MODÈLE DE RÉGLEMENTATION DE L’AVIATION CIVILE

**[ÉTAT]**

**Partie 9 ─ Certification et administration d'exploitant aérien**

**VERSION 2.10**

**Novembre 2020**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

| Emplacement | Date | Description |
| --- | --- | --- |
| Introduction | 11/2014 | Version mise à jour de l’amendement des annexes de l’OACI utilisées |
| Introduction | 11/2019 | Paragraphes, notes, et numéros des Amendements aux Annexes de l’OACI révisés |
| Introduction | 11/2020 | Mise à jour du numéro d’amendement des annexes de l’OACI utilisées |
| 9.1.1.1 | 11/2019 | Paragraphes révisés |
| 9.1.1.2 (a) (1) | 11/2004 | Nouvelle définition ─ note supprimée. |
| 9.1.1.2 (a) | 08/2006 | Nouvelles définitions ajoutées : manuel d'utilisation de l'aéronef ; permis d'exploitation aérienne, membre de l'équipage de cabine ; opération de transport commercial aérien ; liste de déviation de configuration ; membre d'équipage ; membre du personnel de conduite ; documentation relative à la sécurité en vol ; principes des facteurs humains ; conditions météorologiques de vol aux instruments ; remise en service après maintenance ; contrôle d'exploitation ; plan de vol d'exploitation ; système de gestion de la sécurité ; conditions météorologiques de vol à vue et définitions de l'Annexe 18 de l'OACI |
| 9.1.1.2 (a) | 08/2006 | Définition du manuel de contrôle de la maintenance révisée. |
| 9.1.1.2 (a) 13 | 05/2010 | Note ajoutée « Marchandises dangereuses ». |
| 9.1.1.2 (a) 20 | 05/2010 | Nouvelle définition pour « Agent technique d'exploitation/de régulation des vols ». |
| 9.1.1.2 (a) 25 | 05/2010 | Nouvelle définition de « Manutention au sol ». |
| 9.1.1.2 (a) 35 | 05/2010 | Nouvelle définition de « Programme de maintenance ». |
| 9.1.1.2 (a) 37 | 05/2010 | Note ajoutée. |
| 9.1.1.2 (a) 44 | 05/2010 | Nouvelle définition de « Navigation fondée sur les performances ». |
| 9.1.1.2 | 11/2013 | Définitions déplacées à la Partie 1 du MCAR |
| 9.1.1.2 | 11/2019 | Paragraphe révisé |
| 9.1.1.3 | 11/2004 | « Sigles » remplacé par « abréviations » |
| 9.1.1.3 | 08/2006 | Nouvelles abréviations ajoutées pour : CAT ; IMC ; SMS ; VMC. |
| 9.1.1.3 (a) 11 | 05/2010 | Nouvelles abréviations ajoutées pour : PBN – Navigation fondée sur les performances. |
| 9.1.1.3 | 11/2013 | Abréviations supprimées : FAA, JAA. Abréviations ajoutées : DH, EDTO, RVR, RVSM, RFFS. Abréviation révisée pour CAT. |
| 9.1.1.3 | 11/2019 | Abréviations supplémentaires ajoutées : AC ; ACAS ; CN ; AFM ; AMT ; AOM ; ATC ; ATPL ; ATS ; CAST ; CAT I ; CAT II ; CAT III ; EFB ; EVS ; FDAP ; FDR ; FOO ; FRMS ; HUD ; OACI ; NMO ; MCM ; OM ; PBN ; RNP ; SMM ; SOP ; ULD |
| 9.1.1.4 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée et sous-sections 9.1.1.4 à 9.1.1.11 déplacées à la section 9.2. |
| 9.1.1.5 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.1.1.5 (c) | 11/2013 | Langage SMS ajouté |
| 9.1.1.7 (a) (2) | 11/2004 | « Dispositions spécifiques d'exploitation » remplacé par « spécifications d'exploitation » |
| 9.1.1.7 (b) | 05/2010 | Nouveau texte ajouté (1 à 5). |
| 9.1.1.8 | 08/2006 | Nouveau paragraphe (b) ajouté. |
| 9.1.1.9 | 05/2010 | Référence ajoutée. |
| 9.1.1.10 | 11/2013 | Nouvelle Note 2 ajoutée |
| 9.1.1.11 | 05/2010 | Référence ajoutée. |
| 9.2.1.1 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 9.2.1.2 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée et paragraphes révisés (ancien 9.1.1.4) |
| 9.2.1.3 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée et paragraphes révisés (ancien 9.1.1.7) |
| 9.2.1.3 | 11/2020 | Approbation spécifique ajoutée |
| 9.2.1.3(c)(6) Note | 11/2020 | « Limitations et approbations » remplacé par « limitations spéciales et approbations spécifiques » |
| 9.2.1.3(e) | 11/2020 | « Type » supprimé |
| 9.2.1.4 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée |
| 9.2.1.5 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.1.1.5) |
| 9.2.1.6 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.1.1.6) |
| 9.2.1.7 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.1.1.8) |
| 9.2.1.8 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée |
| 9.2.1.9 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée et paragraphes révisés (ancien 9.1.1.10) |
| 9.2.1.10 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée ; titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.1.1.11) |
| 9.2.1.10(b) | 11/2020 | « Limitations spéciales et approbations spécifiques » remplacé par « approbations, conditions et limitations spécifiques » |
| 9.2.1.11 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée (ancien 9.1.1.9) |
| 9.2.2.2 (b) (5) | 11/2004 | « Gestionnaire de la qualité » remplacé par « inspecteur en chef ». |
| 9.2.2.2 | 08/2006 | Nouvelle note ajoutée, nouveaux paragraphes (e) et (f) ajoutés. |
| 9.2.2.3 | 08/2006 | Article (d) amendé pour faire référence au nouveau paragraphe (f) ajouté à la NMO, avec texte déplacé de 9.4.1.6. |
| 9.2.2.4 (a) (4) | 11/2004 | « Dispositions spécifiques d'exploitation » remplacé par « spécifications d'exploitation » |
| 9.2.2.5 (c) (3) | 11/2004 | « (à conserver par l'exploitant pendant une période de trois mois) » ajouté. |
| 9.2.2.5 | 08/2006 | Nouveau texte ajouté pour que cette section donne la liste de tous les dossiers et rapports requis ; nouveau texte ajouté pour faire référence à une nouvelle NMO |
| 9.2.2.6 | 08/2006 | Poste de pilotage remplacé par cockpit dans le texte, événement remplacé par incident, nouvelle note ajoutée. |
| 9.2.2.7 | 05/2010 | Texte ajouté et référence changée. |
| 9.2.2.8 | 08/2006 | Note ajoutée. |
| 9.2.2.9 | 08/2006 | Section remaniée et note ajoutée. |
| 9.2.2.10 | 08/2006 | Nouvelle section ajoutée sur le système de documentation de sécurité en vol. |
| 9.2.2.10 | 11/2011 | Déplacé à 9.2.2.11. |
| 9.2.2.10 | 11/2011 | Section sur le système de documentation de la sécurité en vol déplacée et remplacée par « Système de gestion de la sécurité ». |
| 9.2.2.10 | 11/2013 | Revu conformément à la nouvelle Annexe 19 |
| 9.2.2.11 | 05/2010 | Nouveau texte et référence ajoutés. |
| 9.2.2.11 | 08/2006 | Nouvelle section ajoutée sur le système de gestion de la sécurité (voir 9.2.2.10 daté novembre 2011). |
| 9.2.3.2 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.2.3.3 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.2.3.4 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.2.3.5 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.2.3.6 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.2.3.6 | 11/2013 | (d) et (e) originaux supprimés et nouveau (d) inséré |
| 9.2.4.1 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.2.4.1 | 11/2013 | Nouveau texte ajouté (c)-(f) |
| 9.3 | 11/2019 | Nouveau titre ajouté |
| 9.3.1 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée |
| 9.3.1.2 | 05/2010 | Généralités ─ Texte ajouté. |
| 9.3.1.2 (g) | 11/2004 | « Y compris la planification opérationnelle des vols » ajouté. |
| 9.3.1.2 (g) | 11/2013 | Remanié (g) |
| 9.3.1.3 | 11/2013 | Titre révisé |
| 9.3.1.4 | 11/2013 | Titre révisé |
| 9.3.1.5 | 08/2006 | « Écritures » ajouté au titre. |
| 9.3.1.5(b) et (c) | 11/2004 | Nouvelles sous-sections. |
| 9.3.1.7 (b) | 11/2004 | « Dispositions » remplacé par « spécifications ». |
| 9.3.1.8 | 08/2006 | Note ajoutée. |
| 9.3.1.9 | 08/2006 | (b) remanié et deux notes ajoutées. |
| 9.3.1.10 | 08/2006 | Paragraphe réservé avec texte précédent incorporé au 9.3.1.8. |
| 9.3.1.11 | 08/2006 | Note ajoutée. |
| 9.3.1.13 | 08/2006 | Note ajoutée. |
| 9.3.1.15 | 08/2006 | Note ajoutée. |
| 9.3.1.17 | 08/2006 | « Agent de bord » remplacé par « membre de l'équipage de cabine ». |
| 9.3.1.18 | 08/2006 | (c) modifié pour refléter les informations sur les sièges près des sorties ajoutées à la NMO ; note ajoutée. |
| 9.3.1.20 | 11/2013 | Titre révisé ; (b) et (c) |
| 9.3.1.21 | 05/2010 | Texte ajouté et référence changée. |
| 9.3.1.22 | 08/2006 | Note ajoutée. |
| 9.3.1.24 | 08/2006 | Texte supprimé et article réservé car le sujet est couvert à l'alinéa 9.3.1.23. |
| 9.3.1.24 | 11/2011 | « Gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue » ajouté. |
| 9.3.1.25 (c) | 11/2004 | Nouvelle sous-section. |
| 9.3.1.25 | 08/2006 | Nouveau texte ajouté au (b). |
| 9.3.1.27 | 08/2006 | Nouvelle note ajoutée |
| 9.3.1.28 | 05/2010 | Note ajoutée |
| 9.3.2 | 11/2011 | Numérotation corrigée par rapport à l'édition précédente. 9.3.2 est correctement numéroté 9.4 et tous les paragraphes suivants sont renumérotés. |
| 9.3.2 | 11/2019 | Nouveau titre ajouté |
| 9.3.2.1 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.1) |
| 9.3.2.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.2) |
| 9.3.2.3 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.3) |
| 9.3.2.4 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.4) |
| 9.3.2.5 | 11/2019 | Paragraphes révisés et ajout d’une nouvelle note basée sur le changement de l'amendement de l'OACI. (Ancien 9.2.2.5) |
| 9.3.2.6 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification et ajout d'une nouvelle note basée sur le changement de l'amendement de l'OACI. (Ancien 9.2.2.6) |
| 9.3.2.7 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.7) |
| 9.3.2.7(a) | 11/2020 | Approbations spécifiques ajouté |
| 9.3.2.8 | 11/2019 | Références dans le paragraphe révisées |
| 9.3.2.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.9) |
| 9.3.2.10 | 11/2019 | Nouveau paragraphe (c) ajouté ; note révisée, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.10) |
| 9.3.2.11 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.2.11) |
| 9.3.3 | 11/2019 | Section renumérotée |
| 9.3.3.1 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.3.1) |
| 9.3.3.2 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.3.2) |
| 9.3.3.3 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.3.3) |
| 9.3.3.4 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.3.4) |
| 9.3.3.4(a) | 11/2020 | « Limitations spéciales et approbations spécifiques » remplacé par « approbations, conditions et limitations spécifiques » |
| 9.3.3.5 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.3.5) |
| 9.3.3.6 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.2.3.6) |
| 9.4 | 11/2019 | Section renumérotée |
| 9.4.1.1 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.1) |
| 9.4.1.2 | 08/2006 | Nouveau paragraphe (f) ajouté. |
| 9.4.1.2 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; paragraphe (g)(3) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.2) |
| 9.4.1.3 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.3) |
| 9.4.1.4 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.4.1.4 | 08/2006 | Nouvelle note ajoutée |
| 9.4.1.4 | 11/2011 | Référence à MCAR 5 mise à jour. |
| 9.4.1.4 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.4) |
| 9.4.1.5 (e) | 05/2010 | Texte ajouté et référence changée. |
| 9.4.1.5 | 08/2006 | Nouvelle note ajoutée |
| 9.4.1.5 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et note révisée, basée sur l’amendement de l’OACI (ancien 9.3.1.5) |
| 9.4.1.6 | 08/2006 | Texte supprimé et couvert par l'alinéa 9.2.2.3 : Section réservée. |
| 9.4.1.6 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et titre remanié (ancien 9.3.1.6) |
| 9.4.1.7 | 08/2006 | Texte supprimé et section réservée. |
| 9.4.1.7 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; nouveau paragraphe (b) ajouté ; et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.7) |
| 9.4.1.8 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.8) |
| 9.4.1.9 | 08/2006 | « Écritures » ajouté au titre ; nouveaux (c) et (d) ajoutés. |
| 9.4.1.9 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.9) |
| 9.4.1.10 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.4.1.10 (b) | 11/2004 | « Dispositions spécifiques d'exploitation » remplacé par « spécifications d'exploitation » |
| 9.4.1.11 | 05/2010 | Texte modifié et ajouté et référence changée. |
| 9.4.1.11 | 08/2006 | Nouvelle note ajoutée. |
| 9.4.1.11 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.11) |
| 9.4.1.12 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.4.1.12 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; note révisée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.12) |
| 9.4.1.13 | 05/2010 | Texte modifié et ajouté et référence changée. |
| 9.4.1.13 (a) | 11/2004 | « Dispositions spécifiques d'exploitation » remplacé par « spécifications d'exploitation » |
| 9.4.1.13 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.13) |
| 9.4.1.14 | 11/2019 | Sous-section renumérotée |
| 9.4.1.15 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.15) |
| 9.4.1.16 | 05/2010 | Référence changée |
| 9.4.1.17 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.17) |
| 9.4.1.18 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.18) |
| 9.4.1.19 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.19) |
| 9.4.1.20 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; titre révisé, basé sur l’amendement de l’OACI et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.11) |
| 9.4.1.21 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.21) |
| 9.4.1.22 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et reformatée ; paragraphe (b) remanié pour clarification (ancien 9.3.1.22) |
| 9.4.1.23 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; titre révisé ; nouveau paragraphe (b) ajouté ; et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.23) |
| 9.4.1.24 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.24) |
| 9.4.1.25 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.25) |
| 9.4.1.26 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.26) |
| 9.4.1.27 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; note révisée, basée sur l’amendement de l’OACI et paragraphes remaniés pour clarification (ancien 9.3.1.27) |
| 9.4.1.28 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée |
| 9.4.1.3 (b) (8) | 05/2010 | Nouveau texte ajouté |
| 9.5 | 08/2006 | Nouvelle note ajoutée |
| 9.5 | 11/2019 | Section renumérotée et nouvelle note ajoutée, basée sur les amendements aux Annexes de l’OACI |
| 9.5.1.1 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphe révisé, basé sur l’amendement de l’OACI (ancien 9.4.1.1) |
| 9.5.1.1(a) | 11/2020 | Supprimé car plus d’actualité. |
| 9.5.1.2 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphe (f) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI (ancien 9.4.1.2) |
| 9.5.1.3 | 08/2006 | Nouveau paragraphe (b) et note ajoutée. |
| 9.5.1.3 (b) (8) | 11/2011 | Nouveau texte ajouté |
| 9.5.1.3 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et paragraphe (a) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI (ancien 9.4.1.3) |
| 9.5.1.4 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; paragraphe (a)(6) et notes révisés, basés sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancien 9.4.1.4) |
| 9.5.1.4(a) | 11/2020 | Ajout de « tenant compte des principes des facteurs humains » |
| 9.5.1.5 (b) | 11/2011 | Nouveau texte ajouté |
| 9.5.1.5 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; paragraphe (b)(1) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancien 9.4.1.5) |
| 9.5.1.6 | 08/2006 | Titre remanié ; nouveaux articles (b) et (c) ajoutés. |
| 9.5.1.7 | 08/2006 | Nouveau paragraphe ajouté. |
| 9.5.1.8 | 05/2010 | Nouvelle section « Transport d'armes » ajoutée. |
| 9.5.1.9 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.4.1.9) |
| 9.5.1.10 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; paragraphe (a)(1)(i) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI, et remanié pour clarification (ancien 9.4.1.10) |
| 9.5.1.11 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; paragraphe (b)(2)(i) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI, et remanié pour clarification (ancien 9.4.1.11) |
| 9.5.1.12 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; nouveau paragraphe (d) ajouté, basé sur l’amendement de l’OACI, et remanié pour clarification (ancien 9.4.1.12) |
| 9.5.1.13 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.4.1.13) |
| 9.5.1.14 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; titre révisé ; paragraphes (b) et (c) remaniés, basés sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancien 9.4.1.14) |
| 9.5.1.15 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; paragraphes (a) révisés, basés sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancien 9.4.1.15) |
| 9.5.1.16 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.4.1.16) |
| 9.6 | 11/2019 | Section renumérotée |
| 9.6.1.1 | 11/2011 | Texte ajouté |
| 9.6.1.1 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.5.1.1) |
| 9.6.1.2 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; nouveau paragraphe (b) ajouté ; paragraphe (c) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancien 9.5.1.2) |
| 9.6.1.3 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.5.1.3) |
| 9.6.1.4 | 08/2006 | Texte ajouté au (b) pour refléter l'interdiction du transport d'animaux vivants infectés. |
| 9.6.1.4 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.5.1.4) |
| 9.6.1.5 | 08/2006 | Texte du (a) remanié. |
| 9.6.1.5 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.5.1.5) |
| 9.6.1.6 | 08/2006 | Nouveau paragraphe (b) ajouté. |
| 9.6.1.6 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.5.1.6) |
| 9.6.1.7 | 08/2006 | Texte ajouté au (b) ; nouveau (c) ajouté et ancien (c) renuméroté en (d). |
| 9.6.1.7 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; reformatée ; et remaniée pour clarification (ancien 9.5.1.7) |
| 9.6.1.8 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.5.1.8) |
| 9.6.1.12 | 08/2006 | Titre remanié pour refléter l'ajout de règlements pour le rangement de marchandises dangereuses ; texte ajouté au (d) ; nouveaux (e) et (f) ajoutés. |
| 9.6.1.13 | 08/2006 | Nouveaux (c) et (g) ajoutés et le reste renuméroté ; texte ajouté aux (d) et (f). |
| 9.6.1.14 | 05/2010 | Contenu du programme de formation aux marchandises dangereuses déplacé à la Partie 8 et impératifs portant sur le manuel pour les marchandises dangereuses transférés de la Partie 8 à ici. |
| 9.6.1.15 | 08/2006 | Nouveau paragraphe (b) ajouté. |
| 9.6.1.16 | 08/2006 | Nouvelle section ajoutée. |
| 9.6.1.17 | 04/2007 | Nouvelle section ajoutée. |
| 9.7 | 11/2019 | Section renumérotée et nouvelles notes ajoutées, basées sur l’amendement de l’OACI |
| 9.7.1.1 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.1) |
| 9.7.1.2 | 11/2019 | Sous-section renumérotée |
| 9.7.1.2(a) | 11/2020 | Approbation spécifique ajouté |
| 9.7.1.3 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.3) |
| 9.7.1.4 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.4) |
| 9.7.1.5 | 11/2019 | Sous-section renumérotée |
| 9.7.1.6 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; titre révisé ; paragraphes reformatés ; et remaniés pour clarification (ancien 9.6.1.6) |
| 9.7.1.7 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.7) |
| 9.7.1.8 | 11/2019 | Sous-section renumérotée |
| 9.7.1.9 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; nouveau paragraphe (c) et notes ajoutés, basés sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancien 9.6.1.9) |
| 9.7.1.10 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.10) |
| 9.7.1.11 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.11) |
| 9.7.1.12 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.12) |
| 9.7.1.13 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.13) |
| 9.7.1.14 | 11/2019 | Sous-section renumérotée ; nouveaux paragraphes (a), (c) et (d) ajoutés, basés sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancien 9.6.1.14) |
| 9.7.1.15 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.15) |
| 9.7.1.16 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.16) |
| 9.7.1.17 | 11/2019 | Sous-section renumérotée et remaniée pour clarification (ancien 9.6.1.17) |
| 9.8 | 11/2020 | Ajout d’une nouvelle section : Sécurité de la soute. 9.8.1.1 et 9.8.1.2 également |
| NMO : 9.1.1.7 (c) | 05/2010 | Nouvelle NMO et formulaire « Contenu du permis d'exploitation aérienne » ajoutés. |
| NMO : 9.1.1.7 (e) | 05/2010 | Nouvelle NMO « Spécifications d'exploitation » ajoutée. |
| NMO : 9.1.1.7 (e) | 11/2013 | Texte des articles 13, 14 et 16 du formulaire des spécifications d'exploitation et des lignes 10 et 13 des instructions |
| NMO : 9.2.1.3(b) | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée ; paragraphes supprimés ; et remanié pour clarification (ancienne NMO 9.1.1.7.(c)) |
| NMO : 9.2.1.3 (C) | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée ; formulaire et notes révisés, basés sur l’amendement de l’OACI ; et remanié pour clarification (ancienne NMO 9.1.1.7(E)) |
| NMO : 9.2.1.3 (C) | 11/2020 | Ajout de l’EFB parmi les points nécessitant une approbation spécifique ; sigles « CAT IIIA, IIIB et IIIC » remplacés par « CAT III » ; ajout de « ou la visibilité horizontale équivalente si la RVR n’est pas utilisée » ; notes sous le tableau révisées. |
| NMO : 9.2.2.2 | 08/2006 | Texte ajouté aux impératifs portant sur le directeur de la maintenance ; impératifs ajoutés pour l'inspecteur en chef. |
| NMO : 9.2.2.3 | 08/2006 | Nouvelle NMO ajoutée. |
| NMO : 9.2.2.3 | 05/2010 | 1.1(a)(2) définition de l'assurance de la qualité remaniée. |
| NMO : 9.2.2.3 | 11/2013 | Mises à jour du Manuel du système de qualité 2.2.1 (k) ; 2.3.2 (g) pour incorporer les nouveaux impératifs SMS |
| NMO : 9.2.2.5 | 08/2006 | Nouvelle NMO ajoutée. |
| NMO : 9.2.2.9 | 08/2006 | Supprimé et texte déplacé à 9.2.2.9 |
| NMO : 9.2.2.10 | 08/2006 | Nouvelle NMO « Système de documentation de sécurité en vol » ajoutée. |
| NMO : 9.2.2.11 | 11/2011 | Numéro de la NMO « Système de documentation de sécurité en vol » mis à jour. |
| NMO : 9.2.3.4 | 05/2010 | Référence changée |
| NMO : 9.2.3.5 | 05/2010 | Référence changée |
| NMO : 9.2.3.6 | 05/2010 | Référence changée |
| NMO : 9.2.3.6 | 11/2013 | Définition supprimée de (a) et déplacée à la Partie 1 du MCAR ; (b) remanié |
| NMO : 9.3.1.2 (b) | 05/2010 | Texte ajouté/modifié. |
| NMO : 9.3.1.2 | 05/2010 | Référence changée |
| NMO : 9.3.1.2 (d) (7) | 05/2010 | Texte ajouté |
| NMO : 9.3.1.2 (e) | 05/2010 | Texte ajouté |
| NMO : 9.3.1.2 (e) (Tableau : 2.1, 3.1, 5.1, 6.0, 7.0, 7.1, 8.0, 8.1, 9.1.2, 9.1.3, 9.1.7, 9.2., 9.2.1, 9.2.2, 9.2.4, 9.3, 9.3.1, 9.3.2, 10.1, 12.0) | 05/2010 | Texte ajouté/modifié. |
| NMO : 9.3.1.2 | 11/2013 | Titre révisé pour inclure la référence ; contenu du Manuel d’exploitation ─ Généralités, 3.3 ; 7.0 ; 7.29.3.2(d) en raison de nouveaux changements aux Annexes 6 et 19 de l’OACI |
| NMO : 9.3.1.3 | 05/2010 | Référence changée |
| NMO : 9.3.1.3 (Tableau : 1.2 (a) et (d) | 05/2010 | Phraséologie remaniée pour clarification. |
| NMO : 9.3.1.3 (Tableau : 1.2 (a) et (d) | 05/2010 | (g) et (h) ajoutés ; ancien (g) devient (i). |
| NMO : 9.3.1.3 | 11/2013 | Titre et (a) révisés pour clarification ; changements apportés à l’aperçu du manuel aux alinéas 1.3(f) et 1.6. |
| NMO : 9.3.1.4 (Tableau : 5.1.1, 6.1, 6.2, 8.1) | 05/2010 | Texte ajouté. |
| NMO : 9.3.1.4 (Tableau 8.2). | 05/2010 | 8.2. correction de la double numérotation du 8.1. |
| NMO : 9.3.1.4 (Tableau : 9.2). | 05/2010 | 9.2 « Sol ─ Signal visuel en l'air » ajouté.  Sections suivantes renumérotées. |
| NMO : 9.3.1.4 | 11/2013 | Titre et (a) révisés pour clarification ; et manuel à 6.1 en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| NMO : 9.3.1.10 | 08/2006 | Supprimé. |
| NMO 9.3.1.20 | 11/2011 | « Guide de route » ajouté. |
| NMO 9.3.1.20 | 11/2013 | Titre et (a) révisés pour clarification |
| NMO : 9.3.1.21 | 05/2010 | Référence changée |
| NMO : 9.3.1.22 | 08/2006 | Nouveau paragraphe (b) ajouté et les autres renumérotés. |
| NMO : 9.3.1.23 | 08/2006 | Ancienne NMO : 9.3.1.24 de l'OACI. |
| NMO 9.3.1.24 | 11/2011 | « Impératifs portant sur le système de gestion de la fatigue » ajouté. |
| NMO 9.3.2.2 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.2.2) |
| NMO 9.3.2.3 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; nouveaux paragraphes ajoutés ; et remaniés pour clarification (ancienne NMO 9.2.2.3) |
| NMO 9.3.2.5 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.2.5) |
| NMO 9.3.2.8 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.2.8) |
| NMO 9.3.2.11 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; nouveaux paragraphes ajoutés ; et remaniés pour clarification (ancienne NMO 9.2.2.11) |
| NMO 9.3.3.2 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.3.2) |
| NMO 9.3.3.3 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.3.3) |
| NMO 9.3.3.4 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.3.4) |
| NMO 9.3.3.5 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.3.5) |
| NMO 9.3.3.6 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.2.3.6) |
| NMO 9.4.1.2(G) | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; nouveaux paragraphes ajoutés et paragraphes révisés, basés sur l’amendement de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.2(G)) |
| NMO 9.4.1.2(G) | 11/2020 | « Limitations spéciales et approbations spécifiques » remplacé par « approbations, conditions et limitations spécifiques » |
| NMO 9.4.1.3 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; titre de la NMO révisé ; nouveaux paragraphes ajoutés et paragraphes révisés ; et remaniés pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.3) |
| NMO : 9.4.1.4 | 05/2010 | « Manuel de contrôle de maintenance » ajouté. |
| NMO : 9.4.1.4 | 11/2012 | Formatage corrigé pour que 3.15 soit visible. |
| NMO : 9.4.1.4 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; titre de la NMO révisé ; nouveaux paragraphes ajoutés et paragraphes révisés, basés sur les amendements de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.4) |
| NMO : 9.4.1.18 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; titre de la NMO révisé ; nouveau paragraphe (a)(2)(i) ajouté ; et remaniés pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.18) |
| NMO : 9.4.1.19 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.19) |
| NMO : 9.4.1.20 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée ; titre de la NMO révisé ; nouveaux paragraphes (b)(4)-(5) ajoutés, basés sur les amendements de l’OACI ; et remaniés pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.20) |
| NMO : 9.4.1.21 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.21) |
| NMO : 9.4.1.22 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.22) |
| NMO : 9.4.1.24 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.3.1.24) |
| NMO 9.5.1.4 | 11/2019 | Sous-section de la NMO renumérotée et reformatée ; et remaniée pour clarification (ancienne NMO 9.4.1.4) |

