

**SOMMAIRE**

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Lexique.....               | 1 |
| Généralités.....           | 2 |
| Manuels .....              | 4 |
| Agréments spécifiques..... | 5 |
| Déclaration.....           | 6 |

Lexique

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

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

Aéronef complexe :

- a) un avion :
  - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
  - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
  - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
  - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur\*, ou
- b) un hélicoptère certifié:
  - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
  - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
  - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

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

Exploitation SPO : Mise en œuvre d'un aéronef pour des exploitations spécialisées commerciales, ou d'un aéronef complexe pour des exploitations spécialisées commerciales ou non commerciales

# Exploitation AIR OPS « Partie-SPO »

Partie-SPO : Exigences opérationnelles applicables à l'exploitation d'un aéronef à des fins d'exploitations spécialisées commerciales, ou des exploitations spécialisées (commerciales ou non) avec un aéronef complexe, au sein du règlement AIR-OPS

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

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

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

SPA : Agrément Spécifique (« Specific Approval »)

## Généralités

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

Le « principal établissement » est défini à l'annexe I du règlement AIR OPS (n°97) comme « *le siège social ou le siège principal d'un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement* ».

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

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

### **- Je réalise des exploitations spécialisées commerciales en France, en Allemagne et en Suisse. Dans quel Etat Membre dois-je me déclarer ?**

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

### **- J'exploite un aéronef immatriculé à l'île de Man, dois-je appliquer le règlement AIR-OPS ?**

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

### **- Dans quelles conditions puis-je louer un aéronef non immatriculé dans l'UE pour réaliser mon exploitation ?**

Tout exploitant SPO commercial doit obtenir l'autorisation préalable de la DSAC pour la prise en location, avec ou sans (« coque nue ») équipage, d'un aéronef immatriculé dans un Etat non membre de l'UE. Les conditions (navigabilité, exploitation, maintenance, durée) à respecter sont décrites au paragraphe ORO.SPO.100(c).

# Exploitation AIR OPS « Partie-SPO »

## - Puis-je exploiter en SPO un aéronef qui m'appartient et qui n'est pas immatriculé dans l'UE ?

Ce n'est pas possible pour une exploitation spécialisée commerciale, d'après le paragraphe ORO.SPO.100(b) qui requière que les aéronefs utilisés doivent disposer d'un certificat de navigabilité en accord avec le Règlement (EU) No 748/2012 « Partie 21 » ou être loués selon les conditions indiquées au point ci-dessus.

Pour une exploitation spécialisée non commerciale, c'est possible sous réserve de se conformer aux règles de son pays d'immatriculation en ce qui concerne la navigabilité et le maintien de la navigabilité.

## - La Partie-SPO est-elle la seule annexe du règlement AIR OPS que je dois appliquer ?

Le règlement AIR-OPS comprend 9 annexes dénommées « Parties » ou « Parts » en anglais. Dans le cas d'une exploitation SPO, vous devez vous conformer à l'annexe III (Partie-ORO : Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes) et à l'annexe VIII (Partie-SPO : Exploitations spécialisées).

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

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

## - L'arrêté du 24 juillet 1991 continue-t-il à s'appliquer en parallèle de l'AIR-OPS ? Sinon quand sera-t-il abrogé ?

A partir du 21 avril 2017, l'arrêté du 24 juillet 1991 ne s'applique plus aux aéronefs relevant de l'EASA utilisés en exploitation spécialisée. Depuis cette date, l'arrêté du 24 juillet 1991 a été modifié en réduisant son champ d'application aux aéronefs non EASA pour plus de lisibilité.

## - Les aéronefs « annexe II » en travail aérien sont-ils concernés par le SPO ? Le travail aérien en ULM sera-t-il toujours du ressort national ?

Les aéronefs « annexe II », dont les ULM, ne sont pas concernés par le règlement AIR-OPS en général. Ils continuent à relever de la réglementation nationale.

