ADS	surveillance dépendante automatique
ADS-B	surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	surveillance dépendante automatique en mode contrat
AeMC	centre aéromédical
AEO	tous les moteurs opérationnels
AFCS	système de commandes de vol automatique
AFM	manuel de vol de l'aéronef
AFN	notification de vol de l'aéronef
AFN	notification aux établissements d'ATS
AGL	au-dessus du niveau du sol
AHRS	système de référence de cap et d'attitude
AIS	service d'information aéronautique
ALS	dispositif lumineux d'approche
ALSF	dispositif lumineux d'approche à feux séquentiels clignotants
AMC	moyens acceptables de conformité
AMSL	au-dessus du niveau moyen de la mer
ANP	performances de navigation réelles
AOC/CTA	certificat de transporteur aérien
APCH	approche
APU	groupe de puissance auxiliaire
APV	procédure d'approche à orientation verticale
AR	Route d'ATS
AR	autorisation requise
AR	Exigences applicables aux autorités
ARA	approche à l'aide d'un radar embarqué

ASC	Comité de la sécurité aérienne
ASDA	distance accélération-arrêt utilisable
ATC	contrôle du trafic aérien
ATO	organisme de formation agréé
ATPL	licence de pilote de ligne
ATQP	programme de formation et de qualification alternatif
ATS	services de la circulation aérienne
AVGAS	essence avion
AVTAG	carburant volatil
B-RNAV	navigation sur zone de base
BALS	dispositif lumineux d'approche de base
CAP	paramètres d'accès contrôleur
CDFA	approche finale à descente continue
CDL	liste des déviations tolérées
CFIT	impacts sans perte de contrôle
CG	centre de gravité
cm	centimètres
CM	gestion de configuration/contexte
CMA	approche de surveillance continue
CMV	visibilité météo convertie
CMPA	aéronef à motorisation complexe
CofA/CDN	certificat de navigabilité
CPA	point d'approche le plus proche
CPDLC	communications par liaison de données entre le contrôleur et le pilote
CPL	licence de pilote commercial
CRM	gestion des ressources d'équipage
CRT	outil de réponse aux commentaires
CVR	enregistreur de conversations du poste de pilotage
DA	altitude de décision
D-ATIS	Liaison de données - Service automatique d'information de région terminale
DC	courant continu
DCL	clairance de départ
DDM	différence de modulation
D-FIS	service d'information de vol par liaison de données
DGOR	compte rendu d'événement de marchandises dangereuses
DH	hauteur de décision

DME	matériel de télémétrie
D-OTIS	Liaison de données - Service automatique d'information opérationnelle
DR	distance de décision
DSTRK	axe à suivre
EASP/PESA	Programme européen de sécurité aérienne
CE	Commission européenne
EFB	sacoche de vol électronique
EFIS	systemes d'instruments électroniques de vol
EGT	température des gaz d'échappement
ELT(AD)	émetteur de localisation d'urgence (à déploiement automatique)
ELT(AF)	émetteur de localisation d'urgence (à réglage automatique)
ELT(AP)	émetteur de localisation d'urgence (portatif automatique)
ELT(S)	émetteur de localisation d'urgence de survie
EPE	estimation d'erreur de position
EPR	rapport de pressions moteur
EPU	estimation d'incertitude de position
ERA	(aérodrome de) dégagement en route
ESSG	Groupe de pilotage SAFA européen
ETOPS	exploitations long-courrier d'avions bimoteurs
ETSO	Spécifications techniques européennes
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile)
EVS	système à vision augmentée
FAA	Federal Aviation Administration (Administration fédérale de l'aviation)
FAF	repère d'approche finale
FAK	trousse de premiers secours
FALS	dispositif lumineux d'approche complète
FANS	futur système de navigation aérienne
FAP	point d'approche finale
FATO	aire d'approche finale et de décollage
FDM	surveillance des données de vol
FDR	enregistreur de paramètres de vol
FFS	simulateur de vol
FI	instructeur de vol
FL	niveau de vol
FM	modulateur de fréquence