Introduction

La Partie 9 du Modèle de réglementation de l'aviation civile (MCAR) présente les impératifs réglementaires pour les personnes ou les organismes auxquels [ÉTAT] entend délivrer un permis d’exploitation aérienne (AOC), et comprend la réglementation portant sur la gestion de l’exploitation des vols, les impératifs de maintenance, la gestion de la sécurité et la gestion et le transport de marchandises dangereuses.

La Partie 9 est complétée par certaines section du titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (14 CFR) et/ou les des codes communs de l’aviation (JAR) européens. L’utilisation du 14 CFR ou du JAR en guise de supplément permet une mise en œuvre plus efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) de base de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en se fondant sur l'expérience acquise par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA), par les anciennes Autorités conjointes de l'aviation (JAA), et par l’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

La présente partie du MCAR se fonde sur les SARP figurant dans l’Annexe 18 de l’OACI, *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), Amendement 12 ; Annexe 6, Partie I, *Aviation de transport commercial international — Avions*, Amendement 45 ; Annexe 6, Partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, Amendement 23 ; Annexe 8, *Navigabilité des aéronefs*, Amendement 107 ; Annexe 17, *Sécurité*, Amendement 16 ; et Annexe 19, *Gestion de la sécurité*, Amendement 1.

*N. B. : À compter du 5 novembre 2020, le terme « maintenance » sera remplacé par « maintien de la navigabilité ».*

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 9 ─ Certification et administration d'exploitant aérien 9-2](#_Toc64559680)

[9.1 Généralités 9-2](#_Toc64559681)

[9.1.1.1 Applicabilité 9-2](#_Toc64559682)

[9.1.1.2 Définitions 9-2](#_Toc64559683)

[9.1.1.3 Abréviations 9-2](#_Toc64559684)

[9.1.1.4 Pouvoir d'exemption 9-3](#_Toc64559685)

[9.2 Permis d'exploitation aérienne 9-3](#_Toc64559686)

[9.2.1.1 Applicabilité 9-3](#_Toc64559687)

[9.2.1.2 Généralités 9-3](#_Toc64559688)

[9.2.1.3 Contenu d'un AOC 9-4](#_Toc64559689)

[9.2.1.4 Publicité 9-5](#_Toc64559690)

[9.2.1.5 Demande d’AOC 9-5](#_Toc64559691)

[9.2.1.6 Délivrance ou refus d'un AOC 9-5](#_Toc64559692)

[9.2.1.7 Durée et renouvellement d’un AOC 9-6](#_Toc64559693)

[9.2.1.8 Validité continue d'un AOC 9-6](#_Toc64559694)

[9.2.1.9 Accès pour inspection 9-6](#_Toc64559695)

[9.2.1.10 Pouvoirs d'inspection 9-7](#_Toc64559696)

[9.2.1.11 Amendement d'un AOC 9-7](#_Toc64559697)

[9.3 Gestion de l’AOC 9-8](#_Toc64559698)

[9.3.1 Applicabilité 9-8](#_Toc64559699)

[9.3.2 Généralités 9-8](#_Toc64559700)

[9.3.2.1 Siège principal d'exploitation 9-8](#_Toc64559701)

[9.3.2.2 Gestion du personnel requis pour les opérations de transport aérien commercial 9-8](#_Toc64559702)

[9.3.2.3 système de qualité 9-9](#_Toc64559703)

[9.3.2.4 Soumission et révision des manuels de politiques et des procédures 9-10](#_Toc64559704)

[9.3.2.5 Conservation des documents 9-10](#_Toc64559705)

[9.3.2.6 Dossiers relatifs aux enregistreurs de conversations du poste de pilotage et aux enregistreurs de données de vol 9-12](#_Toc64559706)

[9.3.2.7 Aéronefs exploités par le titulaire de l'AOC 9-13](#_Toc64559707)

[9.3.2.8 Livret technique d'aéronef 9-13](#_Toc64559708)

[9.3.2.9 Familiarisation avec les procédures de la compagnie 9-13](#_Toc64559709)

[9.3.2.10 Système de gestion de la sécurité 9-14](#_Toc64559710)

[9.3.2.11 Documentation relative à la sécurité en vol 9-14](#_Toc64559711)

[9.3.3 Aéronefs 9-14](#_Toc64559712)

[9.3.3.1 Aéronef autorisé 9-14](#_Toc64559713)

[9.3.3.2 Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger 9-15](#_Toc64559714)

[9.3.3.3 Vol banalisé 9-15](#_Toc64559715)

[9.3.3.4 Location avec équipage. 9-15](#_Toc64559716)

[9.3.3.5 Démonstration d'évacuation d'urgence 9-16](#_Toc64559717)

[9.3.3.6 Vols de démonstration 9-16](#_Toc64559718)

[9.3.4 Installations et horaires d'exploitation 9-17](#_Toc64559719)

[9.3.4.1 Installations 9-17](#_Toc64559720)

[9.3.4.2 Horaires d'exploitation 9-17](#_Toc64559721)

[9.4 Gestion des opérations aériennes du titulaire d'un AOC 9-18](#_Toc64559722)

[9.4.1.1 Applicabilité 9-18](#_Toc64559723)

[9.4.1.2 Manuel d'exploitation 9-18](#_Toc64559724)

[9.4.1.3 Manuel de formation 9-18](#_Toc64559725)

[9.4.1.4 Manuel d'utilisation de l'aéronef 9-19](#_Toc64559726)

[9.4.1.5 Mentions sur le livret technique d'aéronef ─ Section carnet de route 9-19](#_Toc64559727)

[9.4.1.6 Désignation du commandant de bord pour le transport commercial aérien 9-20](#_Toc64559728)

[9.4.1.7 Membres de l'équipage de cabine requis 9-20](#_Toc64559729)

[9.4.1.8 Transport de passagers dont la situation est spéciale 9-20](#_Toc64559730)

[9.4.1.9 Programme de vérification et de normalisation pour les membres d'équipage 9-21](#_Toc64559731)

[9.4.1.10 Réservé 9-21](#_Toc64559732)

[9.4.1.11 Procédure de vérification au sein du poste de pilotage 9-21](#_Toc64559733)

[9.4.1.12 Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration 9-21](#_Toc64559734)

[9.4.1.13 Manuel de planification de la performance de l'aéronef 9-22](#_Toc64559735)

[9.4.1.14 Système de contrôle des données de performance 9-22](#_Toc64559736)

[9.4.1.15 Manuel de chargement et d'assistance technique des aéronefs 9-22](#_Toc64559737)

[9.4.1.16 Système de contrôle des données relatives à la masse et au centrage 9-23](#_Toc64559738)

[9.4.1.17 Manuel des membres de l'équipage de cabine 9-23](#_Toc64559739)

[9.4.1.18 Cartons de consignes passagers 9-23](#_Toc64559740)

[9.4.1.19 Système de contrôle des données aéronautiques 9-24](#_Toc64559741)

[9.4.1.20 Guide routier ─ Zones, routes, aérodromes et héliports 9-24](#_Toc64559742)

[9.4.1.21 Sources des informations météorologiques 9-24](#_Toc64559743)

[9.4.1.22 Programme de dégivrage et d’antigivrage 9-24](#_Toc64559744)

[9.4.1.23 Système de régulation et de suivi des vols 9-25](#_Toc64559745)

[9.4.1.24 Système de gestion des risques de fatigue 9-25](#_Toc64559746)

[9.4.1.25 Installations de communications 9-26](#_Toc64559747)

[9.4.1.26 Routes et zones à traverser 9-27](#_Toc64559748)

[9.4.1.27 Précision de la navigation 9-27](#_Toc64559749)

[9.4.1.28 Suivi d’aéronefs 9-28](#_Toc64559750)

[9.5 AOC ─ Impératifs portant sur la maintenance 9-29](#_Toc64559751)

[9.5.1.1 Applicabilité 9-29](#_Toc64559752)

[9.5.1.2 Responsabilité concernant la maintenance 9-29](#_Toc64559753)

[9.5.1.3 Approbation et acceptation des systèmes et programmes de maintenance des titulaires d'AOC 9-30](#_Toc64559754)

[9.5.1.4 Manuel de contrôle de maintenance 9-31](#_Toc64559755)

[9.5.1.5 Gestion de la maintenance 9-32](#_Toc64559756)

[9.5.1.6 Réservé 9-33](#_Toc64559757)

[9.5.1.7 Réservé 9-33](#_Toc64559758)

[9.5.1.8 Dossiers de maintenance 9-33](#_Toc64559759)

[9.5.1.9 Mentions dans le livret technique d'aéronef ─ Section du dossier de maintenance 9-34](#_Toc64559760)

[9.5.1.10 Remise en service 9-35](#_Toc64559761)

[9.5.1.11 Modifications et réparations 9-36](#_Toc64559762)

[9.5.1.12 Programme de maintenance des aéronefs 9-36](#_Toc64559763)

[9.5.1.13 Programme de fiabilité 9-38](#_Toc64559764)

[9.5.1.14 Autorisation d'effectuer et d'approuver la maintenance, la révision, les modifications, les réparations et les inspections 9-38](#_Toc64559765)

[9.5.1.15 Impératifs portant sur la licence de technicien ─ Titulaire d'un AOC utilisant un système équivalent 9-39](#_Toc64559766)

[9.5.1.16 Repos et limitations de travail pour les personnes effectuant des opérations de maintenance sur un aéronef du titulaire d'un AOC 9-39](#_Toc64559767)

[9.6 Gestion de la sécurité du titulaire d'un AOC 9-39](#_Toc64559768)

[9.6.1.1 Applicabilité 9-39](#_Toc64559769)

[9.6.1.2 Impératifs sécuritaires 9-40](#_Toc64559770)

[9.6.1.3 Programmes de formation à la sécurité 9-40](#_Toc64559771)

[9.6.1.4 Rapports relatifs aux actes d'ingérence illicite 9-40](#_Toc64559772)

[9.6.1.5 Liste de pointage des procédures de fouille d'un aéronef 9-40](#_Toc64559773)

[9.6.1.6 Portes de poste de pilotage, si elles sont installées ─ Procédures de sécurité 9-41](#_Toc64559774)

[9.6.1.7 Portes de poste de pilotage, avions lourds ─ Procédures de sécurité 9-41](#_Toc64559775)

[9.6.1.8 Transport d'armes 9-41](#_Toc64559776)

[9.7 Gestion des marchandises dangereuses par le titulaire d'un AOC 9-42](#_Toc64559777)

[9.7.1.1 Applicabilité 9-42](#_Toc64559778)

[9.7.1.2 Approbation du transport de marchandises dangereuses 9-42](#_Toc64559779)

[9.7.1.3 Portée 9-42](#_Toc64559780)

[9.7.1.4 Limitations du transport de marchandises dangereuses 9-43](#_Toc64559781)

[9.7.1.5 Classification 9-43](#_Toc64559782)

[9.7.1.6 Emballages 9-43](#_Toc64559783)

[9.7.1.7 Étiquetage et marquage 9-44](#_Toc64559784)

[9.7.1.8 Document d'expédition de marchandises dangereuses 9-44](#_Toc64559785)

[9.7.1.9 Acceptation de marchandises dangereuses 9-45](#_Toc64559786)

[9.7.1.10 Inspection à la recherche de dommages, fuite ou contamination 9-45](#_Toc64559787)

[9.7.1.11 Élimination de la contamination 9-46](#_Toc64559788)

[9.7.1.12 Restrictions de chargement et de rangement des marchandises dangereuses 9-46](#_Toc64559789)

[9.7.1.13 Communication d'informations 9-47](#_Toc64559790)

[9.7.1.14 Programme de formation et manuel relatifs aux marchandises dangereuses 9-48](#_Toc64559791)

[9.7.1.15 Rapports sur les incidents et accidents avec des marchandises dangereuses 9-48](#_Toc64559792)

[9.7.1.16 Responsabilités de l’expéditeur 9-48](#_Toc64559793)

[9.7.1.17 Mesures de sécurité pour les marchandises dangereuses 9-49](#_Toc64559794)

[9.8 Sécurité de la soute 9-49](#_Toc64559795)

[9.8.1.1 Transport d’articles dans la soute 9-49](#_Toc64559796)

[9.8.1.2 Protection contre le feu 9-49](#_Toc64559797)

[Partie 9 ─ Normes de mise en œuvre 9-3](#_Toc64559798)

[NMO 9.2.1.3(B) Contenu d'un AOC 9-3](#_Toc64559799)

[NMO 9.2.1.3(C) Contenu des spécifications d'exploitation 9-4](#_Toc64559800)

[NMO 9.3.2.2 Personnel de gestion requis pour les opérations de transport aérien commercial 9-5](#_Toc64559801)

[NMO 9.3.2.3 Système de qualité 9-7](#_Toc64559802)

[NMO 9.3.2.5 Conservation des documents 9-18](#_Toc64559803)

[NMO 9.3.2.8 Livret technique d'aéronef 9-20](#_Toc64559804)

[NMO 9.3.2.11 Documentation relative à la sécurité en vol 9-1](#_Toc64559805)

[NMO 9.3.3.2 Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger 9-3](#_Toc64559806)

[NMO 9.3.3.3 Échange d’aéronefs 9-4](#_Toc64559807)

[NMO 9.3.3.4 Location avec équipage 9-4](#_Toc64559808)

[NMO 9.3.3.5 Démonstration d'évacuation d'urgence 9-5](#_Toc64559809)

[NMO 9.3.3.6 Vols de démonstration 9-6](#_Toc64559810)

[NMO 9.4.1.2(G) Manuel d'exploitation ─ Généralités 9-7](#_Toc64559811)

[NMO 9.4.1.3 Manuel de formation 9-18](#_Toc64559812)

[NMO 9.4.1.4 Manuel d'utilisation de l'aéronef 9-20](#_Toc64559813)

[NMO 9.4.1.18 Cartons de consignes passagers 9-26](#_Toc64559814)

[NMO 9.4.1.19 Système de contrôle des données aéronautiques 9-27](#_Toc64559815)

[NMO 9.4.1.20 Guide routier ─ Zones, routes, aérodromes et héliports 9-28](#_Toc64559816)

[NMO 9.4.1.21 Sources des informations météorologiques 9-29](#_Toc64559817)

[NMO 9.4.1.22 Programme de dégivrage et d’antigivrage 9-29](#_Toc64559818)

[NMO 9.4.1.24 Système de gestion des risques de fatigue 9-30](#_Toc64559819)

[NMO 9.5.1.4 Manuel de contrôle de maintenance 9-34](#_Toc64559820)

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 9 ─ Certification et administration d'exploitant aérien

## Généralités

#### Applicabilité

1. La présente partie détaille les impératifs qui s'appliquent au transport aérien de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou en location par des personnes ou des organismes dont le siège de l'entreprise ou la résidence permanente se trouve dans [ÉTAT].
2. Sauf autrement spécifié, la présente partie s'applique à toutes les opérations de transport aérien commercial effectuées par les titulaires d'un AOC pour lesquels [ÉTAT] est l’État de l'exploitant aux termes des définitions prévues à l’Annexe 6 de l’OACI et dans la Partie 1 de la présente réglementation.