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

C'est le règlement (UE) n°1321/2014 qui détaille les exigences relatives au maintien de navigabilité des aéronefs et des produits. La modification de ce règlement (règlement (UE) n°2015/1536 du 16 septembre 2015) précise que, dans le cadre d'une exploitation SPO, les aéronefs immatriculés dans un État membre doivent être suivis par un CAMO et être entretenus dans un atelier agréé selon la Partie-145 ou à défaut, pour des aéronefs non complexes, selon la sous-partie F de la Partie M. Les aéronefs immatriculés dans un pays tiers doivent se conformer aux règles de leur pays d'immatriculation.

## - Mes exploitations spécialisées sont-elles considérées comme à haut risque ?

Une exploitation spécialisée commerciale est classée en activité à haut risque lorsque :

- elle est effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d'être compromise en cas d'urgence, ou

## Exploitation AIR OPS « Partie-SPO »

- selon les critères de l'Autorité compétente du lieu où l'exploitation est effectuée, en raison de sa nature particulière et de l'environnement local dans lequel elle a lieu, elle fait courir un risque important, en particulier aux tiers au sol.

En accord avec l'AMC1 ARO.OPS.150, la DSAC, Autorité compétente pour la France, a défini la liste des activités qu'elle considère comme étant à haut risque. Cette liste fait l'objet des articles 15 à 18 de l'arrêté du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement AIR-OPS.

**- L'autorisation préalable activité à haut risque remplacera-t-elle les dérogations de survol basse hauteur « hors agglomération » et « en agglomération » (nationale et départementale) ?**

**- Mise à part les dérogations de vol rasant délivrées par les préfetures qui sont maintenues après le passage au SPO, l'autorisation de vol basse altitude hors agglomération délivrée par la DGAC pour tout le territoire national est-elle maintenue après passage au SPO (notamment obtention de l'autorisation d'activité à haut risque) ?**

Ces dérogations préfectorales sont maintenues car elles relèvent de réglementations différentes de l'AIR-OPS et qui restent en vigueur : réglementation SERA (règles de l'air) et les arrêtés nationaux de 1957 et 1958 relatifs aux survols des agglomérations, cosignés avec le Ministère de l'Intérieur.

**- Les personnes suivantes sont-elles Task Specialist : les plieurs de parachute et les starters (employé positionné sur la zone d'arrivée au sol, en charge de la gestion air/sol) ?**

C'est à l'exploitant de déterminer si le rôle de ces personnes au sol peut avoir un impact direct sur la sécurité du vol de l'aéronef (pas du vol des parachutistes qui lui ne relève pas de SPO). Si c'est le cas alors oui ils sont « task specialist » au sens du SPO.

### Manuels

**- Quels manuels et procédures dois-je élaborer ?**

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

La description et le contenu du manuel d'exploitation sont décrits dans l'AMC1 et l'AMC4 à l'ORO.MLR.100 – Manuel d'exploitation.

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

Peuvent lui être annexées les procédures d'exploitation standards requises par le paragraphe SPO.OP.230.

**- Sera-t-il possible de renvoyer au MANEX CAT les parties ORO ou autres concernées ?**

**- Est-ce qu'un exploitant CAT et également SPO peut utiliser un Manex commun pour les deux types d'activité et utiliser le même système de gestion ?**

Un exploitant relevant de plusieurs régimes de l'AIR-OPS - CAT, NCC ou SPO - peut choisir de ne faire qu'un seul Manex couvrant l'ensemble de ses activités ou un Manex dédié à chaque activité. Dans ce dernier cas, les parties communes peuvent être détaillées dans un seul des manuels – de préférence celui du CAT - et les autres manuels y font alors référence. L'exploitant doit alors être vigilant sur les révisions de son manuel de référence et leur impact potentiel sur les autres activités et leurs manuels dédiés.

# Exploitation AIR OPS « Partie-SPO »

L'utilisation d'un seul système de gestion pour l'ensemble des activités est recommandée.