FMS	système de gestion du vol
FOR	champ de regard
FOV	champ de vision
FSTD	entraîneur synthétique de vol
ft	feet (pieds)
FTD	système d'entraînement au vol
g	gramme
g	gravité
GBAS	système utilisant des informations augmentées par balises au sol
GCAS	système anticollision au sol
GIDS	système de détection de verglas au sol
GLS	Système d'atterrissage GBAS
GM	Documents d'orientation
GNSS	système de navigation par satellite à couverture mondiale
GPS	système de positionnement mondial
GPWS	systèmes d'alarme de proximité du sol
HEMS/SMUH	service médical d'urgence par hélicoptère
HF	haute fréquence
HI/MI	haute intensité/intensité moyenne
HIALS	dispositif lumineux d'approche à haute intensité
HLL	liste des limitations applicables aux héliplates-formes
HoT	durée de protection
hPa	hectopascal
HUD	collimateur de pilotage tête haute
HUDLS	système d'atterrissage par guidage tête haute
IAF	repère d'approche initiale
IALS	dispositif lumineux d'approche intermédiaire
ICAO/OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
IF	repère intermédiaire
IFR	règles de vol aux instruments
IGE	effet de sol
ILS	système d'atterrissage aux instruments
IMC	conditions météorologiques de vol aux instruments
inHg	pouces de mercure
INS	système de navigation inertielle
IORS	système interne de compte rendu d'événements
IP	point intermédiaire

IR	modalité d'exécution
IRNAV/IAN	navigation sur zone intégrée
IRS	système de référence inertielle
ISA	atmosphère standard internationale
IV	intraveineux
JAA	Joint Aviation Authorities (Autorités conjointes de l'aviation)
JAR	Joint Aviation Requirement (Règles aéronautiques communes)
JET 1/A/A1	kérosène
JET B	carburant volatil
JIP	Procédure commune de mise en œuvre
JP-4	carburant volatil
km	kilomètre
kN	kiloNewton
KSS	Formule de Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	nœud
LAT/LONG	latitude/longitude
DEL	diode électroluminescente
LIFUS	vol de ligne sous supervision
LNAV	navigation transversale
LoA	lettre d'accord
LOC	radiobalise
LOE	évaluation type vol en ligne
LOFT	entraînement au vol orienté vers la ligne
LOS	surface à obstacles limités
LOUT	température minimale d'utilisation opérationnelle
LP	performances de la radiobalise
LPV	précision latérale avec approche à orientation verticale
LRNS	système de navigation à longue portée
LVO	opérations par faible visibilité
LVP	procédures par faible visibilité
LVTO	décollage par faible visibilité
m	mètre
MALS	dispositif lumineux d'approche à intensité moyenne
MALSF	dispositif lumineux d'approche à intensité moyenne et à feux séquentiels clignotants
MALSR	dispositif lumineux d'approche à intensité moyenne et à feux indicateurs d'alignement de piste
MAPt	point d'approche interrompue

MCTOM	masse maximale certifiée au décollage
MDA	altitude minimale de descente
MDA/H	hauteur/altitude minimale de descente
MDH	hauteur minimale de descente
MEA	altitude de sécurité minimale en route
MEL	liste minimale d'équipements
METAR	rapport météorologique d'aérodrome
MGA	grille d'altitudes de sécurité minimales
MHz	Mégahertz
MID	valeur médiane
ml	millilitre
MLS	système d'atterrissage micro-ondes
MMEL	liste minimale d'équipements de référence
MNPS	spécifications de performances minimales de navigation
MOC	dégagement d'obstacle minimum
MOCA	altitude minimale de dégagement d'obstacle
MOPS	niveau minimal de performances opérationnelles
MORA	altitude minimale hors route
MPSC	configuration maximale en sièges passagers
mSv	millisievert
NADP	procédure de départ antibruit
NALS	absence de dispositif lumineux d'approche
NAV	navigation
NDB	radiophare non directionnel
N _F	vitesse de turbine de travail libre
NM	mille marin
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens
NPA	approche classique
NVG	jumelles de vision nocturne
OAT	température extérieure
OCH	hauteur de dégagement d'obstacle
OCL	autorisation océanique
ODALS	dispositif lumineux d'approche omnidirectionnelle
OEI	un moteur à l'arrêt
OFS	surface dégagée d'obstacles
OGE	hors effet de sol
OIP	point d'amorce de décalage