#### Définitions

1. Les définitions figurent dans la partie 1 de la présente réglementation.

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :
2. **AC –** Circulaire d'information
3. **ACAS –** Système anti-collision embarqué
4. **CN –** Consigne de navigabilité
5. **AFM –** Manuel de vol de l'aéronef
6. **AMO –** Organisme de maintenance agréé
7. **AMT –** Technicien de maintenance aéronautique
8. **AOC –** Permis d'exploitation aérienne
9. **AOM –** Manuel d'utilisation de l'aéronef
10. **ATC –** Contrôle de la circulation aérienne
11. **ATPL –** Licence de pilote de ligne
12. **ATS –** Service de la circulation aérienne
13. **CAST –** Équipe pour la sécurité de l’aviation commerciale
14. **CAT I –** Catégorie I
15. **CAT II –** Catégorie II
16. **CAT III –** Catégorie III
17. **CDL –** Liste d'écarts de configuration
18. **DH –** Hauteur de décision
19. **EDTO –** Opération en temps de déroutement prolongé
20. **EFB –** Sacoche de vol électronique
21. **EVS –** Visionique tout temps
22. **FDAP –** Programme d’analyse des données de vol
23. **FDR –** Enregistreur de données de vol
24. **FOO –** Agent technique d’exploitation
25. **FRMS –** Système de gestion des risques de fatigue
26. **HUD –** Affichage tête haute
27. **OACI –** Organisation de l’aviation civile internationale
28. **IMC –** Conditions météorologiques de vol aux instruments
29. **NMO –** Norme de mise en œuvre
30. **MCM –** Manuel de contrôle de maintenance
31. **MEL –** Liste minimale d'équipements
32. **OM –** Manuel d'exploitation
33. **PBN –** Navigation fondée sur les performances
34. **PIC –**  Commandant de bord
35. **RFFS –** Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
36. **RNP –** Qualité de navigation requise
37. **RVR –** Portée visuelle de piste
38. **SMM –** Manuel de gestion de la sécurité
39. **SMS –** Système de gestion de la sécurité
40. **SOP –** Instruction permanente d’exploitation
41. **ULD –** Unité de chargement
42. **VFR –** Règles de vol à vue

#### Pouvoir d'exemption

1. La Régie est autorisée, après considération des circonstances d’un exploitant particulier, à accorder une exemption à certaines parties spécifiées de la présente partie, à condition qu'elle juge que ces circonstances justifient l'exemption et que le niveau de sécurité demeurera égal à celui qui est assuré par la règle pour laquelle l'exemption est recherchée.
2. La Régie est libre d’abroger ou d’amender une exemption à tout moment.
3. Une demande d'exemption est soumise conformément aux impératifs de la Partie 1 de la présente réglementation.
4. Tout exploitant obtenant une exemption doit avoir les moyens d’en notifier la direction et le personnel appropriés.

## Permis d'exploitation aérienne

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les impératifs requis pour la certification d'un exploitant aérien et la validité continue de l’AOC délivré par [ÉTAT].

#### Généralités

1. Aucune personne ou organisation ne peut faire fonction d’exploitant aérien certifié sans un AOC et ses spécifications d'exploitation associées, délivrés aux termes de la présente partie, ou en violation de l'un d'eux.
2. Afin de continuer à détenir ce permis, chaque exploitant aérien certifié doit se conformer en tout temps aux termes et conditions de délivrance de l'AOC et aux impératifs portant sur la maintenance. Toute non-conformité peut entraîner la révocation ou la suspension de l'AOC.
3. Chaque exploitant aérien doit développer des politiques et procédures régissant les travaux effectués en son nom par des tiers.

*N. B. : À compter du 5 novembre 2020, le terme « maintenance » sera remplacé par « maintien de la navigabilité ».*

#### Contenu d'un AOC

1. L’AOC délivré à un exploitant aérien par [ÉTAT] comprendra deux documents :
2. Un permis d'une page à affichage public et signé par la Régie ; et
3. Spécifications d’exploitation signées par le gestionnaire responsable et par la Régie.
4. Le certificat contiendra les points suivants, et sera délivré sous la forme et de la manière prescrites dans la NMO 9.2.1.3(B) :
5. L'État de l'exploitant et le service de délivrance ;
6. Le numéro d’AOC et sa date d'expiration ;
7. Le nom de l'exploitant, son nom commercial (s'il est différent) et l'adresse de son siège principal d'exploitation ;
8. Le téléphone, le télécopieur et le courrier électronique ;
9. L'endroit, pour un document contrôlé transporté à bord, où les détails portant sur les contacts de la direction d'exploitation peuvent être trouvés ; et
10. La date de délivrance et le nom, la signature et le titre du représentant de la Régie.
11. Les spécifications d'exploitation contiendront les points suivants, et seront délivrées sous la forme et de la manière prescrites dans la NMO 9.2.1.3(C) :
12. Les détails relatifs au contact avec le service de délivrance ;
13. Le nom de l’exploitant, sa dénomination commerciale (si différente), et son numéro d’AOC ;
14. La date de délivrance et la signature du représentant de la Régie ;
15. La marque, le modèle et la série de chaque aéronef de la flotte de l’exploitant ;
16. Les types et domaines d'exploitation ; et
17. Les limitations spéciales et approbations spécifiques.

N. B. : Si les approbations spécifiques et les limitations spéciales sont identiques pour deux modèles ou plus, ceux-ci peuvent être groupés en une seule liste.

1. Lorsque l’AOC et les spécifications d'exploitation qui y sont associées sont délivrés par l'État de l'exploitant dans une langue autre que l'anglais, une traduction en anglais y sera adjointe.
2. Chaque titulaire d’AOC doit transporter à bord de ses aéronefs un exemplaire original certifié de l’AOC ainsi que des spécifications d'exploitation associées pour l'aéronef concerné.

N. B. : Les AOC et les spécifications d'exploitation associées délivrées pour la première fois en novembre 2008 correspondront aux modèles prescrits par les NMO 9.2.1.3(B) et 9.2.1.3(C).

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.1 ; 4.2.1.2 ; 4.2.1.3 ; 4.2.1.3.1 ; 4.2.1.4 ; 4.2.1.5 ; 4.2.1.6 ; 4.2.1.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.1 ; 2.2.1.2 ; 2.2.1.3 ; 2.2.1.4 ; 2.2.1.5 ; 2.2.1.6 ; 2.2.1.7

14 CFR 119.5 ; 119.37 ; 119.49 ; 121.2

JAR-OPS 1 : Appendice 1 à 1.175

JAR-OPS 3 : Appendice 1 à 3.175

JAR-OPS 1 : 1.175(a) et (f)

JAR-OPS 3 : 3.175(a) et (f)

#### Publicité

1. Aucune personne et aucun organisme ne peut se promouvoir en tant qu’exploitant aérien certifié aux termes de la présente partie tant que la Régie de [ÉTAT] ne lui a pas délivré d’AOC et de spécifications d'exploitation associées.
2. Aucun exploitant aérien certifié ne peut faire de déclaration, par écrit ou oralement, à son propos, qui est fausse ou destinée à tromper qui que ce soit.
3. Chaque fois qu’une publicité pour un exploitant aérien indique que ledit exploitant aérien est certifié aux termes de la présente partie, ladite publicité indique clairement le numéro d’AOC.

#### Demande d’AOC

1. Une demande d’AOC doit être soumise sous la forme et de la manière prescrites par la Régie.
2. Chaque demandeur doit soumettre la demande d'un AOC initial au moins 90 jours avant la date prévue pour l'exploitation.
3. Au moment de la demande, le demandeur doit fournir toutes les informations et tous les manuels requis au titre de la présente partie, la documentation SMS prévue par la Partie 1 de la présente réglementation, et toute information supplémentaire dont la Régie exige la soumission par le demandeur.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.6 ; 4.2.1.7 ; 4.2.1.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.6, 2.2.1.8

OACI, Annexe 19 : 4.1.1 ; 4.1.3

OACI, Doc 8335, Partie III : 3.1.1

14 CFR 119.35

JAR-OPS 1 : 1.185

JAR-OPS 3 : 3.185

#### Délivrance ou refus d'un AOC

1. La délivrance d'un AOC par [ÉTAT] dépendra du respect, démontré par ledit exploitant aérien, des impératifs de la présente partie, des impératifs de gestion de la sécurité figurant dans la Partie 1 de la présente réglementation, et de tout autre élément requis par la Régie.
2. La Régie peut délivrer un AOC si, après enquête, elle détermine que le demandeur :
3. Est citoyen de [ÉTAT] ;
4. A son siège principal d'exploitation et son siège social, le cas échéant, dans [ÉTAT] ;
5. Répond à la réglementation et aux normes qui s'appliquent pour le titulaire d'un AOC ;
6. Possède l'équipement correct et adéquat pour des opérations de transport commercial aérien sans danger et la maintenance de ses aéronefs ; et
7. Détient les pouvoirs économiques accordés par [ÉTAT] aux termes des dispositions de la loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée.
8. La Régie peut rejeter une demande d'AOC si elle détermine :
9. Que le demandeur ne possède pas l'équipement correct ou adéquat ou ne peut pas se livrer à des opérations de transport commercial aérien en toute sécurité, ou n’est pas capable d’assurer la maintenance de ses aéronefs ;
10. Que le demandeur a été précédemment titulaire d'un AOC qui a été révoqué ; ou
11. Qu'une personne ayant contribué aux circonstances qui ont entraîné la révocation de l'AOC est substantiellement propriétaire du demandeur ou est employée par le demandeur à un poste requis par la présente partie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 11.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.3

14 CFR 119.39

JAR-OPS 1 : 1.175 (b)

JAR-OPS 3 : 3.175 (b)

#### Durée et renouvellement d’un AOC

1. Un AOC ou toute partie d'AOC délivré par la Régie est en vigueur pendant 12 mois, sauf si :
2. La Régie amende, suspend ou révoque le permis ou y met autrement fin ;
3. Le titulaire de l’AOC le restitue à la Régie ; ou
4. Le titulaire de l'AOC suspend ses opérations pendant plus de 60 jours.
5. Le titulaire d'un AOC doit soumettre la demande de renouvellement de celui-ci au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en cours.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.4

14 CFR 119.61

JAR-OPS 1 : 1.175(f) ; 1.185(e)

JAR-OPS 3 : 3.175(f) ; 3.185(e)

#### Validité continue d'un AOC

1. Sauf si l’AOC a été précédemment restitué, remplacé, suspendu, révoqué ou a expiré pour avoir outrepassé toute date d'expiration pouvant être spécifiée sur le permis, la continuité de la validité de l’AOC délivré par [ÉTAT] dépend de ce qui suit :
2. Le respect continu, par l’exploitant, des impératifs du permis original, tel qu’amendé, sous la supervision de [ÉTAT] ; et
3. Le respect, par l’exploitant, des impératifs de la présente partie, des impératifs de gestion de la sécurité figurant dans la Partie 1 de la présente réglementation, et de tout autre élément requis par la Régie ;

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3, 4.2.1.4

#### Accès pour inspection

N. B. : Des directives sur les inspections et l’application de la loi relative aux marchandises dangereuses figurent dans le Doc 9284SU de l’OACI, Supplément aux instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Partie S-5, Chapitre 1, et Partie S-7, Chapitres 5 et 6).

1. À tout moment et en tout lieu, la Régie peut effectuer une inspection ou un test afin de déterminer si un titulaire d’AOC certifié au titre de la présente partie continue d’être conforme à la loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, à la réglementation en vigueur, à l’AOC ou aux spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit :
3. Accorder accès à la Régie et coopérer avec elle en ce qui concerne quelque organisme, installation et aéronef appartenant au titulaire de l’AOC ;
4. S'assurer que la Régie ait accès à tout organisme ou à toute installation auprès desquels le titulaire de l’AOC sous-traite les services associés aux opérations de transport aérien commercial et aux services de maintenance associés et que cet organisme ou installation coopère avec la Régie ; et
5. Accorder à la Régie un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage des aéronefs lors des vols.
6. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir à la Régie un siège d'observateur avant à bord de chacun de ses aéronefs, à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage de conduite peuvent être facilement observées.

N. B. : La Régie déterminera si l'emplacement du siège et l'aptitude à surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage de conduite conviennent.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.4

OACI, Annexe 18 : 11.1

14 CFR 119.59 ; 121.581

#### Pouvoirs d'inspection

1. La Régie se livrera à une validation continue de l'habilitation du titulaire d'un AOC à détenir son permis et les spécifications d'exploitation qui y sont associées.
2. La Régie peut, à tout moment et en tout lieu, effectuer des tests et des inspections afin de déterminer si le titulaire de l’AOC continue de se conformer à la loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, à la présente réglementation et aux approbations, conditions et limitations spécifiques délivrées au titulaire de l’AOC.
3. Le titulaire d'un AOC doit mettre à disposition, à son siège principal d'exploitation :
4. Toutes les parties de son AOC actuel ;
5. Toutes les parties de ses OM et MCM ; et
6. Une liste à jour des personnes responsables de chaque dossier, document et rapport qu'il doit conserver au titre de la loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, et de la présente réglementation, et de l’emplacement où se trouvent lesdites personnes.
7. Tout ou partie de l'AOC peut être suspendu si son titulaire ne met pas à la disposition de la Régie, sur demande, toutes les parties de l'AOC, des OM et des MCM et tout dossier, document ou rapport requis.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.8

OACI, Doc 8335, Partie III : 6.1.1

14 CFR 119.59

JAR-OPS 1 : 1.175(e)

JAR-OPS 3 : 3.175(e)

#### Amendement d'un AOC

1. La Régie peut amender un AOC si :
2. Elle détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le requièrent ; ou
3. Le titulaire de l'AOC le demande et la Régie détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le permettent.
4. Si la Régie stipule par écrit qu'une situation d'urgence requiert un amendement immédiat de l’AOC dans l'intérêt du public en ce qui concerne la sécurité des transports commerciaux aériens, cet amendement prend effet sans délai à la date à laquelle le titulaire de l'AOC en reçoit notification.
5. Le titulaire d'un AOC peut faire appel d’un amendement, mais doit poursuivre son exploitation conformément à celui-ci, sauf s'il est retiré par la suite.
6. Les amendements proposés par la Régie, à l'exception de ceux d'urgence, entrent en vigueur 30 jours après notification du titulaire de l'AOC, sauf si ce dernier y fait appel par écrit avant la date d'entrée en vigueur. La soumission d'un appel suspend la date d'entrée en vigueur jusqu'à ce que le processus d'appel soit terminé.
7. Les amendements proposés par le titulaire d'un AOC doivent être soumis au moins 30 jours avant la date de toute opération effectuée aux termes de ceux-ci.
8. Aucune personne et aucun organisme n'est autorisé à effectuer une opération de transport aérien commercial pour laquelle un amendement de l'AOC est requis, sauf si ladite personne ou ledit organisme a reçu la notification d'approbation de la Régie.

OACI, Doc 8335, Partie I : 5.2.1(a)

OACI, Doc 8335, Partie III : 7.5

14 CFR 119.41 ; 119.51

JAR-OPS 1 : 1.185(d)

JAR-OPS 3 : 3.185(d)

## Gestion de l’AOC

### Applicabilité

1. La présente partie prescrit les impératifs relatifs à la gestion d'un titulaire d’AOC, dont son organigramme, ses politiques et procédures, ses installations, son personnel de gestion, les aéronefs à utiliser, son système de qualité, son SMS, ses systèmes de conservation des dossiers et de documentation, et ses démonstrations opérationnelles ou d’urgence.

### Généralités

#### Siège principal d'exploitation

1. Chaque titulaire d'un AOC qui n'est pas autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son AOC doit avoir un siège principal d'exploitation.
2. Chaque titulaire d'un AOC qui est autorisé à effectuer des opérations de maintenance aux termes de son AOC doit avoir un siège principal d'exploitation et un siège principal de maintenance.
3. Un titulaire d’AOC peut établir son siège principal d’exploitation et son siège principal de maintenance au même endroit ou à deux endroits séparés.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit notifier par écrit la Régie, au moins 30 jours avant de proposer d'établir ou de changer l'emplacement de l'un ou l'autre siège.

14 CFR 119.47

JAR-OPS 1 : 1.175(c) ; 1.185(d)

JAR-OPS 3 : 3.175(c) ; 3.185(d)

#### Gestion du personnel requis pour les opérations de transport aérien commercial

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un gestionnaire responsable acceptable par la Régie, disposant des pouvoirs accordés par la compagnie pour s'assurer que tous les vols et toutes les activités de maintenance peuvent être financés et effectués au plus haut niveau de sécurité requis par la Régie.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir du personnel qualifié, dont les compétences en matière d'aviation civile sont prouvées, disponible et travaillant à plein temps aux postes suivants ou à leur équivalent :
3. Directeur d'exploitation ;
4. Pilote en chef ;
5. Directeur de la sécurité ;
6. Directeur de la maintenance ; et
7. Inspecteur en chef.

Note 1 : « Compétence en matière d'aviation civile » signifie qu'une personne possède les qualifications techniques et l'expérience en matière de gestion acceptables par la Régie pour le poste occupé.

Note 2 : L'inspecteur en chef est responsable du contrôle de la qualité, par opposition à l'assurance de la qualité et il ne faut pas le confondre avec le gestionnaire de la qualité aux termes du système qualité.

1. La Régie peut approuver des postes, ou un certain nombre de postes, autres que ceux qui sont indiqués au paragraphe 9.3.2.2(b) de la présente sous-section, si le titulaire de l'AOC peut démontrer qu'il peut effectuer l'exploitation avec le plus haut niveau de sécurité sous la direction de catégories de personnel de gestion moins nombreuses ou différentes en raison de ce qui suit :
2. Les types d'exploitation concernés ;
3. Le nombre et le type d'aéronefs utilisés ; et
4. Les domaines d'exploitation.
5. Des impératifs supplémentaires relatifs à la gestion du personnel figurent à la NMO 9.3.2.2.
6. Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes de la présente sous-section, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu de l'AOC doivent :
7. Posséder une formation, une expérience et une expertise qui les qualifient ;
8. Effectuer leur travail de façon à répondre aux impératifs juridiques qui s'appliquent et à maintenir la sécurité de l'exploitation ; et
9. Bien comprendre, pour autant que cela relève de leurs responsabilités, les matériels suivants concernant l'exploitation effectuée par le titulaire de l'AOC :
   * + 1. Normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
       2. La présente réglementation ;
       3. Les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC ;
       4. Tous les impératifs appropriés portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans la présente partie ; et
       5. Les manuels requis par la présente partie.
10. Chaque titulaire d'un AOC doit :
11. Spécifier, dans les stipulations de politique générale de l’OM, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs des postes requis par la présente sous-section ;
12. Indiquer, dans l’OM, les noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes ; et
13. Notifier, dans les 10 jours, la Régie de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué.

OACI, Doc 8335, Partie III : 3.1

14 CFR 119.65 ; 119.67

JAR-OPS 1 : Appendice 2 à 1.175

JAR-OPS 3 : Appendice 2 à 3.175

#### système de qualité

1. Chaque titulaire d'un AOC établit un système qualité et nomme un gestionnaire de la qualité chargé de surveiller la conformité aux procédures requises, et que ces procédures sont adéquates pour assurer des pratiques d'exploitation sans danger et un aéronef en état de navigabilité. La surveillance de la conformité comprend un système de feed-back du gestionnaire responsable pour assurer que les mesures correctives sont prises lorsqu'elles s'imposent.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que le système qualité comprenne un programme d'assurance de la qualité comprenant des procédures visant à vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à tous les impératifs, à toutes les normes et à toutes les procédures qui s'appliquent.
3. Le système qualité et le gestionnaire de la qualité doivent être acceptables pour la Régie.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit décrire son système qualité dans la documentation pertinente, comme prescrit à la NMO 9.3.2.3.
5. Nonobstant le paragraphe 9.3.2.3(a) de la présente sous-section, la Régie peut accepter la nomination de deux gestionnaires de la qualité, un pour l'exploitation et l'autre pour la maintenance, à condition que le titulaire de l’AOC ait désigné une unité de gestion de la qualité pour assurer que le système qualité soit appliqué de façon uniforme dans toute la compagnie.
6. Lorsque le titulaire de l'AOC est aussi l'AMO, son système qualité peut être combiné avec les impératifs d'un AMO et soumis à la Régie pour acceptation, et à l'État d'immatriculation pour les aéronefs qui ne sont pas immatriculés dans [ÉTAT].