## - Que doit contenir une SOP et comment l'établir ?

Les SOP sont à élaborer selon un format standard en conformité avec l'AMC2 SOP.OP.230 (canevas de SOP) et en tenant compte des résultats du processus d'évaluation des risques de l'exploitant SPO. Cette évaluation des risques doit décrire l'activité dans le détail, identifier les dangers pertinents, analyser les causes et les conséquences des accidents et établir des méthodes pour traiter les risques associés.

Le GM1 SPO.OP.230 -Standard operating procedures fournit des exemples d'outils documentaires pour réaliser cette évaluation. D'autres outils développés par des organisations représentatives d'exploitants, des autorités ou des groupes de travail internationaux peuvent être utilisés.

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

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

A noter que selon l'article 9 du règlement (UE) n°965/2012 modifié, les LME approuvées par l'Etat de l'exploitant ou l'Etat d'immatriculation avant le 21 avril 2017 sont réputées approuvées, mais pas leurs modifications ultérieures à cette date, qui devront, elles, être approuvées par la DSAC.

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

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

Cette exigence concerne tous les exploitants, même ceux qui ne transportent pas de marchandises dangereuses afin que les équipages et personnels au sol apprennent au minimum à identifier les marchandises dangereuses pour ne pas en embarquer. Mais dans ce cas le programme de formation ne fait pas l'objet d'une approbation par l'autorité.

Vous pouvez consulter les guides DSAC relatifs aux marchandises dangereuses, en particulier celui relatif aux programmes de formation, à l'adresse suivante :

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

## Agréments spécifiques

### - Y'a-t-il des agréments spécifiques à demander dans le cadre de la Partie-SPO?

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

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

- Sous-partie B : Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (SPA-PBN) ;  
*Note : un agrément PBN est exigé uniquement pour les exploitations PBN de type RNP AR APCH et, pour les hélicoptères, RNP 0.3.*
- Sous-partie C : Exploitations selon les spécifications de performances minimales de navigation (SPA-MNPS) ;
- Sous-partie D : Opérations dans un espace aérien avec un minimum de séparation verticale réduit (SPA-RVSM) ;
- Sous-partie E : Opérations par faible visibilité (SPA-LVO) ;

# Exploitation AIR OPS « Partie-SPO »

- Sous-partie G : Transport de marchandises dangereuses (SPA-DG) ;
- Sous-partie K : Opération en mer par hélicoptère (SPA-HOFO), applicable à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018.

## - Quel est le contenu des dossiers à déposer ?

Des guides sont disponibles sur le site internet de la DSAC et vont être progressivement mis à jour pour intégrer les aspects relatifs à l'exploitation SPO :

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

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

Conformément au paragraphe SPA.GEN.100 :

- dans le cas d'exploitations spécialisées à des fins commerciales, les agréments spécifiques doivent être délivrés par l'Autorité compétente pour l'exploitant et ce quelque-soit l'immatriculation des aéronefs utilisés. Les agréments délivrés par l'autorité d'un Etat non membre de l'UE (comme l'île de Man) ne sont donc pas reconnus dans ce cas ;
- dans le cas d'exploitations spécialisées à des fins non commerciales utilisant des aéronefs immatriculés dans un Etat non membre de l'UE, les agréments PBN, RVSM et MNPS délivrés par l'Etat d'immatriculation sont reconnus, sous réserve que la délivrance de ces agréments respecte les standards OACI. Il n'y a alors pas besoin de déposer un nouveau dossier de demande pour ces agréments, ils seront acceptés sur la base de la présentation du justificatif délivré par l'Etat d'immatriculation. Pour tous les autres agréments, un dossier de demande doit être déposé.

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

Les demandes sont à envoyer à la DSAC IR territorialement compétente pour l'établissement principal ou le lieu de résidence de l'exploitant.

## Déclaration

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

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

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