OM	manuel d'exploitation
ONC	carte de navigation opérationnelle
OSD	données d'adéquation opérationnelle
otCMPA	aéronef à motorisation non complexe
PAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	radar d'approche de précision
PBE	équipement de protection respiratoire
PBN	navigation fondée sur les performances
PCDS	système de dispositif de transport de personnel
PDP	point prédéterminé
PNR	point de non-retour
POH	manuel du pilote
PRM	personne à mobilité réduite
QFE	pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (ou au seuil de piste)
QNH	question nil height, pression atmosphérique au niveau de la mer
R/T	radiotéléphonie
RA	avis de résolution
RAT	moulinet escamotable
RCC	centre de coordination des opérations de sauvetage
RCF	réserve de route réduite
RCLL	feux de l'axe de piste
RFC	carte d'installations et services en route
RNAV	navigation sur zone
RNAV 5	B-RNAV, navigation sur zone de base
RNP	performances de navigation requises
RNPX	performances X de navigation requises
ROD	vitesse de descente
RTCA	Commission radiotechnique pour l'aéronautique
RTZL	feux de l'aire de toucher des roues sur la piste
RVR	portée visuelle de piste
RVSM	minimum de séparation verticale réduit
SACA	évaluation de la sécurité des aéronefs communautaires
SAFA	évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
SAE ARP	Pratique aérospatiale recommandée par la Société des ingénieurs automobiles
SALS	dispositif lumineux d'approche simple
SALSF	dispositif lumineux d'approche courte à feux séquentiels

	clignotants
SAp	approche stabilisée
SAP	paramètres d'accès système
SAR	recherche et sauvetage
SBAS	système utilisant des informations augmentées par satellite
SCP	catégories spéciales de passagers
SID	départ normalisé aux instruments
SMS	système de gestion de la sécurité
SPECI	message d'observation SPECIAl sélectionné pour l'aviation
SRA	approche au radar de surveillance
SRE	radiodétecteur de surveillance d'approche
SSALF	dispositif lumineux d'approche courte simplifiée à feux séquentiels clignotants
SSALR	dispositif lumineux d'approche courte simplifiée à feux indicateurs d'alignement de piste
SSALS	dispositif lumineux d'approche courte simplifiée
SSP	Programme de sécurité de l'État
SSR	radar de surveillance secondaire (transmettant l'altitude-pression)
STC	certificat de type supplémentaire
SVS	système à vision synthétique
TA	avis de trafic
TAC	carte d'approche terminale
TAFS	prévisions d'aérodrome
TAS	vitesse vraie
TAWS	système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	système d'alerte de trafic et d'évitement des abordages
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	point de décision au décollage
TDZ	aire de toucher des roues
THR	seuil
TODA	distance de décollage utilisable
TORA	longueur de roulement au décollage utilisable
TRI	instructeur de qualification de type
TSE	erreur intégralement systémique
TVE	erreur verticale totale
TWIP	informations météorologiques terminales pour les pilotes
UMS	système de surveillance de consommation
UTC	temps universel coordonné

UTR	retenue de la partie supérieure du torse
V _{AT}	vitesse air indiquée au seuil
VDF	goniomètre VHF
VFR	règles de navigation à vue
VHF	très haute fréquence
VIS	visibilité
VMC	conditions météorologiques de vol à vue
V _{MO}	vitesse maximale d'exploitation
VNAV	navigation verticale
VOR	radiophare d'alignement omnidirectionnel VHF
V _{S1G}	vitesse de décrochage 1 g
V _{SO}	vitesse de décrochage
V _γ	vitesse de taux de montée idéal
WAC	carte aéronautique du monde
WXR	radar météo
ZFT	sans temps de vol
ZFTT	formation sans temps de vol

Cologne, le 1^{er} juin 2011

P. GOUDOU
Directeur exécutif