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.7.4

OACI, Doc 9760, Partie IV : 2.4.7.5

JAR-OPS 1 : 1.035 ; 1.900

JAR-OPS 3 : 3.035 ; 3.900

#### Soumission et révision des manuels de politiques et des procédures

1. Chaque manuel requis par la présente partie doit :
2. Comprendre les instructions et les informations nécessaires pour permettre au personnel concerné de faire son travail et de faire face à ses responsabilités avec un haut niveau de sécurité ;
3. Être présenté sous une forme facile à réviser ;
4. Contenir un système qui permet au personnel de déterminer le statut actuel de chaque manuel en matière de révision ;
5. Avoir la date de la plus récente révision imprimée sur chaque page concernée ;
6. Ne pas être contraire à toute réglementation applicable de [ÉTAT] ou aux spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC ; et
7. Inclure des références à la réglementation appropriée.
8. Nul n'est autorisé à faire en sorte que toute politique ou procédure soit utilisée pour l'exploitation ou une fonction de navigabilité sans coordination préalable avec la Régie.
9. Le titulaire de l’AOC doit soumettre à la Régie chaque politique ou procédure proposée au moins 30 jours avant la date prévue de sa mise en œuvre.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3.2

14 CFR 121.135

JAR-OPS 1 : 1.1040

JAR-OPS 3 : 3.1040

#### Conservation des documents

1. Chaque titulaire d'un AOC doit conserver les documents suivants pendant le temps prescrits par la NMO 9.3.2.5 :
2. Dossiers de l'équipage de conduite, y compris :
   * + 1. Temps de vol, de service et de repos ;
       2. Licence et certificat médical ;
       3. Formation au sol et en vol (tous les types) ;
       4. Formation de qualification pour route et aérodrome/héliport ;
       5. Formation aux marchandises dangereuses ;
       6. Formation à la sécurité ; et
       7. Vérifications de l’aptitude professionnelle et des qualifications (tous les types).
3. Dossiers de l'équipage de cabine, y compris :
   * + 1. Temps de vol, de service et de repos ;
       2. Licence, le cas échéant ;
       3. Formation au sol et en vol (tous les types) et vérifications des qualifications ;
       4. Formation aux marchandises dangereuses ;
       5. Formation à la sécurité ; et
       6. Vérifications des compétences.
4. Dossiers du personnel du titulaire de l’AOC, y compris :
   * + 1. Formation et qualification d'autres membres du personnel pour lesquels la présente réglementation requiert un programme d'instruction homologuée ;
       2. Licence, si elle est requise, et certificat médical, s'il est requis ; et
       3. Vérifications de l'aptitude professionnelle ou des compétences, si cela est requis.
5. Formulaires de préparation de vol, y compris :
   * + 1. Manifestes de chargement remplis ;
       2. Rapports relatifs à la masse et au centrage ;
       3. Autorisations d'envoi ;
       4. Plans de vol ;
       5. Manifestes de passagers ; et
       6. Bulletins météorologiques.
6. Un livret technique d'aéronef, y compris :
   * + 1. Section du carnet de route ;
       2. Section des dossiers de maintenance ; et
       3. Dossiers de l'enregistreur de bord :
          1. Enregistrements des conversations dans les postes de pilotage ; et
          2. Dossiers des données de vol.
7. Dossiers de maintenance des aéronefs, y compris :
   * + 1. La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les composants à durée de vie limitée ;
       2. L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité ;
       3. Les détails appropriés sur les modifications et réparations faites à l'aéronef et aux produits aéronautiques ;
       4. La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou des produits aéronautiques sujets à une révision obligatoire ; et
       5. Les dossiers de maintenance détaillés montrant que tous les impératifs requis pour une approbation de remise en service ont été satisfaits.
8. Autres dossiers, y compris :
   * + 1. Plan de vol exploitation ;
       2. Dossiers du système qualité ;
       3. Documents d'expédition de marchandises dangereuses ;
       4. Listes de pointage d'acceptation de marchandises dangereuses ; et
       5. Dossiers sur le dosage des rayonnements cosmiques et solaires, si le titulaire de l'AOC exploite des aéronefs volant à plus de 15 000 m d'altitude.
9. Pour les documents identifiés aux paragraphes 9.3.2.5(a)(1), (2) et (3) de la présente sous-section, le titulaire de l'AOC doit conserver :
10. Les dossiers à jour donnant le détail de la qualification et de la formation de tout son personnel et des personnes qui sont sous contrat et participent au contrôle opérationnel, à l'exploitation des vols, aux opérations au sol et à la maintenance de l'exploitant aérien ; et
11. Les dossiers des employés faisant fonction de membre de l'équipage ou de FOO, avec un niveau de détail suffisant à déterminer si lesdites personnes correspondent aux impératifs d’expérience et de qualification pour exercer dans le cadre d'opérations de transport aérien commercial.
12. Chaque titulaire d'un AOC doit conserver les documents d'une façon acceptable pour la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.10.1 ; 4.2.10.2 ; 4.2.10.3 ; 4.2.12.1 ; 4.3.2 ; 4.3.3.1 ; 8.4.1 ; 8.4.2 ; 9.4.3.4 ; 11.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.9.1 ; 2.2.9.2 ; 2.3.1 ; 2.3.2 ; 2.3.3.1 ; 6.4.1 ; 6.4.2 ; 6.8.1 ; 6.8.2 ; 7.4.2.4 ; 9.6

14 CFR 121.380 ; 121:683 ; 121.685 ; 121.687 ; 121.693 ; 121.695 ; 121.701 ; 121.1007

JAR-OPS 1 : Appendice 1 à 1.1065

JAR-OPS 3 : Appendice 1 à 3.1065

#### Dossiers relatifs aux enregistreurs de conversations du poste de pilotage et aux enregistreurs de données de vol

1. Chaque titulaire d'un AOC doit conserver :
2. L'étalonnage le plus récent du FDR, dont le support d'enregistrement dont l'étalonnage est dérivé ; et
3. La corrélation pour le FDR entre un aéronef et tout groupe d'aéronefs exploités par le titulaire de l'AOC :
   * + 1. Qui sont du même type ;
       2. Dont le modèle et l'installation sont les mêmes ; et
       3. Pour lesquels il n'y a pas de différence de conception de type en ce qui concerne l'installation originale des instruments associés à l'enregistreur.

Note 1 : Le calibrage et la corrélation pour le FDR seront conservés dans les dossiers de maintenance de l’aéronef et des produits aéronautiques.

1. En cas d'accident ou d'incident requérant la notification immédiate de la Régie, le titulaire de l'AOC doit prendre et conserver les informations enregistrées par l'enregistreur de conversations du poste de pilotage et par le FDR pendant au moins 60 jours ou plus longtemps si la Régie le demande.

OACI, Annexe 6, Partie I : 11.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.7

14 CFR 121.343(I) ; 121.359(h)

JAR-OPS 1 : 1.160

JAR-OPS 3 : 3.160

#### Aéronefs exploités par le titulaire de l'AOC

1. Le titulaire de l’AOC doit indiquer dans ses spécifications d'exploitation les éléments suivants :
2. Les détails relatifs au contact avec le service de délivrance ;
3. Le nom et numéro de l'AOC de l'exploitant ;
4. La date de délivrance et la signature du représentant de la Régie ;
5. La marque, le modèle et la série des aéronefs ;
6. Les types et domaines d'exploitation ; et
7. Les limitations spéciales et approbations spécifiques délivrées.
8. Chaque titulaire d'un AOC doit soumettre à la Régie une demande d'amendement de ses spécifications d'exploitation avant d'apporter tout changement à un aéronef.
9. L'aéronef d'un autre titulaire, exploité dans le cadre d'un accord d'échange, doit être incorporé aux spécifications d'exploitation du titulaire de l’AOC, comme requis par le paragraphe 9.3.2.7(a) de la présente sous-section.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.5 ; Appendice 6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.5 ; Appendice 3

OACI, Doc 8335, Partie III : 3.2.7

14 CFR 121.685

#### Livret technique d'aéronef

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un livret technique à bord de l'aéronef, contenant une section carnet de route et une de dossier de maintenance de l'aéronef. La section carnet de route est décrite plus en détail au paragraphe 9.4.1.5 de la présente partie, et le dossier de maintenance est décrit plus en détail au paragraphe 9.5.1.9 de la présente partie.

N. B. : Le livret technique d'aéronef peut être informatisé. Les sections carnet de route et dossier de maintenance peuvent être combinées. Voir JAR-OPS 1 : ACJ de l'Appendice 1 de JAR OPS 1.005(a) pour avoir deux exemples d'écritures pour un livret technique d'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 11.4.1R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 9.4.1R

14 CFR 121.701

JAR-OPS 1 : 1.1055 ; 1.915 ; 1.195

JAR-OPS 3 : 3.1055 ; 3.915 ; 3.195

#### Familiarisation avec les procédures de la compagnie

1. Nul n'est autorisé à faire fonction d’employé d'un titulaire d’AOC, et nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une telle personne, si elle n'a pas suivi avec succès le cours de familiarisation de la compagnie, approuvé par la Régie, approprié pour les devoirs et responsabilités de cette personne.
2. Le cours de familiarisation doit comprendre une formation aux connaissances et compétences ayant trait à la performance humaine, ce qui comprend la coordination avec d'autres membres du personnel de l’exploitant aérien.

N. B. : La formation de familiarisation, la formation initiale, périodique et toute autre formation requise pour les membres de l’équipage et les FOO/agents de régulation des vols figurent dans la Partie 8 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.7.6.4 ; 9.3.1 ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1 ; 10.3 ; 11.2.1 ; 11.2.2

14 CFR 415

JAR-OPS 1 : 1.205

JAR-OPS 3 : 3.205

#### Système de gestion de la sécurité

1. Un titulaire d’AOC met en place un SMS acceptable pour la Régie, comme défini au paragraphe 1.6 de la présente réglementation.
2. Le titulaire d’un AOC exploitant un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est de plus de 27 000 kg doit mettre en place et maintenir un FDAP que le personnel d’exploitation peut utiliser ou comme guide dans le cadre de son SMS.
3. Le titulaire d’un AOC exploitant un hélicoptère dont la masse maximale au décollage est de plus de 7 000 kg ou comptant plus de neuf sièges passagers et doté d'un FDR doit mettre en place et maintenir un FDAP que le personnel d’exploitation peut utiliser ou comme guide dans le cadre de son SMS.
4. Le FDAP du titulaire de l’AOC ne doit pas être punitif et doit contenir des mesures adéquates de protection de la ou des sources de données.

Note 1 : Un exploitant peut passer un contrat avec une autre partie en ce qui concerne le FDAP tout en maintenant la responsabilité générale de la maintenance de ce programme.

Note 2 : Des instructions sur la mise en place de FDAP figurent dans le Doc 10000 de l’OACI, Manuel pour les programmes d’analyse des données de vol.

Note 3 : Des dispositions relatives à la protection des données et informations de sécurité et des sources connexes figurent dans l’Annexe 19 de l’OACI, Appendice 3.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.3.2 ; 3.3.4(a)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.3.1R ; 1.3.2 ; 1.3.5

OACI, Annexe 19 : 4.1.1 ; 4.1.3

#### Documentation relative à la sécurité en vol

1. Le titulaire d’un AOC doit mettre en place un système de documentation de la sécurité en vol que le personnel d’exploitation peut utiliser ou comme guide dans le cadre de son SMS.
2. Le système de documentation relative à la sécurité en vol d'un titulaire d’AOC doit contenir au moins les éléments prescrits par la NMO 9.3.2.11.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.3.4(a)

### Aéronefs

#### Aéronef autorisé

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour le transport commercial aérien si ce dernier n'a pas de certificat de navigabilité approprié et en vigueur, n'est pas en état de navigabilité et ne répond pas aux impératifs de navigabilité pour ces opérations, y compris ceux qui ont trait à l'identification et à l'équipement.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un type spécifique d'aéronef pour le transport commercial aérien tant que ledit aéronef n'a pas obtenu sa certification initiale, ce qui comprend la délivrance de spécifications d'exploitation au titulaire de l’AOC indiquant ce type d'aéronef.
3. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement du type pour lequel le titulaire de l’AOC est actuellement autorisé, sauf en démontrant que chaque aéronef est passé par un processus d'évaluation aux fins d'inclusion dans la flotte du titulaire de l'AOC.

Convention de Chicago, Article 29(b)

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.1 ; 4.2.1.2 ; 4.2.1.5(d) ; 8.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.1 ; 2.2.1.2 ; 2.2.1.5(d) ; 6.1.1

14 CFR 91.7 ; 121.153

JAR-OPS 1 : 1.175(a) ; 1.180(a)

JAR-OPS 3 : 3.175(a) ; 1.180(a)

#### Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger

1. Le titulaire d'un AOC peut louer sans équipage un aéronef immatriculé à l’étranger aux fins de transport commercial aérien tel qu'autorisé par la Régie.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger, sauf si :
3. Il existe un accord en vigueur entre la Régie et l'État d'immatriculation qui, pendant que l'aéronef est exploité par [ÉTAT] du titulaire de l'AOC, rend applicable la réglementation d'exploitation de [ÉTAT] ; et
4. Il existe, entre la Régie et l'État d'immatriculation, un accord en vigueur qui reconnaît que :
   * + 1. Pendant que l'aéronef est exploité par le titulaire de l'AOC, la réglementation de l'État d'immatriculation portant sur la navigabilité sont applicables ; ou
       2. Si l'État d'immatriculation convient de transférer certaines des responsabilités, ou toutes, relatives à la navigabilité à la Régie de [ÉTAT] aux termes de l'Article 83 bis de la Convention de Chicago, la réglementation de [ÉTAT] portant sur la navigabilité s'applique, pour autant que convenu par la Régie et l'État d'immatriculation.
5. La Régie de l’État d'immatriculation doit avoir accès libre et ininterrompu à l'aéronef, à tout moment et en tout lieu.
6. Les impératifs supplémentaires relatifs à la location sans équipage d’aéronefs immatriculés à l'étranger sont prescrits par la NMO 9.3.3.2.

Convention de Chicago, Article 83 bis

OACI, Doc 8335, Partie V : 1.25; Chapitre 2

14 CFR 121.153

JAR-OPS 1 : 1.165(c)

JAR-OPS 3 : 3.165(c)

#### Vol banalisé

1. Aucun titulaire d’AOC ne peut effectuer un vol banalisé avec le titulaire d'un autre AOC sans l'approbation de la Régie.
2. Les impératifs relatifs aux accords d’échange d’aéronefs approuvés par la Régie sont prescrits par la NMO 9.3.3.3.

OACI, Doc 8335, Partie V : 4.3.3

14 CFR 121.569

#### Location avec équipage.

1. Aucune personne et aucun organisme n'est autorisé à effectuer des opérations de location avec équipage au nom d'un autre titulaire d’AOC, sauf conformément aux lois et règlements qui s'appliquent dans le pays dans lequel l'opération a lieu et conformément aux approbations, conditions et limitations spécifiques imposées par la Régie de |ÉTAT].
2. Aucune personne et aucun organisme n'est autorisé à permettre à un autre titulaire d’AOC d'effectuer en son nom des opérations de location avec équipage, sauf si :
   * 1. Ladite personne ou ledit organisme est titulaire d'un AOC, ou de son équivalent, de l'État contractant, autorisant ces opérations ; et
3. Le titulaire de l'AOC informe la Régie de [ÉTAT] de ces opérations et fournit une copie de l'AOC aux termes duquel l'opération sera effectuée.
4. Les impératifs supplémentaires relatifs à la location d’aéronefs avec équipage sont prescrits par la NMO 9.3.3.4.

OACI, Doc 8335, Partie V : 1.26; Chapitre 3

14 CFR 119.53

JAR-OPS 1 : 1.165(c)

JAR-OPS 3 : 3.165(c)

FAA, Ordre 8400.10, Volume 3 Chapitre 13

#### Démonstration d'évacuation d'urgence

1. Nul n'est autorisé à utiliser un type et modèle d'aéronef pour des opérations de transport commercial aérien de passagers si ladite personne n'a pas d'abord effectué, pour la Régie, une démonstration d'évacuation d’urgence à pleine capacité pour la configuration, en 90 secondes ou moins.
2. La démonstration d’évacuation d'urgence réelle à pleine capacité peut ne pas être requise si le titulaire de l'AOC soumet une demande de dérogation écrite avec la preuve :
3. Qu'une démonstration d'évacuation d'urgence à pleine capacité pour l'aéronef à exploiter a été faite lors de la certification de type de l'aéronef ou de la certification d'un autre exploitant aérien ; et
4. Qu'il existe une étude technique démontrant que l'évacuation est toujours possible dans les limites des 90 secondes, si la configuration de l'aéronef du titulaire de l'AOC est différente en ce qui concerne le nombre ou le type de sorties, ou le nombre et l'emplacement des membres du personnel de cabine.
5. Si une démonstration d’évacuation d'urgence à pleine capacité n'est pas requise, nul n'est autorisé à utiliser un type et modèle d'aéronef pour des opérations de transport commercial aérien de passagers, sauf si ladite personne a démontré à la Régie que le personnel, les procédures et l'équipement dont il dispose fourniront suffisamment de sorties ouvertes pour une évacuation en 15 secondes ou moins.
6. Nul n'est autorisé à utiliser un avion terrestre pour des vols long courrier au-dessus de l'eau si ladite personne n’a pas au préalable effectué auprès de la Régie une démonstration d’évacuation après amerrissage forcé, et démontré qu'elle possède l'aptitude et l'équipement requis pour exécuter ses procédures d'amerrissage forcé de façon efficace.
7. Les impératifs supplémentaires relatifs aux démonstrations d’évacuation d'urgence sont prescrits par la NMO 9.3.3.5.

OACI, Doc 8335, Partie III : 5.3.11.

14 CFR 121.291

#### Vols de démonstration

1. Nul n'est autorisé à exploiter un type d'aéronef pour le transport commercial aérien si ladite personne n’a pas effectué au préalable auprès de la Régie des vols de démonstration satisfaisants à bord de ce type d'aéronef.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans une zone spécialement désignée ou utilisant un système de navigation spécialisé si ladite personne n’a pas effectué un vol de démonstration satisfaisant auprès de la Régie.
3. Les vols de démonstration requis au paragraphe 9.3.3.6(a) de la présente sous-section doivent être effectués conformément à la réglementation qui s'applique au type d'opération et à l’aéronef utilisé.
4. Le nombre d’heures et le type de vols de démonstration doivent être conformes à la NMO 9.3.3.6.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3

OACI, Doc 8335, Partie III : 5.4

14 CFR 121.163

### Installations et horaires d'exploitation

#### Installations

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir, à son siège principal d'exploitation, des installations de soutien opérationnel et de navigabilité appropriés aux régions et aux types d'opérations effectuées.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit s'arranger pour avoir les installations appropriées de service au sol à chaque aérodrome utilisé pour assurer l'entretien et le chargement de ses vols en toute sécurité.
3. Aucun titulaire d'un AOC ne peut commencer un vol tant qu'il n'a pas été déterminé par tous les moyens raisonnables disponibles que les installations au sol/sur l'eau disponibles et directement requises pour un tel vol et pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité et la protection des passagers sont adéquates pour le type d’exploitation prévu et fonctionnent adéquatement à cette fin.

N. B. : « Moyens raisonnables » signifie l'utilisation, au point de départ, des informations dont le titulaire de l’AOC dispose soit par des informations officielles publiées par le service d'information aéronautique, soit qu'il peut facilement obtenir auprès d'autres sources.

1. Tout titulaire d’un AOC doit s'assurer que toute inadéquation des installations observée durant les opérations est signalée au service qui en est responsable, sans retard.
2. Dans le cadre de son SMS, chaque titulaire d’AOC doit évaluer le niveau de RFFS disponible à tout aérodrome devant être spécifié dans le plan de vol afin de s'assurer qu'il existe un niveau de protection acceptable pour l'aéronef devant être utilisé.
3. Tout titulaire d'un AOC doit inclure dans son OM les informations relatives au niveau de protection RFFS jugé acceptable.

N. B. : L'Annexe 6, Partie I, Supplément I de l'OACI contient les directives portant sur l'évaluation d'un niveau acceptable de protection RFFS dans les aérodromes.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.1.1 ; 4.1.2 ; 4.1.4 ; 4.1.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1.1 ; 2.1.2

OACI, Doc 8335, Partie II : 2.1.1 ; 2.1.2

14 CFR 121.105 ; 121.123

JAR-OPS 1 : 1.175(m) et (q)

JAR-OPS 3 : 3.175 (m) et (q)

#### Horaires d'exploitation

1. En établissant les horaires de ses opérations aériennes, chaque titulaire d'un AOC ayant des opérations prévues doit prévoir un temps suffisant pour l'entretien correct de l'aéronef aux escales et tenir compte des vents dominants en route et de la vitesse de croisière pour le type d'aéronef utilisé. Cette vitesse de croisière ne peut pas excéder celle qui résulte de la poussée spécifiée des moteurs en croisière.

14 CFR 121.541

## Gestion des opérations aériennes du titulaire d'un AOC

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie donne les impératifs de certification qui s'appliquent à la gestion du personnel des opérations aériennes et à leurs fonctions.

#### Manuel d'exploitation

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir aux membres d'équipage et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle d'exploitation un OM acceptable pour la Régie.
2. L’OM doit contenir les politiques et procédures d'ordre général de la compagnie concernant les opérations aériennes auxquelles le titulaire de l’AOC se livre.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit élaborer et tenir à jour un OM en vigueur, contenant les politiques et procédures du titulaire de l’AOC à l'usage de son personnel et qui guident ce dernier.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit publier l’OM ou les parties pertinentes de ce dernier, ainsi que tous les amendements et toutes les révisions, à l'usage de tout le personnel qui doit s'en servir.
5. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à donner à son personnel, aux fins de transport commercial aérien, quelque OM que ce soit, ou partie de celui-ci, qui n'a pas été passé en revue et jugé acceptable ou approuvé par la Régie pour le titulaire de l'AOC.
6. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que l’OM porte au moins sur les sujets désignés par la Régie, qui s'appliquent aux opérations du titulaire de l'AOC.
7. L’OM doit porter sur les domaines spécifiques indiqués ci-après et peut être publié en parties séparées :
8. Généralités, comme prescrit par la NMO 9.4.1.2(G) ;
9. AOM, comme prescrit par le paragraphe 9.4.1.4 de la présente partie et la NMO 9.4.1.4 ;
10. Guide routier — zones, routes, aérodromes et héliports, comme prescrits au paragraphe 9.4.1.20 de la présente partie et la NMO 9.4.1.20 ; et
11. Manuel de formation, comme prescrit par le paragraphe 9.4.1.3 de la présente partie et la NMO 9.4.1.3.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3 ; 4.2.6 ; 4.2.7.1 ; 4.2.8 ; 4.3.3.2 ; Appendice 2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3 ; 2.2.3.1 ; 2.2.3.2 ; 2.2.4.3.R ; 2.2.6 ; 2.2.7.1 ; 2.3.3.1 ; 2.3.3.2 ; Appendice 2

OACI, Annexe 19 : 4.1.1 ; 4.1.3

OACI, Doc 8335, Partie III : Chapitre 4

14 CFR 121.131 ; 121.133 ; 121.135 ; 121.137 ; 121.141

JAR-OPS 1 : 1.1040 ; 1.1045

JAR-OPS 3 : 3.1040 ; 3.1045

#### Manuel de formation

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que tout son personnel d'exploitation est correctement instruit en ce qui concerne ses devoirs et responsabilités et la relation qui existe entre ces devoirs et l'exploitation dans son ensemble.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un manuel de formation approuvé par la Régie, contenant les politiques d'ordre général de formation, de vérification et de tenue des dossiers.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit obtenir l'approbation de la Régie avant d'utiliser un cursus de formation pour qualifier un membre d'équipage ou une personne se livrant à des fonctions de contrôle opérationnel dans le cadre d'un transport commercial aérien.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit soumettre à la Régie toute révision apportée à un programme de formation approuvé et doit obtenir une approbation écrite de la Régie avant que cette révision puisse être utilisée.
5. Le manuel de formation doit être conforme aux grandes lignes prescrites par la NMO 9.4.1.3.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 4.2.3.1 ; 4.2.3.2 ; 9.3.1 ; 12.4 ; 13.4.1 ; Appendice 2 : 2.4.1 ; 2.4.2 ; 2.4.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3.1 ; 2.2.3.3R ; 2.2.3.1 ; 7.3.1 ; 10.3 ; 11.2.1 ; Appendice 2 : 2.4.1 ; 2.4.2 ; 2.4.3

14 CFR 121.401 ; 121.402 ; 121.403 ; 135.323 ; 135.324 ; 135.325 ; 135.327

JAR-OPS 1 : 1.1045, Partie D, Appendice 1 et IEM 1.1045

JAR-OPS 3 : 3.1045, Partie D et Appendice 1 et IEM 3.1045

#### Manuel d'utilisation de l'aéronef

1. Chaque titulaire d’un AOC doit, pour chaque type et variante d’aéronef exploité, soumettre à l’approbation de la Régie une proposition d’AOM contenant les procédures normales, anormales et d'urgence associées à l’exploitation dudit aéronef.
2. Chaque AOM doit être basé sur les données fournies par le constructeur pour le type et la variante spécifiques de l'aéronef exploité par le titulaire de l'AOC et doit comprendre les paramètres spécifiques d'exploitation, les détails portant sur les systèmes de l'aéronef et les listes de pointage qui s'appliquent aux opérations effectuées par le titulaire de l'AOC qui sont approuvées par la Régie. La conception du manuel doit respecter les principes relatifs aux facteurs humains.
3. L’AOM doit être fourni aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes désignées pour occuper des fonctions de contrôle opérationnel pour chaque aéronef exploité par le titulaire de l'AOC.
4. L’AOM doit être conforme aux grandes lignes prescrites par la NMO 9.4.1.4.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3 ; 6.1.4 ; Appendice 2 : 2.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3 ; 4.1.3 ; Appendice 7 : 2.2.1–2.2.14

14 CFR 121.141 ; 125.75

JAR-OPS 1 : 1.1045, Partie B

JAR-OPS 3 : 3.1045, Partie B

#### Mentions sur le livret technique d'aéronef ─ Section carnet de route

1. Chaque titulaire d'un AOC doit utiliser un livret technique d'aéronef ayant une section carnet de route comportant les informations suivantes pour chaque vol :

N. B. : Voir le paragraphe 9.5.1.9 de la présente partie pour la section des dossiers de maintenance (ou à compter du 5 novembre 2020, de maintien de la navigabilité) du livret technique d'aéronef.

1. Nationalité et immatriculation de l'aéronef ;
2. Date ;
3. Noms des membres de l'équipage ;
4. Devoirs affectés aux membres de l'équipage ;
5. Lieu de départ ;
6. Lieu d'arrivée ;
7. Heure de départ ;
8. Heure d'arrivée ;
9. Heures de vol ;
10. Nature du vol (privé, travail aérien, prévu, non prévu) ;
11. Incidents, observations (selon le cas) ; et
12. Signature de la personne responsable.
13. Les mentions portées à la section du carnet de route doivent l'être en temps réel et à l'encre ou au crayon indélébile.
14. Les sections de carnets de route remplies doivent être conservées pour constituer les archives continues des 2 dernières années d'exploitation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.5.5, 11.4.1R, 11.4.2R, 11.4.3R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 9.4.1R ; 9.4.2R ; 9.4.3R

14 CFR 121.687

JAR-OPS 1 : 1.1055 ; 1.415

JAR-OPS 3 : 3.1055 ; 3.415

#### Désignation du commandant de bord pour le transport commercial aérien

1. Pour chaque opération de transport aérien commercial, le titulaire d'un AOC doit désigner par écrit un pilote faisant fonction de commandant de bord.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.11.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.10.

14 CFR 121.385(c)

JAR-OPS 1 : 1.940(a)(5)

JAR-OPS 3 : 3.940(a)(5)

#### Membres de l'équipage de cabine requis

1. Le titulaire d'un AOC doit programmer le nombre minimum de membres d'équipage de cabine requis à bord des vols assurant le transport de passagers.
2. Le PIC doit s'assurer que le nombre minimum de membres d’équipage de cabine requis se trouve à bord du vol assurant le transport de passagers.
3. Le nombre des membres de l'équipage de cabine ne peut pas être inférieur au minimum prescrit par la Régie dans les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC ou ce qui suit, quel que soit le nombre le plus important :
4. Pour une capacité allant de 20 à 50 sièges passagers : 1 membre de l'équipage de cabine ; et
5. Un autre pour chaque unité, ou partie d'unité, de 50 sièges passagers.
6. Lorsque les passagers se trouvent à bord d'un aéronef en stationnement, le nombre minimum de membres du personnel de cabine est la moitié de celui qui est requis pour les vols, mais jamais inférieur à un membre d'équipage de cabine (ou autre personne qualifiée aux procédures d'évacuation d'urgence de l'aéronef).

N. B. : Lorsque la moitié est une fraction, il est permis d'arrondir au chiffre entier suivant.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.1

14 CFR 121.391 ; 121.393 ; 125.269 ; 135.107

JAR-OPS 1 : 1.990

#### Transport de passagers dont la situation est spéciale

1. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à permettre le transport de passagers dont la situation est spéciale, sauf :
2. Tel que stipulé dans les procédures de l’OM du titulaire de l'AOC ; et
3. Si le commandant de bord en est informé et est d'accord.

N. B. : Chaque État doit consulter son code national ou autres réglementations lors de l'élaboration d'un règlement portant sur le transport d'handicapés physiques ou mentaux ou de passagers inadmissibles, de déportés ou de détenus.

FAA AC 120-32

JAR-OPS 1 : 1.260 ; 1.265

JAR-OPS 3 : 3.260 ; 3.265

#### Programme de vérification et de normalisation pour les membres d'équipage

1. Chaque titulaire d’un AOC doit posséder un programme, approuvé par la Régie, pour la vérification et la normalisation des membres de l’équipage.

*N. B. : Un processus de normalisation est défini pour aborder les différences propres à la flotte de l'exploitant et les méthodes de conformité.*

1. Le titulaire d'un AOC doit vérifier l’aptitude professionnelle des pilotes aux manœuvres et procédures prescrites par la Régie pour la vérification de l’aptitude professionnelle des pilotes, ce qui doit comprendre les procédures d'urgence et, si cela s'applique, les règles de vol aux instruments.

N. B. : Voir la Partie 8 de la présente réglementation pour les impératifs spécifiques aux inspections.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.3

FAA AC 120-53B

#### Réservé

#### Procédure de vérification au sein du poste de pilotage

1. Chaque titulaire d'un AOC doit remettre aux équipages de conduite et avoir à disposition à bord de chaque aéronef la liste de pointage des procédures approuvées par la Régie, appropriées pour le type et la variante de l'aéronef.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les procédures approuvées comprennent tout ce qui est nécessaire pour que les membres de l'équipage de conduite effectuent les vérifications de sécurité avant de lancer les moteurs, de décoller ou d'atterrir et à la recherche d'anomalies et d'urgences au niveau des moteurs et des systèmes.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les procédures figurant sur la liste de pointage sont conçues de façon à ce qu'un membre d'équipage ne soit pas obligé de se fier à sa mémoire pour ce qu'il faut vérifier.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que les procédures approuvées soient faciles à utiliser dans le poste de pilotage de chaque aéronef et que l'équipage de conduite soit requis de les suivre lorsqu'il exploite l'aéronef.

N. B. : Les listes de pointage font partie de l’AOM, qui fait partie de l’OM du titulaire de l'AOC et est approuvé par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.6

14 CFR 121.315

JAR-OPS 1 : 1.130(a)(2)

JAR-OPS 3 : 3.130(a)(2)

#### Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir une MEL, approuvée par la Régie, aux membres de l'équipage de conduite, au personnel de maintenance et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour l'utiliser dans l'exercice de leurs responsabilités.
2. La MEL doit être spécifique pour le type et la variante de l'aéronef, et doit indiquer les circonstances, limitations et procédures de mise en service ou de poursuite du vol de l'aéronef avec des composants, de l'équipement ou des instruments qui ne sont pas en état de fonctionnement.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir aux membres de l'équipage de conduite, au personnel de maintenance et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour l'utiliser dans l'exercice de leurs responsabilités, une CDL spécifique pour le type d'aéronef, si une telle liste est fournie et approuvée par l'État de conception. L’OM du titulaire d'un AOC doit contenir les procédures acceptables pour la Régie pour effectuer des opérations conformément aux impératifs de la CDL.

*N. B. : La MEL fait partie intégrante de l’OM.*

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.1.3

JAR-OPS 1 : 1.030

JAR-OPS 3 : 3.030

#### Manuel de planification de la performance de l'aéronef

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir un manuel de planification de la performance de l'aéronef, acceptable pour la Régie, aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel pour l'utiliser dans l'exercice de leurs responsabilités.
2. Il doit être spécifique pour le type et la variante de l'aéronef et contenir des informations adéquates relatives à sa performance pour effectuer le calcul précis de la performance lors de toutes les phases normales du vol.

N. B. : L'Annexe 6, Partie I, Supplément B et l'Annexe 6, Partie III, Supplément A de l'OACI fournissent des informations sur la préparation du manuel de planification de la performance de l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : Supplément B

OACI, Annexe 6, Partie III : Supplément A

14 CFR 121.171

JAR-OPS 1 : 1.485 ; 1.560

#### Système de contrôle des données de performance

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un système, approuvé par la Régie, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données de performance en cours pour chaque aéronef, route et aérodrome utilisé.
2. Le système approuvé par la Régie doit fournir des données courantes sur les obstacles pour le calcul de la performance pour le départ et l'arrivée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.3

#### Manuel de chargement et d'assistance technique des aéronefs

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir un manuel de chargement et d'assistance technique des aéronefs, acceptable pour la Régie, aux membres de l'équipage de conduite, au personnel au sol et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour utilisation dans l'exercice de leurs responsabilités.
2. Le manuel de chargement et d'assistance technique des aéronefs doit être spécifique au type et à la variante de l'aéronef et contenir les procédures à utiliser et les limitations concernant l'entretien et le chargement de l'aéronef.

N. B. : En fonction de l'importance et de la portée des opérations du titulaire de l'AOC, le manuel de chargement et d'assistance technique peut être un document autonome ou faire partie de l’OM.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.1 ; 4.3.1(d) et (e) ; Appendice 2 : 2.1.9 ; 2.2.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3.1 ; 2.3.1(d) et (e) ; Appendice 7 : 2.1.8 ; 2.2.5

OACI, Annexe 8 : 9.1 ; 9.2.1

14 CFR 121.135(b)(20)

JAR-OPS 1 : 1.605(a)

JAR-OPS 3 : 3.605(a)

#### Système de contrôle des données relatives à la masse et au centrage

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un système, approuvé par la Régie, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données en cours concernant la masse et le centrage de chaque aéronef exploité.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.1 ; Appendice 2 : 2.1.14 ; 2.2.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : Appendice 7 : 2.1.13 ; 2.2.4

14 CFR 121.135(b)(20) ; 121.137

JAR-OPS 1 : 1.610

JAR-OPS 3 : 3.610

#### Manuel des membres de l'équipage de cabine

1. Le titulaire d'un AOC doit distribuer un manuel des membres de l'équipage de cabine acceptable pour la Régie aux membres de l'équipage de cabine et aux agents de services aux passagers dans l'exercice de leurs fonctions.
2. Il doit contenir les politiques et procédures d'exploitation qui s'appliquent aux membres de l'équipage de cabine et au transport de passagers.
3. Le titulaire de l'AOC doit distribuer aux membres de l'équipage de cabine un manuel spécifique au type et à la variante de l'aéronef, contenant les détails des procédures normales, anormales et d'urgence et indiquant l'emplacement et le fonctionnement de l'équipement d'urgence.

N. B. : Ces manuels peuvent être combinés en un seul dont les membres de l'équipage de cabine se servent.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.1 ; Appendice 2 : 2.2.12.

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3.1 ; Appendice 7 : 2.2.10.

14 CFR 121.135(b)(2)

JAR-OPS 1 : 1.045, Appendice 1 5.3 ; 8.3.15

JAR-OPS 3 : 3.045, Appendice 1 5.3 ; 8.3.15

#### Cartons de consignes passagers

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir à bord de chaque aéronef transportant des passagers, à un endroit pratique pour que chaque passager s'en serve, des cartons imprimés venant compléter les informations orales et contenant :
2. Les schémas et méthodes de fonctionnement des issues de secours ;
3. D'autres instructions nécessaires pour l'utilisation de l'équipement d'urgence ; et
4. Les informations concernant les restrictions et les impératifs associés aux places se trouvant à proximité d'une sortie.
5. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que chaque carton d'information des passagers contienne les informations pertinentes au type et à la variante de l'aéronef utilisé pour ce vol.
6. Les informations spécifiques devant figurer sur le carton d’information des passagers concernant les sièges se trouvant aux sorties sont prescrites par la NMO 9.4.1.18.

N. B. : Pour des informations détaillées sur les informations données aux passagers, voir FAA-AC 121-24D, Passenger Information Safety Briefing and Briefing Cards (Informations sur la sécurité données aux passagers et cartons de consignes passagers).

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.1 (e)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.11.1 (e)

14 CFR 121.571(b)

JAR-OPS 1 : 1.285(2)

JAR-OPS 3 : 3.285(2)

FAA AC 121-24D

#### Système de contrôle des données aéronautiques

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un système, approuvé par la Régie, pour l'obtention, la mise à jour et la distribution au personnel approprié des données aéronautiques en cours pour chaque aéronef, route et aéroport utilisé.
2. Les informations spécifiques de l’aérodrome devant figurer dans le système de contrôle des données aéronautiques sont prescrites par la NMO 9.4.1.19.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.1.2 ; 5.3.1 ; 5.3 2

14 CFR 121.97 ; 121.117

JAR-OPS 1 : 1.220

JAR-OPS 3 : 3.220

#### Guide routier ─ Zones, routes, aérodromes et héliports

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir des informations approuvées par la Régie sur les zones, les routes, les aérodromes et les héliports, ainsi que des cartes aéronautiques, aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes affectées à des fonctions de contrôle opérationnel, pour utilisation dans l'exercice de leurs responsabilités.
2. Le titulaire de l'AOC doit tenir le guide routier et les cartes aéronautiques à jour et elles doivent être appropriées aux types et domaines d'exploitation du titulaire de l'AOC. Ces informations peuvent être publiées au sein de l’OM ou séparément de celui-ci.
3. Elles doivent contenir au moins les informations prescrites par la NMO 9.4.1.20.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.1 ; Appendice 2 : 2.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3.1 ; Appendice 7 : 2.3

14 CFR 121.113 ; 121.115 ; 121.135(b)(8)

JAR-OPS 1 : 1.240 (4)

JAR-OPS 3 : 3.240 (4)

#### Sources des informations météorologiques

1. Chaque titulaire d'un AOC doit utiliser une source approuvée par la Régie pour les bulletins et prévisions météorologiques pour la prise de décisions concernant la préparation du vol, la route et les opérations de terminal.
2. Pour les opérations de transport de passagers, le titulaire de l'AOC doit avoir un système approuvé pour l'obtention des prévisions et bulletins météorologiques concernant le mauvais temps qui peut affecter la sécurité du vol sur chaque route à suivre et pour chaque aérodrome qui doit être utilisé.
3. Une liste des sources d’informations météorologiques approuvées par la Régie pour la planification de vol ou le contrôle du mouvement en vol est prescrite par la NMO 9.4.1.21.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.5.1, 4.3.5.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.1, 2.3.5.2

14 CFR 121.101 ; 121.119

#### Programme de dégivrage et d’antigivrage

1. Chaque titulaire d'un AOC qui prévoit d'utiliser un aéronef dans des conditions dans lesquelles on peut s'attendre à ce que du givre, de la glace ou de la neige adhère à l'aéronef doit :
2. N'utiliser qu'un aéronef équipé de façon adéquate pour de telles conditions ;
3. S'assurer que l'équipage de conduite est adéquatement entraîné pour de telles conditions ; et
4. Avoir un programme de dégivrage et d'antigivrage au sol approuvé.
5. Les impératifs détaillés relatifs aux programmes de dégivrage et d’antigivrage du titulaire de l’AOC sont prescrits par la NMO 9.4.1.22.

N. B. : Pour une description du programme et de la formation des employés, voir l'édition actuelle de FAA AC 120 à 60, Ground Deicing and Anti-Icing Program (Programme de dégivrage et d'antigivrage au sol). Voir aussi le Doc 9640 de l'OACI, Manuel sur les activités de dégivrage et d’antigivrage au sol des aéronefs.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.5.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.3, 2.3.5.4

14 CFR 121.629(c)

JAR-OPS 1 : 1.345 ; 1.346

JAR-OPS 3 : 3.345 ; 3.346

#### Système de régulation et de suivi des vols

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un système adéquat, approuvé par la Régie, pour la régulation et le suivi corrects des vols, tenant compte des opérations à effectuer.
2. Le système de régulation et de suivi du titulaire de l’AOC doit avoir suffisamment de centres de régulation, adéquats pour les opérations à effectuer, situés aux endroits nécessaires pour assurer la préparation, la régulation et les contacts adéquats en vol avec les opérations aériennes.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir suffisamment de FOO qualifiés à chaque centre de régulation pour assurer un contrôle opérationnel correct de chaque vol.
4. Le titulaire d'un AOC se livrant à des opérations d'affrètement peut s'arranger pour avoir des installations de surveillance des vols fournies par des personnes autres que ses employés, mais dans ce cas il continue à être le principal responsable du contrôle d'exploitation de chaque vol.
5. Chaque titulaire d'un AOC se livrant à des vols d'affrètement utilisant un système de surveillance des vols doit démontrer que les installations et le personnel de ce dernier sont adéquats pour fournir aux personnes suivantes les informations nécessaires pour lancer et effectuer chaque vol en toute sécurité :
   * + 1. L'équipage de conduite de chaque aéronef ; et
       2. Les personnes désignées par le titulaire de l’AOC pour assumer les fonctions de contrôle d'exploitation de l'aéronef.
6. Chaque titulaire d'un AOC se livrant à des opérations d'affrètement doit démontrer que le personnel requis pour assumer les fonctions de contrôle d'exploitation est capable de le faire.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.6.1 ; 4.6.2 ; 10.1 ; 10.2 ; 10.3 ; 10.4R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.3 ; 2.6 ; 2.6.1 ; 2.6.2 ; 8.1 ; 8.2 ; 8.3 ; 8.4R

OACI, Doc 8335 : 3.2.13

14 CFR 121.107

JAR-OPS 1 : 1.195

JAR-OPS 3 : 3.195

#### Système de gestion des risques de fatigue

1. Afin de gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue, le titulaire d'un AOC doit établir :
2. Les limites de temps de vol, de période de service de vol, de service et de repos qui font partie des impératifs normatifs régissant la gestion de la fatigue de la section 8.12 de la présente réglementation ;
3. Un FRMS conforme au paragraphe 8.11.1.2(e) de la présente réglementation ; ou
4. Un FRMS conforme au paragraphe 8.11.1.2(e) de la présente réglementation pour une partie de ses opérations et aux impératifs de la section 8.12 de la présente réglementation pour le reste.
5. Lorsque le titulaire de l’AOC adopte des impératifs normatifs de gestion de la fatigue pour tout ou partie de ses opérations, la Régie peut approuver, dans des circonstances exceptionnelles, des variations de ces impératifs basées sur une évaluation des risques fournie par l'exploitant. Les variations approuvées doivent assurer un niveau de sécurité équivalent à ou meilleur que celui qui est obtenu par les impératifs normatifs de la gestion de la fatigue.
6. La Régie approuvera le FRMS d'un exploitant avant qu'elle puisse remplacer tout ou partie des impératifs normatifs de gestion de la fatigue. Un FRMS approuvé doit assurer un niveau de sécurité équivalent à ou meilleur que celui qui est obtenu par les impératifs normatifs de la gestion de la fatigue.
7. Les exploitants utilisant un FRMS doivent respecter les dispositions suivantes du processus d'approbation du FRMS permettant à la Régie de s'assurer que celui qui est approuvé répond aux impératifs du paragraphe 8.11.1.2(d)(1) de la présente réglementation :
8. Établir des valeurs minimales pour les temps de vol et/ou la ou les périodes de service de vol et la ou les périodes de service et des valeurs minimales pour les périodes de repos, basées sur des principes et connaissances scientifiques, sujettes au processus d'assurance de la sécurité ;
9. Adhérer aux mandats de la Régie concernant la réduction des valeurs maximales et l'augmentation des valeurs minimales au cas où les données de l'exploitant indiquent que ces valeurs sont trop élevées ou trop basses, respectivement ; et
10. Justifier à la Régie toute augmentation des valeurs maximales ou toute réduction des valeurs minimales en se basant sur l'expérience FRMS cumulative et les données liées à la fatigue avant que ces changements soient approuvés par la Régie.
11. Les exploitants qui mettent en œuvre un FRMS pour gérer les risques de sécurité liés à la fatigue doivent au minimum :
12. Incorporer des principes et connaissances scientifiques au FRMS ;
13. Identifier continuellement les dangers liés à la fatigue et les risques qui en résultent ;
14. S'assurer que les mesures correctives nécessaires pour atténuer efficacement les risques associés aux dangers sont promptement mises en œuvre ;
15. Assurer un suivi continu et une évaluation régulière de l'atténuation des risques liés à la fatigue obtenue par des mesures ; et
16. Assurer l'amélioration continue du rendement général du FRMS.
17. Les impératifs détaillés portant sur les FRMS sont prescrits par la NMO 9.4.1.24.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.1 ; 4.10.2 ; 4.10.3 ; 4.10.4 ; 4.10.5 ; 4.10.6 ; 4.10.7R ; 4.10.8 ; Appendice 7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8, Appendice 6

14 CFR 121.470 ; 135.261

#### Installations de communications

1. Chaque titulaire d'un AOC doit pouvoir établir des communications bidirectionnelles par radio avec les installations d’ATC se trouvant le long des routes et des routes de remplacement qui doivent être utilisées.
2. Pour les opérations de transport de passagers, chaque titulaire d'un AOC doit pouvoir avoir des communications par radio rapides et fiables avec tous les vols sur toute la structure de route du titulaire de l’AOC utilisée dans des conditions d'exploitation normales. Ce système de communication doit être indépendant de celui du système ATC.
3. Chaque titulaire d'un AOC se livrant à la navigation aérienne internationale doit disposer, à tout moment, pour communication immédiate aux centres de coordination de sauvetage, des informations relatives à l'équipement d'urgence et de survie transporté à bord de ses aéronefs, dont, selon le cas :
4. Le nombre, la couleur et le type de canots de sauvetage et des moyens pyrotechniques ;
5. Les détails portant sur l'eau et les fournitures médicales d'urgence ; et
6. Le type et les fréquences de l'équipement radio portatif d'urgence.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.1 ; 11.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1 ; 9.5

14 CFR 121.99

#### Routes et zones à traverser

1. Le titulaire d'un AOC effectue des opérations le long de routes et dans des zones pour lesquelles :
2. Les installations et services au sol, dont les services météorologiques, sont assurés et sont adéquats pour l'opération prévue ;
3. La performance de l'aéronef devant être utilisé est adéquate pour se conformer aux impératifs d'altitude minimale de vol ;
4. L'équipement de l'aéronef devant être utilisé est conforme aux impératifs minimums pour l'opération prévue ;
5. Des cartes appropriées et courantes sont disponibles ;
6. Si des aéronefs bimoteurs sont utilisés, des aérodromes adéquats sont disponibles dans les limites de temps et de distance ; et
7. Si des aéronefs monomoteurs sont utilisés, il existe des surfaces qui permettent d'exécuter en toute sécurité un atterrissage forcé.
8. Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations de transport aérien commercial sur quelque route ou dans quelque zone d'exploitation que ce soit si ces opérations ne sont pas effectuées conformément aux restrictions imposées par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 2.3.1 ; 2.3.2 ; 2.3.3 ; 2.3.4 ; 4.2.7.1 ; 4.2.7.2 ; 4.2.7.3R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7 ; 2.2.7.1 ; 2.2.7.2 ; 2.2.7.3R ; 2.3.1 ; 2.3.2 ; 2.3.3 ; 2.3.4

14 CFR 121.93 ; 121.95 ; 121.135

JAR-OPS 1 : 1.240

JAR-OPS 3 : 3.240

#### Précision de la navigation

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que, pour chaque route ou zone proposée, le système et les installations de navigation soient capables d'assurer la navigation de l'aéronef :
2. Avec le niveau de précision requis pour l'ATC ; et
3. Vers les aérodromes figurant sur le plan de vol d'exploitation, avec le niveau de précision nécessaire pour l'opération concernée.
4. Dans les situations où il n'existe pas de systèmes de référence de navigation adéquats, la Régie peut autoriser des opérations VFR de jour qui peuvent être effectuées en toute sécurité par pilotage en raison des caractéristiques du terrain.
5. Sauf pour les aides à la navigation requises pour les routes vers les aérodromes de dégagement, la Régie donnera, dans les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC, la liste des aides non visuelles au sol, requises pour l'approbation de routes hors de l'espace aérien contrôlé.
6. Les aides non visuelles au sol ne sont pas requises pour les opérations en VFR de nuit sur les routes pour lesquelles le titulaire de l’AOC indique avoir des repères éclairés de façon fiable et adéquats pour des opérations en toute sécurité.
7. Les opérations effectuées sur des tronçons de route requérant une navigation aux astres ou par d'autres moyens spécialisés doivent être approuvées par la Régie.

Note 1 : L’agencement des spécifications d'exploitation prescrit par le paragraphe 9.2.1.3(c) de la présente partie et la NMO 9.2.1.3(C) doit être suivi. La rangée inférieure des spécifications d'exploitation prévoit d'« autres » autorisations ou données. Les autres autorisations ou données peuvent requérir la préparation de plusieurs pages en fonction de la complexité de l'exploitation du titulaire de l'AOC. Il serait approprié pour la Régie d'indiquer, dans les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC, en tant qu'« autres » autorisations, les aides non visuelles au sol requises pour l'approbation des routes hors de l'espace aérien contrôlé.

Note 2 : Pour des informations sur le processus d'approbation des opérations dans un espace aérien RNP et une liste des références à d'autres documents produits par les États et les organes internationaux, voir le Doc 9613 de l'OACI, Manuel de navigation basée sur la performance.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1 ; 7.2.1 ; 7.2.2 ; 7.2.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 5.2.1 ; 5.2.2 ; 5.2.3

14 CFR 121.103

JAR-OPS 1 : 1.240 ; 1.243

JAR-OPS 3 : 3.240 ; 3.243

#### Suivi d’aéronefs

1. Le titulaire de l’AOC doit établir un dispositif de suivi des aéronefs pour en assurer le suivi dans l’ensemble de ses zones d’exploitation.

*N. B. : Des directives relatives aux dispositifs de poursuite des aéronefs figurent dans la Cir 347 de l’OACI,* Lignes directrices relatives à la mise en œuvre du suivi des aéronefs*.*

1. Le titulaire de l’AOC doit suivre la position de l’avion par l’intermédiaire d'un dispositif produisant un rapport automatique au moins toutes les 15 minutes pour les parties des opérations en vol dans les conditions suivantes :
2. La masse maximale certifiée au décollage de l’avion excède 27 000 kg, et il comporte plus de 19 sièges ; et
3. Une unité ATS obtient des informations relatives à la position de l’avion à des intervalles de plus de 15 minutes.

*N. B. : Voir l’Annexe 11 de l’OACI, Chapitre 2, pour la coordination entre les titulaires d’AOC et les ATS concernant les messages de rapport de position.*

1. Le titulaire de l’AOC doit suivre la position de l’avion par l’intermédiaire d'un dispositif produisant un rapport automatique au moins toutes les 15 minutes pour les parties des opérations en vol dans un zone océanique dans les conditions suivantes :

*N. B. : Dans le domaine du suivi des aéronefs, une « zone océanique » est l’espace aérien au-dessus des eaux ne relevant pas du territoire d'un État.*

1. La masse maximale certifiée au décollage de l’avion excède 45 500 kg, et il comporte plus de 19 sièges ; et
2. Une unité ATS obtient des informations relatives à la position de l’avion à des intervalles de plus de 15 minutes.

N. B. : Voir l’Annexe 11 de l’OACI, Chapitre 2, pour la coordination entre les titulaires d’AOC et les ATS concernant les messages de rapport de position.

1. Nonobstant les dispositions des paragraphes 9.4.1.28(b) et (c) de la présente sous-section, la Régie peut, en fonction des résultats d'un processus approuvé d’évaluation des risques mis en œuvre par le titulaire de l’AOC, autoriser des variations des intervalles de rapports automatisés. Le processus doit expliquer comment les risques aux opérations que ces variations engendrent peuvent être gérés, et doit comprendre au minimum les éléments suivants :
2. Les capacités des systèmes et processus de contrôle opérationnel du titulaire de l’AOC, y compris pour le contact avec les unités ATS ;
3. Les capacités générales de l’avion et de ses systèmes ;
4. Les moyens disponibles pour déterminer la position de l’avion et communiquer avec ce dernier ;
5. La fréquence et la durée des périodes sans rapports automatisés ;
6. Les conséquences liées aux facteurs humains qui sont le résultat des changements des procédures relatives à l'équipage de conduite ; et
7. Les mesures spécifiques d’atténuation et les procédures d’urgence.

*N. B. : Des directives sur l’élaboration, la mise en œuvre et l’approbation du processus d’évaluation des risques permettant des variations aux exigences de rapport automatisé et à l'intervalle requis figurent dans la Cir 347 de l’OACI,* Lignes directrices relatives à la mise en œuvre du suivi des aéronefs.

1. Le titulaire de l’AOC doit élaborer des procédures, approuvées par la Régie, pour la conservation des données de suivi des aéronefs afin d’aider les responsables de la recherche et du sauvetage à déterminer la dernière position connue de l’aéronef.

N. B. : Voir le paragraphe 9.2.1.2 de la présente partie pour les responsabilités du titulaire de l’AOC lors du recours aux tiers pour le suivi des aéronefs au titre de la présente sous-section.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.5.1 ; 3.5.2R ; 3.5.3 ; 3.5.4 ; 3.5.5

## AOC ─ Impératifs portant sur la maintenance

N. B. : À compter du 5 novembre 2020, le terme « maintenance » sera remplacé par « maintien de la navigabilité ».

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie porte sur les impératifs de certification et de maintenance qui s'appliquent au titulaire d'un AOC utilisant un AMO.

#### Responsabilité concernant la maintenance

1. Chaque titulaire d'un AOC doit assurer la navigabilité des aéronefs et l'état de fonctionnement de l'équipement opérationnel aussi bien que d'urgence en assurant :
2. Que les inspections avant vol sont effectuées ;
3. La correction de tout défaut et/ou dommage affectant l'exploitation d'un aéronef en toute sécurité à une norme approuvée en tenant compte de la MEL ou CDL, s'il en existe pour le type d'aéronef ;
4. Que toutes les opérations de maintenance sont effectuées conformément au programme de maintenance approuvé de l'exploitant aérien ;
5. L’analyse de l'efficacité du programme approuvé de maintenance des aéronefs de l’exploitant ;
6. Que toute directive opérationnelle, CN et autre impératif de maintien de la navigabilité rendu obligatoire par la Régie soit respecté ; et
7. Que les modifications soient effectuées conformément à une norme approuvée et, pour celles qui ne sont pas obligatoires, l'établissement d'une politique de réalisation.
8. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que le certificat de navigabilité de chaque aéronef exploité est toujours en vigueur en ce qui concerne ce qui suit :
9. Les impératifs du paragraphe 9.5.1.2(a) de la présente sous-section ;
10. La date d'expiration du certificat ; et
11. Toute autre condition de maintenance spécifiée sur le certificat.

N. B. : La Régie peut imposer ou non une date d'expiration pour un certificat de navigabilité. Une date d'expiration est utilisée par JAR-OPS ; la FAA n'indique pas de date d'expiration sur un certificat de navigabilité.

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les impératifs spécifiés au paragraphe 9.5.1.2(a) de la présente sous-section sont exécutés conformément à des procédures approuvées par la Régie ou acceptables pour celle-ci.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la maintenance, la révision, la modification, la réparation et l’inspection de ses aéronefs et produits aéronautiques sont effectués conformément à son MCM et/ou aux instructions en vigueur en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et à la réglementation de l'aviation qui s'applique.
3. Chaque titulaire d'un AOC est autorisé à passer un arrangement avec une autre personne ou entité pour l'exécution de la maintenance, de la révision, de la modification, de la réparation ou de l’inspection, mais demeure responsable de tout le travail effectué aux termes de cet arrangement.
4. Chaque titulaire d’un AOC doit faire maintenir ses aéronefs et faire délivrer une approbation de remise en service comme suit :
5. Jusqu’au 4 novembre 2020, l’exploitant n'est pas autorisé à exploiter un avion s'il n'a pas fait l'objet d'une maintenance et d'une approbation de remise en service par un organisme approuvé conformément à la Partie 6 de la présente réglementation, ou dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptable pour l'État d'immatriculation.
6. Jusqu’au 4 novembre 2020, lorsque l’État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne signant l’approbation de remise en service doit être titulaire d'une licence conformément à la Partie 2 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.1 ; 8.1.2 ; 8.1.3 ; 8.1.4 ; 8.1.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.1 ; 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.1.4 ; 6.1.5

14 CFR 121.363 ; 121.365 ; 121.367 ; 121.368

JAR-OPS 1 : 1.890

JAR-OPS 3 : 3.890

#### Approbation et acceptation des systèmes et programmes de maintenance des titulaires d'AOC

1. Un titulaire d’AOC ne peut exploiter un aéronef, sauf pour les inspections avant le vol, à moins que ledit aéronef ait fait l’objet d'une maintenance et d'une approbation de remise en service comme suit :
2. Jusqu’au 4 novembre 2020, l’exploitant n'est pas autorisé à exploiter un avion s'il n'a pas fait l'objet d'une maintenance et d'une approbation de remise en service par un organisme approuvé conformément à la Partie 6 de la présente réglementation, ou dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptable pour l'État d'immatriculation.
3. Jusqu’au 4 novembre 2020, lorsque l’État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne signant l’approbation de remise en service doit être titulaire d'une licence conformément à la Partie 2 de la présente réglementation.

N. B. : Aux termes des JAR-OPS, le titulaire d'un AOC qui effectue sa propre maintenance est certifié en tant qu'AMO, alors qu'aux termes du 14 CFR, la pratique actuelle est que le titulaire d'un AOC est autorisé à effectuer sa propre maintenance aux termes de son AOC, sans être désigné séparément en tant qu'AMO.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3

14 CFR 121.367

JAR-OPS 1 : 1.875

JAR-OPS 3 : 3.175

#### Manuel de contrôle de maintenance

1. Chaque titulaire d'un AOC de [ÉTAT] doit fournir à la Régie, et à l'État d'immatriculation de l'aéronef s'il est différent de celle-ci, le MCM du titulaire d'AOC et les amendements suivants tenant compte des principes des facteurs humains, que le personnel de maintenance et d'exploitation peut utiliser pour lui servir de guide, et qui contient les détails de la structure de l'organisme, dont ce qui suit :
2. Le gestionnaire responsable et la ou les personnes désignées comme étant responsables du programme de maintenance, comme requis par le paragraphe 9.3.2.2 de la présente partie ;
3. Les procédures à suivre, qui peuvent figurer dans le manuel des procédures de l'AMO, pour respecter les responsabilités de maintenance prévues au paragraphe 9.5.1.2 de la présente partie, sauf si le titulaire de l’AOC est certifié en tant qu’AMO et dispose des fonctions de qualité prévues au paragraphe 9.3.2.3 de la présente partie ;
4. Les procédures destinées à rendre compte des pannes, défaillances et défauts, conformément au paragraphe 5.4.1.5 de la présente réglementation, à la Régie, à l'État d'immatriculation et à celui de conception, dans les 72 heures suivant leur découverte ; en outre, les éléments suivants justifient une notification immédiate de la Régie par téléphone, télécopieur ou courrier électronique, avec rapport écrit de suivi dès que possible, mais pas plus tard que 72 heures suivant leur découverte :
   * + 1. Défaillance de la structure principale ;
       2. Défaillance du système de commande ;
       3. Incendie dans l'aéronef ;
       4. Panne de la structure du moteur ; ou
       5. Toute autre condition considérée comme constituant un risque immédiat pour la sécurité.
5. Le MCM du titulaire de l'AOC doit contenir les informations suivantes, qui peuvent être publiées en tant que parties séparées :
6. Une description des accords administratifs passés entre le titulaire de l'AOC et l'AMO ou des procédures de maintenance et de celles à suivre pour remplir et signer l’approbation de remise en service lorsque celle-ci est basée sur un système autre que celui d'un AMO ;
7. Une description des procédures visant à s'assurer que chaque aéronef exploité est en état de navigabilité ;
8. Une description des procédures visant à s'assurer que l'équipement d'urgence pour chaque vol est en état de fonctionnement ;
9. Les noms et devoirs de la ou des personnes requises pour s'assurer que toute la maintenance est effectuée conformément au MCM ;
10. Une référence au programme de maintenance requis par le paragraphe 9.5.1.12 de la présente partie ;
11. Une description des méthodes utilisées pour remplir et conserver les dossiers relatifs à la maintenance de l’exploitant (ou à compter du 5 novembre 2020, relatifs au maintien de la navigabilité), requis par le paragraphe 9.5.1.8 de la présente partie ;
12. Une description des procédures de suivi, d'évaluation et de compte rendu des antécédents de maintenance et d'exploitation pour tous les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg ;
13. Une description des procédures d’obtention et d’évaluation des informations relatives au maintien de la navigabilité auprès de l'organisme responsable de la conception de type, et de la mise en œuvre de toute action en découlant jugée nécessaire par l’État d'immatriculation pour tous les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg ;
14. Une description des procédures de mise en œuvre du maintien obligatoire de la navigabilité, comme requis par le paragraphe 9.5.1.2(a)(5) de la présente partie ;
15. Une description des procédures visant à établir et à maintenir un système d'analyse et de suivi continu de la performance et de l'efficacité du programme de maintenance afin de corriger toute déficience de celui-ci ;
16. Une description des types et modèles d'aéronefs auxquels le MCM du titulaire de l’AOC s'applique ;
17. Une description des procédures visant à s'assurer que tout non fonctionnement affectant la navigabilité est enregistré et rectifié ; et
18. Une description des procédures visant à signaler à l'État d'immatriculation les événements importants survenant pendant le service.
19. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à donner à son personnel, aux fins de transport commercial aérien, quelque MCM que ce soit, ou partie de celui-ci, qui n'a pas été passé en revue et approuvé par la Régie pour le titulaire de l'AOC.
20. Les grandes lignes des sujets devant être traités, selon les cas, dans le MCM du titulaire de l’AOC, sont prescrites par la NMO 9.5.1.4.

Note 1 : Dans le système de la FAA, le MCM est habituellement appelé manuel de maintenance générale ; dans les JAR, il est intitulé spécifications de gestion de maintenance (Maintenance Management Exposition).

Note 2 : Le matériel servant de guide pour l’application des principes des facteurs humains se trouve dans le Doc 9683 de l'OACI, Manuel d’instruction sur les facteurs humains.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.2.1 ; 11.2

OACI, Annexe 6, Partie II, Section III : 3.8.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.2.1 ; 9.2

14 CFR 121.369

JAR-OPS 1 : 1.905

JAR-OPS 3 : 3.905

OACI, Doc 8335, Partie II : 2.4.1 ; 2.4.2

OACI, Doc 9760, Partie III : 7.1.1 ; 7.2.2 ; 7.2.3

#### Gestion de la maintenance

1. Le titulaire d'un AOC certifié en tant qu'AMO est autorisé à exécuter ce qui est requis aux paragraphes 9.5.1.2 (a)(2), (3), (5) et (6) de la présente partie.
2. S'il n'est pas certifié en tant qu’AMO, le titulaire de l'AOC satisfait ses responsabilités aux termes des paragraphes 9.5.1.2(a)(2), (3), (5) et (6) de la présente partie :
3. Jusqu’au 4 novembre 2020, en utilisant un système de maintenance équivalent approuvé ou accepté par la Régie ; ou
4. Par un arrangement avec un AMO par le biais d'un contrat de maintenance écrit passé entre le titulaire de l'AOC et l'AMO sous contrat, donnant le détail des fonctions de maintenance requises et définissant le soutien aux fonctions de qualité approuvées ou acceptées par la Régie.
5. Chaque titulaire d'un AOC doit employer une personne ou un groupe de personnes, acceptables pour la Régie, pour s'assurer que toute la maintenance est effectuée au niveau d'une norme approuvée, de sorte que les impératifs de maintenance du paragraphe 9.5.1.2 de la présente partie et ceux du MCM du titulaire de l'AOC sont satisfaits, et pour assurer le fonctionnement du système qualité.
6. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir des bureaux convenables aux endroits appropriés pour le personnel spécifié au paragraphe 9.5.1.5(c) de la présente sous-section.
7. Chaque titulaire d'un AOC doit établir, pour la maintenance des aéronefs, un SMS conforme au paragraphe 9.3.2.10 de la présente partie et acceptable pour la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.4 ; 8.7 ; 8.7.1.1 ; 8.7.6.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.4

OACI, Doc 9760, Partie III : 10.7.1

14 CFR 121.363

JAR-OPS 1 : 1.895

JAR-OPS 3 : 3.895

#### Réservé

#### Réservé

#### Dossiers de maintenance

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer qu'un système a été mis en place pour la conservation, sous une forme acceptable pour la Régie, des dossiers suivants :
2. La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les composants à durée de vie limitée ;
3. L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité ;
4. Les détails appropriés sur les modifications et réparations faites à l'aéronef ou aux produits aéronautiques ;
5. La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou des produits aéronautiques sujets à une révision obligatoire ;
6. L'état actuel de conformité de l'aéronef avec le programme de maintenance ; et
7. Les dossiers de maintenance détaillés montrant que tous les impératifs requis pour la signature d'une approbation de remise en service ont été satisfaits.
8. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les dossiers visés aux paragraphes 9.5.1.8(a)(1) à (5) de la présente sous-section soient conservés pendant un minimum de 90 jours après le retrait permanent de l'unité qui y fait référence et que les dossiers mentionnés au paragraphe 9.5.1.8(a)(6) de la présente sous-section le soient pendant au moins 1 an après la signature de l’approbation de remise en service.
9. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer qu'en cas de changement temporaire d'exploitant, les dossiers spécifiés au paragraphe 9.5.1.8(a) de la présente sous-section soient mis à la disposition du nouvel exploitant.
10. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que lorsqu'un aéronef est transféré en permanence d'un exploitant à un autre, les dossiers spécifiés au paragraphe 9.5.1.8(a) de la présente sous-section le soient aussi.

Note 1 : Le titre de la sous-section deviendra « Dossiers de maintien de la navigabilité » à compter du 5 novembre 2020.

Note 2 : À compter du 5 novembre 2020, chaque occurrence du terme « maintenance » dans la présente sous-section sera remplacée par le terme « maintien de la navigabilité ».

Note 3 : Les directives relatives aux dossiers électroniques de maintien de la navigabilité des aéronefs figurent dans le Doc 9760 de l'OACI, Manuel de navigabilité.

Note 4 : Dans le contexte de l'Annexe 6, Partie I de l'OACI : 8.4.3, l'État d'immatriculation se prononcera sur ce qui peut être considéré comme étant un changement temporaire d'exploitant, au vu de la nécessité de contrôler les dossiers, ce qui dépendra de leur accès et de la possibilité de les mettre à jour.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.2

14 CFR 121.380

JAR-OPS 1 : 1.920

#### Mentions dans le livret technique d'aéronef ─ Section du dossier de maintenance

1. Chaque titulaire d'un AOC doit utiliser un livret technique d'aéronef ayant une section dossier de maintenance comportant les informations suivantes pour chaque aéronef :

N. B. : Voir le paragraphe 9.4.1.5 de la présente partie pour la section du carnet de route du livret technique d'aéronef.

1. Les informations relatives à chaque vol précédent, nécessaires pour assurer le maintien de la sécurité de vol ;
2. La fiche de maintenance ou de mise en service de navigabilité en cours ;
3. L'état actuel d'inspection de l'aéronef, ce qui comprend les inspections devant être effectuées en fonction d'un programme établi et celles qui doivent l'être mais ne font pas partie d'un tel programme, sauf que la Régie peut convenir que la déclaration de maintenance soit conservée ailleurs ;
4. L'état actuel d'inspection de l'aéronef, ce qui comprend la maintenance devant être effectuée en fonction d'un programme établi et celle qui doit l'être mais ne fait pas partie d'un tel programme, sauf que la Régie peut convenir que la déclaration de maintenance soit conservée ailleurs ; et
5. Tous les défauts différés qui affectent l'exploitation de l'aéronef.

N. B. : Les défauts qui ne concernent pas la navigabilité peuvent être différés à une date ultérieure pour correction. Lorsque ceci est fait, il doit exister une méthode d'enregistrement de ce report et le livret technique d'aéronef a normalement une section réservée uniquement à cette fin. Certains exploitants ont un système de classification des défauts différés de façon à permettre des durées différentes, en heures de vol, nombre de secteurs ou retour à une base de maintenance, jusqu'à la correction d'un défaut avant un autre vol.

1. Le livret technique d'aéronef et tout amendement ultérieur sont approuvés par la Régie avant leur utilisation.
2. Chaque personne qui prend des mesures en cas de panne ou défaillance signalée ou constatée d'un aéronef ou produit aéronautique, qui est critique pour la sécurité du vol, doit les enregistrer, ou faire en sorte qu'elles le soient, dans la section dossier de maintenance du livret technique d'aéronef.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir une procédure pour garder des copies des dossiers requis qui doivent être transportées à bord, à un endroit auquel chaque membre de l'équipage de conduite peut avoir facilement accès et cette procédure doit figurer dans l’OM du titulaire de l'AOC.

14 CFR 121.701

JAR-OPS 1 : 1.915

JAR-OPS 3 : 3.915

#### Remise en service

1. Nul titulaire d’AOC n’est autorisé à exploiter un aéronef, sauf si ledit aéronef dispose d’une approbation de remise en service, si une maintenance a été effectuée avant le vol, et d’une mention dans la section dossier de maintenance du livret technique d'aéronef, comme suit :
2. Approbation de remise en service :
   * + 1. Un titulaire d’AOC ne peut exploiter un aéronef, à moins que ledit aéronef ait fait l’objet d'une maintenance et d'une approbation de remise en service comme suit :
          1. Jusqu’au 4 novembre 2020, l’exploitant n'est pas autorisé à exploiter un avion s'il n'a pas fait l'objet d'une maintenance et d'une approbation de remise en service par un organisme approuvé conformément à la Partie 6 de la présente réglementation, ou dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptable pour l'État d'immatriculation.
          2. Jusqu’au 4 novembre 2020, lorsque l’État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne signant l’approbation de remise en service doit être titulaire d'une licence conformément à la Partie 2 de la présente réglementation.
       2. Le titulaire d'un AOC utilisant un AMO ne doit pas exploiter un aéronef après remise en service aux termes du paragraphe 9.5.1.10(a)(1)(i) de la présente sous-section, sauf si une approbation de remise en service a été préparée conformément aux procédures du MCM du titulaire de l'AOC et une mention a été portée à la section de maintenance du livret technique de l'aéronef.
       3. Le titulaire d'un AOC utilisant un système équivalent ne doit pas exploiter un aéronef après remise en service aux termes du paragraphe 9.5.1.10(a)(1)(i) de la présente sous-section, sauf si une mention à la section dossier de maintenance du livret technique de l'aéronef a été préparée, ou s'il est fait en sorte qu'elle soit préparée, par une personne appropriée titulaire d'une licence et d'une qualification conformément à la Partie 2 de la présente réglementation, selon le cas. Ladite approbation de remise en service doit être effectuée conformément aux procédures du MCM du titulaire de l'AOC.
       4. Le titulaire de l'AOC doit s'assurer que le commandant de bord de l'aéronef a passé en revue la section dossier de maintenance du livret technique de l'aéronef et déterminé que toute maintenance effectuée l'a été et a été documentée de façon appropriée.
3. Livret technique d'aéronef ─ Section dossier de maintenance :
   * + 1. Le titulaire d'un AOC ne doit pas exploiter un aéronef, sauf si le PIC est en possession d'une mention valide dans la section dossier de maintenance du livret technique d'aéronef, indiquant que toute opération de maintenance a été effectuée de façon satisfaisante et documentée de façon appropriée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3 ; 8.8.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.7.1

OACI, Doc 9760, Partie III : 7.9.1 ; 10.5.1.2

OACI, Doc 8335, Partie III : 6.3.2

14 CFR 121.709

FAA AC 120-16G

JAR-OPS 1 : 1.875(a)

JAR-OPS 3 : 3.875(a)

#### Modifications et réparations

1. Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux impératifs de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. Des procédures visant à s'assurer que les données justificatives à l'appui de cette conformité soient conservées doivent être établies. Cependant, dans le cas d'une réparation ou d'une modification majeure, le travail doit avoir été effectué conformément aux données techniques approuvées par la Régie de [ÉTAT].
2. Un titulaire d’AOC peut être autorisé à effectuer des opérations de maintenance, de révision, de modification, de réparation ou d’inspection sur tout aéronef ou produit aéronautique visé par l’AOC, sous réserve des conditions suivantes :
3. Que ceci soit fait dans le cadre d'un système de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation, équivalent à celui d'un AMO établi conformément à la Partie 6 de la présente réglementation ; et
4. Que ceci soit fait conformément aux spécifications d'exploitation approuvées du titulaire de l'AOC.
   * + 1. Le titulaire d'un AOC qui utilise un système de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation ou, jusqu’au 4 novembre 2020, équivalent à celui d'un AMO qui désire approuver pour remise en service un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] après des réparations ou modifications majeures doit recourir à un AMT dont la licence est en vigueur et valide, avec qualification cellule et groupe motopropulseur et qualifié conformément à la Partie 2 de la présente réglementation.
5. À la fin des travaux, chaque titulaire d'un AOC doit préparer promptement un rapport sur chaque modification ou réparation majeure d'un aéronef ou produit aéronautique.
6. Le titulaire de l'AOC doit soumettre à la Régie une copie de chaque rapport portant sur une modification majeure et conserver une copie de chaque rapport de réparation majeure pour mise à disposition pour une inspection.
7. La Régie qui délivre une approbation pour la conception d'une modification, d'une réparation ou d'une pièce de rechange doit le faire en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux impératifs de navigabilité utilisés pour la délivrance du certificat de type, de ses amendements ou des impératifs ultérieurs lorsqu'ils sont déterminés par l'État d’immatriculation.

N. B. : Voir le Doc 9760, Chapitre 5 de l'OACI, Manuel de navigabilité, pour les conseils relatifs aux modifications et aux réparations.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.6

14 CFR 121.379(b) ; 121.707

JAR-OPS 1 : 1.920(b)(6)

JAR-OPS : 3 : 3.920(b)(6)

#### Programme de maintenance des aéronefs

1. Le programme de maintenance et tout amendement ultérieur de chaque titulaire d'un AOC doit être soumis à l'État d'immatriculation pour approbation ; l'acceptation par la Régie de [ÉTAT] dépendra de celle, préalable, de l'État d'immatriculation ou, lorsque cela est approprié, de la conformité du titulaire de l'AOC aux recommandations de l'État d'immatriculation.
2. La Régie de [ÉTAT] exigera l'inclusion, par un titulaire d'AOC, d'un programme de fiabilité si elle détermine que cela s'impose. Dans ce cas, le titulaire de l'AOC doit fournir les procédures et informations figurant dans son MCM.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que chacun de ses aéronefs est entretenu conformément à son programme de maintenance approuvé, comme requis par le paragraphe 9.5.1.2 de la présente partie, ce qui comprend ce qui suit :
4. Les travaux de maintenance et les intervalles auxquels ils doivent être effectués, en tenant compte de l'utilisation anticipée de l'aéronef ;
5. Lorsque cela s'applique, un programme de maintien de l'intégrité structurelle ;
6. Les procédures de changement ou d'écart par rapport à ce qui figure aux paragraphes 9.5.1.12(c)(1) et (2) de la présente sous-section ; et
7. Lorsque cela s'applique, le suivi et l'état et un programme de fiabilité des systèmes, composants et groupes motopropulseurs de l'aéronef.
8. La conception et l’application du programme de maintenance du titulaire de l’AOC doit tenir compte des principes des facteurs humains.
9. Les travaux périodiques de maintenance spécifiés à des intervalles obligatoires en tant que condition d'approbation de la conception de type doivent être identifiés en tant que tels.

N. B. : Le programme de maintenance doit être basé sur les informations mises à disposition à ce sujet par l'État de conception ou l'organisme responsable de la conception de type, et sur tout antécédent supplémentaire pertinent.

1. Nul titulaire d’AOC n'est autorisé à fournir à l'usage de son personnel se livrant au transport commercial aérien un programme de maintenance ou une partie de celui-ci qui n'a pas été passé en revue et approuvé par la Régie de [ÉTAT] pour le titulaire de l'AOC.
2. L'approbation par la Régie du programme de maintenance du titulaire d'un AOC et tous les amendements ultérieurs, doivent figurer dans les spécifications d'exploitation conformément au paragraphe 9.2.1.3(c) de la présente partie.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un programme d'inspection et un programme couvrant d'autres opérations de maintenance, de révision, de modification, de réparation et d'inspection pour s'assurer que :
4. La maintenance, la révision, les modifications, les réparations et les inspections qu'il effectue ou qui le sont par d'autres personnes, sont faits conformément au MCM du titulaire de l'AOC ;
5. Chaque aéronef remis en service est en état de navigabilité et a été correctement entretenu pour son exploitation.
6. La Régie est autorisée à amender toute spécification délivrée au titulaire d'un AOC afin de lui permettre de s'écarter des dispositions de la présente sous-partie, qui empêcheraient une remise en service et l'utilisation de produits aéronautiques parce qu'ils ont été entretenus, modifiés ou inspectés par des personnes employées hors de [ÉTAT] qui ne sont pas titulaires d'une licence de technicien délivrée par [ÉTAT]. Chaque titulaire d'un AOC qui bénéficie d'une autorisation aux termes d'un tel écart doit assurer la surveillance des installations et des pratiques pour s'assurer que tout le travail effectué sur ces produits l'est conformément au MCM du titulaire de l'AOC.

OACI, Annexe 6, Partie I : 11.3.1 ; 11.3.2 ; 11.3.3R

OACI, Annexe 6, Partie II, Section III : 3.8.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 9.3.1 ; 9.3.2 ; 9.3.3R

OACI, Doc 9760, Partie III : 7.3.1 ; 7.3.3

14 CFR 121.367

JAR-OPS 1 : 1.910

JAR-OPS 3 : 3.910

#### Programme de fiabilité

1. Un programme de maintenance pour chaque aéronef doit comporter, lorsque cela s'applique, des descriptions de la surveillance de l'état et du programme de fiabilité des systèmes, composants et groupes motopropulseurs de l'aéronef.
2. Un programme de fiabilité doit être élaboré dans le cadre du programme de maintenance des aéronefs, si ce dernier s’appuie sur la logique des groupes directeurs de maintenance, comprend des composants dont l'état est surveillé ou est sans période de révision pour tous les composants importants du système.
3. Il n'est pas nécessaire d'élaborer un programme de fiabilité pour les aéronefs qui ne sont pas considérés comme des gros porteurs ou qui ont des périodes de révision pour tous les composants importants du système.
4. Les programmes de fiabilité ont pour but d'assurer que les tâches du programme de maintenance sont effectuées de façon efficace et que leurs intervalles sont adéquats.
5. Un programme de fiabilité peut faire suite à l'accroissement ou à la suppression des tâches de maintenance aussi bien qu'à la baisse ou l'ajout de telles tâches.
6. Un programme de fiabilité constitue un moyen approprié pour surveiller l'efficacité du programme de maintenance.

OACI, Annexe 6, Partie I : 11.3

OACI, Doc 9760, Partie III : 7.4.1

#### Autorisation d'effectuer et d'approuver la maintenance, la révision, les modifications, les réparations et les inspections

1. Un titulaire d’AOC qui n’est pas certifié en tant qu’AMO peut effectuer la maintenance, la révision, la modification, la réparation, l’inspection et l’approbation de remise en service de tout aéronef ou produit aéronautique, si l’État d'immatriculation de l’aéronef l’approuve et l’indique dans les spécifications d'exploitation, comme prévu dans le programme de maintenance et approuvé par l’État de l'exploitant.
2. Un titulaire d’AOC peut adopter des arrangements avec un AMO dûment qualifié pour effectuer la maintenance, la révision, la modification, la réparation et l'inspection de tout aéronef ou produit aéronautique, comme prévu dans son programme de maintenance et son MCM. À compter du 5 novembre 2020, les activités listées doivent être effectuées par un AMO approuvé par l’État d'immatriculation ou par une autre Régie reconnue par l’État d'immatriculation.
3. Un titulaire d’AOC qui n’est pas certifié en tant qu’AMO doit recourir à une personne dûment brevetée et qualifiée conformément à la Partie 2 de la présente réglementation, selon le cas, pour effectuer l’approbation de remise en service consécutive à toute opération de maintenance, de révision, de modification, de réparation et d’inspection de tout aéronef ou produit aéronautique, après avoir effectué ou supervisé ladite opération conformément aux données techniques approuvées par l’État d'immatriculation. À compter du 5 novembre 2020, les activités listées doivent être effectuées par une personne titulaire d'une licence délivrée par l’État d'immatriculation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3 ; 8.8.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.5.2

14 CFR 43.3 ; 121.379

#### Impératifs portant sur la licence de technicien ─ Titulaire d'un AOC utilisant un système équivalent

1. Toute personne directement responsable de la maintenance, la révision, la modification ou la réparation de tout aéronef ou produit aéronautique, et toute personne effectuant les inspections requises et approuvant les travaux effectués pour une remise en service, doit être un technicien ou un spécialiste en réparations, titulaire d'une licence et d'une qualification appropriées conformément à la Partie 2 de la présente réglementation, selon le cas, et acceptable pour la Régie. À compter du 5 novembre 2020, les activités listées doivent être effectuées par une personne titulaire d'une licence délivrée par l’État d'immatriculation.
2. Une personne directement responsable doit se trouver sur les lieux ; elle n'a pas besoin d'observer et de diriger constamment chaque travailleur, mais doit être disponible pour consultation et prise de décisions pour ce qui requiert une instruction ou une décision de la part d'une personne supérieure à celles qui effectuent le travail.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3 ; 8.8.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.5.2

14 CFR 121.378

#### Repos et limitations de travail pour les personnes effectuant des opérations de maintenance sur un aéronef du titulaire d'un AOC

1. Nul ne peut affecter à une personne et nul ne peut effectuer des opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien, sauf si ladite personne s'est reposée pendant un minimum de 8 heures avant de commencer à travailler.
2. Nul ne peut affecter plus de 12 heures consécutives de travail à une personne effectuant des opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien.
3. Dans les cas d'indisponibilité imprévue d'un aéronef, les personnes effectuant les opérations de maintenance sur un aéronef certifié pour le transport commercial aérien peuvent continuer à travailler pendant :
4. Jusqu'à 16 heures consécutives ; ou
5. 20 heures sur 24 heures consécutives.
6. Après les périodes de travail imprévues, la personne effectuant les opérations de maintenance sur un aéronef doit bénéficier d'un temps de repos obligatoire de 10 heures.
7. Le titulaire de l'AOC suspend le travail de la personne effectuant des opérations de maintenance pendant 24 heures consécutives lors d'une période de travail de 7 jours consécutifs.

14 CFR 121.377

## Gestion de la sécurité du titulaire d'un AOC

N. B. : Pour une description de la mise en œuvre des normes de sécurité de l'Annexe 6, voir le Doc 9811 de l'OACI, Manuel pour la mise en œuvre des dispositions de sûreté contenues de l’Annexe 6.

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie stipule les impératifs de certification qui s'appliquent à la protection des aéronefs, des installations et du personnel du titulaire d'un AOC contre toute ingérence illégale.

#### Impératifs sécuritaires

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien les impératifs pertinents des programmes de sécurité nationale de l'État de l'exploitant et s'y conforme.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.1R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 11.2.1

OACI, Annexe 17 :

49 CFR 1544.101 (a)

JAR-OPS 1 : 1.1235

JAR-OPS 3 : 3.1235

#### Programmes de formation à la sécurité

1. Chaque titulaire d'un AOC doit établir, maintenir et administrer des programmes de formation à la sécurité approuvés, qui permettent au personnel de l'exploitant de prendre les mesures appropriées pour prévenir les actes d'ingérence illicite, comme le sabotage ou la saisie illégale d'un aéronef et minimiser les conséquences de tels actes s'ils se produisent.
2. Chaque titulaire d’AOC responsable du filtrage des passagers, des bagages et du fret à un aérodrome doit inclure une formation au filtrage dans son programme de formation à la sécurité.
3. Le programme de formation à la sécurité de chaque titulaire d’AOC doit comprendre les éléments énumérés dans le paragraphe 8.10.1.11 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.4.1 ; 13.4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 11.2.1 ; 11.2.2

OACI, Doc 9811 : Chapitre 3

49 CFR 1544.103 (a)

JAR-OPS 1 : 1.1240

JAR-OPS 3 : 3.1240

#### Rapports relatifs aux actes d'ingérence illicite

1. À la suite d'un acte d'ingérence illicite commis à bord d'un aéronef, le PIC ou, en son absence, le titulaire de l'AOC doit soumettre immédiatement un rapport sur celui-ci aux autorités locales désignées et à la Régie de l'État de l'exploitant.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 11.3

OACI, Doc 9811 : Chapitre 4

14 CFR 121.580

JAR-OPS 1 : 1.1245

JAR-OPS 3 : 3.1245

#### Liste de pointage des procédures de fouille d'un aéronef

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que tous ses aéronefs aient à bord une liste de pointage des procédures à suivre pour ce type d'aéronef pour la recherche d'armes, d'explosifs et autres dispositifs dangereux dissimulés.
2. La procédure de fouille des aéronefs doit être appuyée par des directives sur les mesures appropriées à prendre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et les informations sur l'emplacement de moindre risque pour une bombe, spécifique à l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 11.3

OACI, Doc 9811 : Chapitre 2

49 CFR 1544.225

JAR-OPS 1 : 1.1250

JAR-OPS 3 : 3.1250

#### Portes de poste de pilotage, si elles sont installées ─ Procédures de sécurité

1. La porte du poste de pilotage d'un aéronef exploité pour le transport de passagers doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur de celui-ci pour empêcher tout accès non autorisé.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un moyen approuvé par lequel l'équipage de cabine peut discrètement notifier l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sécurité en cabine.
3. Tous les avions transportant des passagers doivent être dotés d'une porte approuvée de poste de pilotage, lorsque cela est pratique, conçue pour résister à la pénétration du tir d'armes de petit calibre et d'éclats de grenades, et pour résister à une intrusion en force par des personnes non autorisées. Cette porte doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée à partir de l'un ou l'autre siège de pilote.
4. Elle doit être fermée et verrouillées à partir du moment où les portes extérieures sont fermées à la suite de l'embarquement jusqu'à ce qu'elles soient ouvertes pour le débarquement, sauf lorsqu'il s'avère nécessaire de permettre l'entrée et la sortie du personnel autorisé ; et
5. Il doit exister un moyen permettant de voir, de chaque siège de pilote, toute la porte du poste de pilotage pour identifier les personnes demandant à entrer et de détecter tout comportement suspect ou toute menace potentielle.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.2.1 ; 13.2.2 ; 13.2.3, 13.2.4R ; 13.2.5R

OACI, Doc 9811 : Chapitre 1

49 CFR 1544.237

JAR-OPS 1 : 1.1255

JAR-OPS 3 : 3.1255

#### Portes de poste de pilotage, avions lourds ─ Procédures de sécurité

1. Tous les avions certifiés dont la masse maximale certifiée au décollage excède 45 500 kg ou ayant plus de 60 sièges passagers doivent être dotés d'une porte approuvée de poste de pilotage conçue pour résister au tir d'armes de petit calibre ou aux éclats de grenades et à une intrusion en force par des personnes non autorisées. Cette porte doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée à partir de l'un ou l'autre siège de pilote.
2. Elle doit être fermée et verrouillées à partir du moment où les portes extérieures sont fermées à la suite de l'embarquement jusqu'à ce qu'elles soient ouvertes pour le débarquement, sauf lorsqu'il s'avère nécessaire de permettre l'entrée et la sortie du personnel autorisé ; et
3. Il doit exister un moyen permettant de voir, de chaque siège de pilote, toute la porte du poste de pilotage pour identifier les personnes demandant à entrer et de détecter tout comportement suspect ou toute menace potentielle.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.2.1 ; 13.2.2 ; 13.2.3, 13.2.4R ; 13.2.5R

OACI, Doc 9811 : Chapitre 1

49 CFR 1544.237

#### Transport d'armes

1. Lorsqu'un exploitant accepte de transporter des armes prises à des passagers, l'avion doit avoir un espace de rangement de ces armes qui ne soit pas accessible à quiconque lors du vol.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.6.2

## Gestion des marchandises dangereuses par le titulaire d'un AOC

Note 1 : La sous-partie 1.6 de la présente réglementation comprend des dispositions relatives à la gestion de la sécurité pour les exploitants aériens. Des directives supplémentaires figurent dans le Doc 9859 de l'OACI, Manuel de gestion de la sécurité (SMM).

Note 2 : Le transport de marchandises dangereuses relève du champ d’application du SMS de l’exploitant.

OACI, Annexe 18 : Chapitre 8

OACI, Annexe 19 :

OACI, Doc. 9859

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie donne les impératifs de certification qui s'appliquent à la gestion et au transport aérien de marchandises dangereuses.

OACI, Annexe 18 : 2.1

OACI, Doc 9284, Partie 1 : 1.1.1

#### Approbation du transport de marchandises dangereuses

1. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses sauf si la Régie lui accorde une approbation spécifique pour ce faire.

OACI, Annexe 18 : 2.3 ; 8.1

OACI, Doc 9284, Partie 1 : 1.1.2

JAR-OPS 1 : 1.1155

JAR-OPS 3 : 3.1155

#### Portée

1. Chaque titulaire d'un AOC doit se conformer aux dispositions figurant dans le Doc 9284 de l’OACI, *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, ci-après « Instructions techniques », chaque fois que des marchandises dangereuses sont transportées, que le vol ait lieu en tout ou en partie ou non à l'intérieur ou en dehors du territoire de [ÉTAT]. Lorsque des marchandises dangereuses doivent être transportées hors du territoire de [ÉTAT], le titulaire de l'AOC doit passer en revue les variations appropriées notées par les États contractants figurant dans le Supplément 3 aux instructions techniques, et s'y conformer.
2. Les articles et substances qui seraient autrement classés en tant que marchandises dangereuses sont exclus des impératifs de la présente sous-partie dans la mesure spécifiée par les Instructions techniques, à condition qu'ils soient :
3. Requis à bord de l'aéronef pour des raisons d'exploitation ;
4. Transportés en tant que provisions de restauration ou de service de cabine ;
5. Transportés pour être utilisés en vol en tant que produit vétérinaire ou pour tuer sans cruauté un animal ; ou
6. Transportés pour être utilisés en vol en tant que produit médical pour un patient, à condition que :
   * + 1. Les bouteilles d'oxygène aient été fabriquées spécifiquement pour contenir et transporter ce gaz particulier ;
       2. Les drogues, médicaments et autres articles médicaux soient sous le contrôle de personnes formées à cette fin lorsqu'ils sont utilisés à bord de l'aéronef ;
       3. L'équipement contenant des piles hydroélectriques soit conservé, et si nécessaire, sécurisé en position verticale pour empêcher l'électrolyte de s'en échapper ; et
       4. Des mesures correctes soient prises pour ranger et sécuriser tout l'équipement lors du décollage et de l'atterrissage et chaque fois que le commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ; ou
       5. Des passagers ou des membres de l'équipage les transportent.
7. Lorsque des articles et substances devant servir de remplacement pour ceux qui sont décrits au paragraphe 9.7.1.3(b)(1) de la présente sous-section doivent être transportés à bord d'un aéronef, ils doivent l’être conformément aux Instructions techniques.

OACI, Annexe 18 : 2.1 ; 2.2.1 ; 2.4.1 ; 2.4.2 ; 2.4.3

OACI, Doc. 9284

JAR-OPS 1 : 1.1160

JAR-OPS 3 : 3.1160

#### Limitations du transport de marchandises dangereuses

1. Chaque titulaire d'un AOC doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances spécifiquement identifiés par leur nom ou génériques dans les instructions techniques comme étant interdits de transport dans quelque circonstance que ce soit, ne soient pas transportés à bord de quelque aéronef que ce soit.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances ou autres marchandises identifiés dans les Instructions techniques comme étant interdits de transport dans des circonstances normales ou que des animaux vivants infectés ne soient transportés que :
3. S'ils sont exemptés par les États concernés aux termes des dispositions des instructions techniques ; ou
4. Si les Instructions techniques indiquent qu'ils peuvent être transportés aux termes d'une approbation de l'État d'origine.

OACI, Annexe 18 : 4.1 ; 4.2 ; 4.3

OACI, Doc 9284, Partie 1 : 2.1 ; 2.2.2

JAR-OPS 1 : 1.1165

JAR-OPS 3 : 3.1165

#### Classification

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les articles et substances sont classés en tant que marchandises dangereuses comme spécifié dans les instructions techniques.

OACI, Annexe 18, Chapitre 3

OACI, Doc 9284, Partie 2 :

JAR-OPS 1 : 1.1170

JAR-OPS 3 : 3.1170

#### Emballages

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les articles et substances sont emballés comme spécifié dans les instructions techniques.
2. L'emballage utilisé pour le transport aérien de marchandises dangereuses doit :
3. Être de bonne qualité et construit et fermé de façon à empêcher toute fuite pouvant être causée, dans des conditions normales de transport, par des vibrations ou des changements de température, d'humidité ou de pression ;
4. Convenir au contenu. Les emballages se trouvant au contact direct de marchandises dangereuses doivent pouvoir résister à toute réaction chimique ou autre de celles-ci ;
5. Répondre aux spécifications portant sur le matériau et la construction figurant dans les Instructions techniques ; et
6. Être testé conformément aux dispositions des instructions techniques.
7. Les emballages dont la fonction principale est la rétention d'un liquide doivent résister, sans fuite, à la pression stipulée dans les Instructions techniques.
8. Pour les emballages intérieurs, s'ils existent, être emballés, sécurisés ou calés de façon à ne pas se briser ou fuir, et à contrôler leurs mouvements dans le ou les emballages extérieurs dans des conditions normales de transport aérien. Les matériaux de calage et absorbants ne doivent pas réagir dangereusement avec le contenu des emballages.
9. Aucun emballage ne peut être réutilisé avant d'avoir été inspecté et jugé sans corrosion ou autre dommage. Lorsqu’un emballage est réutilisé, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour prévenir toute contamination du contenu suivant.
10. Si, en raison de la nature de leur contenu précédent, des emballages vides non nettoyés peuvent constituer un danger, ils doivent être fermés hermétiquement et traités en fonction du danger qu'ils présentent.
11. Aucune quantité dangereuse de substance dangereuse ne doit adhérer à l'extérieur des emballages.

OACI, Annexe 18 : 5.1 ; 5.2.1 ; 5.2.2 ; 5.2.3 ; 5.2.4 ; 5.2.5 ; 5.2.6 ; 5.2.7 ; 5.2.8 ; 5.2.9

OACI, Doc 9284, Partie 4 :

JAR-OPS 1 : 1.1175

JAR-OPS 3 : 3.1175

#### Étiquetage et marquage

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les emballages, les suremballages et les conteneurs de fret sont étiquetés comme spécifié dans les Instructions techniques.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les emballages, les suremballages et les conteneurs de fret sont marqués comme suit :
3. Le nom correct d'expédition du contenu ;
4. Le numéro ONU, s'il y en a un ; et
5. Toute autre marque pouvant être spécifiée dans les instructions techniques.
6. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les emballages fabriqués aux spécifications figurant dans les Instructions techniques sont marqués en conséquence conformément à celles-ci.
7. Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol ayant lieu en totalité ou en partie hors du territoire de [ÉTAT], le titulaire de l'AOC doit s'assurer que l'étiquetage et le marquage sont en langue anglaise en plus de tout autre impératif de langue.

OACI, Annexe 18 : 6.1 ; 6.2.1 ; 6.2.2 ; 6.3R

JAR-OPS 1 : 1.1180

JAR-OPS 3 : 3.1180

#### Document d'expédition de marchandises dangereuses

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que, sauf autrement spécifié dans les instructions techniques, les marchandises dangereuses sont accompagnées d'un document d'expédition de marchandises dangereuses.
2. Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol ayant lieu en totalité ou en partie hors du territoire de [ÉTAT], le titulaire de l'AOC doit s'assurer que le document d'expédition de marchandises dangereuses est en langue anglaise en plus de tout autre impératif de langue.

OACI, Annexe 18 : 7.2.1 ; 7.2.2

JAR-OPS 1 : 1.1185

JAR-OPS 3 : 3.1185

#### Acceptation de marchandises dangereuses

1. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à accepter des marchandises dangereuses pour les transporter tant que l’emballage, le suremballage ou le conteneur de fret n'a pas été inspecté conformément aux procédures d'acceptation figurant dans les Instructions techniques.
2. Chaque titulaire d'un AOC ou son agent de service d'escale doit utiliser une liste de pointage d'acceptation qui :
3. Permet de vérifier tous les détails pertinents ; et
4. Se présente sous une forme qui permettra d'enregistrer les résultats de la vérification d'acceptation par moyens manuels, mécaniques ou informatiques.
5. Chaque opérateur postal désigné doit disposer d'une procédure pour contrôler l’introduction de marchandises dangereuses dans le courrier transporté par voie aérienne approuvé par la Régie lorsque ledit courrier est accepté.

*Note 1 : La Convention de l’Union postale universelle interdit les marchandises dangereuses dans le courrier, sauf conformément aux dispositions des Instructions techniques.*

*Note 2 : L’UPU a élaboré des procédures pour contrôler l'introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien par l’intermédiaire des services postaux (voir réglementations de l’Union postale universelle relatives aux lettres et aux colis).*

*Note 3 : Des directives pour l’approbation des procédures établies par les opérateurs postaux désignés afin de contrôler l’introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien figurent dans le Supplément aux Instructions techniques, Partie S-1, Chapitre 3.*

OACI, Annexe 18 : 8.1(b) ; 8.2 ; 11.4

JAR-OPS 1 : 1.1195

JAR-OPS 3 : 3.1195

#### Inspection à la recherche de dommages, fuite ou contamination

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer de ce qui suit :
2. Les emballages, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés à la recherche de fuite ou de dommages immédiatement avant d'être chargés à bord d'un aéronef ou dans une ULD, comme spécifié dans les Instructions techniques ;
3. Une ULD n'est pas placée à bord d'un aéronef tant qu'elle n'a pas été inspectée comme requis par les Instructions techniques et jugée sans indication de fuite des marchandises dangereuses qu'elle contient ou d'endommagement de celles-ci ;
4. Les emballages, suremballages ou conteneurs de fret qui fuient ou sont endommagés ne sont pas chargés à bord d'un aéronef ;
5. Tout emballage de marchandises dangereuses découvert à bord d'un aéronef et qui semble être endommagé ou qui fuit doit être enlevé ou des arrangements doivent être faits pour qu'il le soit par une autorité ou un organisme approprié ;
6. Une fois que toute marchandise qui fuit ou est endommagée a été enlevée, le reste de l'expédition est inspecté pour assurer qu'il est en bon état pour être transporté et que l'aéronef ou son chargement n'a pas été endommagé ou contaminé ; et
7. Les emballages, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés à la recherche de signes d'endommagement ou de fuite lors du déchargement d'un aéronef ou d'une ULD et, en cas de preuve d'endommagement ou de fuite, l'espace où les marchandises dangereuses ont été rangées est inspecté à la recherche d'endommagement ou de contamination.

OACI, Annexe 18 : 8.4.1 ; 8.4.2 ; 8.4.3 ; 8.4.4

JAR-OPS 1 : 1.1200

JAR-OPS 3 : 3.1200

#### Élimination de la contamination

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer de ce qui suit :
2. Toute contamination découverte à la suite d'une fuite ou de l'endommagement de marchandises dangereuses est éliminée sans retard ; et
3. Un aéronef qui a été contaminé par des matières radioactives est immédiatement retiré du service et ne fait l’objet d’aucune approbation de remise en service tant que le niveau de radiation de toute surface accessible et de la contamination non fixée n'est pas supérieur aux valeurs spécifiées dans les Instructions techniques.

OACI, Annexe 18 : 8.4.1 ; 8.4.3 ; 8.4.4 ; 8.6.1 ; 8.6.2

JAR-OPS 1 : 1.1205

JAR-OPS 3 : 3.1205

#### Restrictions de chargement et de rangement des marchandises dangereuses

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les emballages et suremballages contenant des marchandises dangereuses et les conteneurs de fret contenant des matières radioactives sont chargés et rangés conformément aux Instructions techniques.
2. CABINE DES PASSAGERS ET POSTE DE PILOTAGE. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que des marchandises dangereuses ne sont pas transportées dans une cabine d'aéronef occupée par des passagers ou dans le poste de pilotage, sauf autrement spécifié dans les instructions techniques.
3. SOUTES. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les marchandises dangereuses sont chargées, séparées, rangées et arrimées à bord d'un aéronef tel que spécifié dans les instructions techniques.
4. MARCHANDISES DANGEREUSES DÉSIGNÉES POUR TRANSPORT À BORD D'AÉRONEFS CARGO SEULEMENT. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les emballages de marchandises dangereuses marqués « Aéronef cargo seulement » sont transportés à bord d'un aéronef cargo et chargés comme spécifié dans les Instructions techniques et de façon à ce qu'un membre de l'équipage ou autre personne autorisée puisse les voir, les manipuler et, lorsque les dimensions et le poids le permettent, les séparer du reste du fret du vol.
5. Les emballages contenant des marchandises dangereuses doivent être séparés comme suit lorsqu'ils sont placés à bord :
6. Les emballages contenant des marchandises dangereuses qui peuvent réagir dangereusement avec d'autres emballages ne doivent pas être placés à côté les uns des autres à bord d’un aéronef ou dans une position pouvant permettre une interaction entre eux en cas de fuite.
7. Les emballages contenant des substances toxiques ou infectieuses doivent être rangés à bord d’un aéronef conformément aux Instructions techniques.
8. Les emballages contenant des matières radioactives doivent être placés à bord d'un aéronef de façon à être séparés des personnes, des animaux vivants et des pellicules non développées et arrimés en vol conformément aux Instructions techniques.
9. Le titulaire d'un AOC doit protéger et arrimer toutes les marchandises dangereuses de façon à empêcher tout mouvement en vol qui pourrait changer l'orientation des emballages.

OACI, Annexe 18 : 8.3 ; 8.5 ; 8.7.1 ; 8.7.2 ; 8.7.3 ; 8.8 ; 8.9

JAR-OPS 1 : 1.1210

JAR-OPS 3 : 3.1210

#### Communication d'informations

1. INFORMATION DU PERSONNEL AU SOL. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer de ce qui suit :
2. Les informations sont fournies pour permettre au personnel au sol de faire son travail en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'incident ou d'accident avec des marchandises dangereuses ; et
3. Lorsque cela s'applique, les informations auxquelles il est fait référence au paragraphe 9.7.1.13(a)(1) de la présente sous-section sont aussi communiquées à l'agent de service d'escale.
4. INFORMATION DES PASSAGERS. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les informations soient communiquées comme requis par les Instructions techniques afin que les passagers soient avertis des types de marchandises qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef.
5. INFORMATION DES EXPÉDITEURS. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les informations soient communiquées comme requis par les instructions techniques afin que les expéditeurs de marchandises dangereuses aient celles qui sont requises par les instructions techniques pour leur permettre d'assumer leurs responsabilités en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et les mesures à prendre en cas d'urgence due à celles-ci.
6. INFORMATION DU PERSONNEL DES POINTS D'ACCEPTATION. Chaque titulaire d'un AOC et, lorsque cela s'applique, l'agent de service d'escale doivent s'assurer que des notices sont fournies aux points d'acceptation du fret, donnant des informations sur le transport de marchandises dangereuses, dont les mesures à prendre en cas d'urgence due à ces marchandises.
7. INFORMATION DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que l’OM comprenne des informations permettant aux membres de l'équipage d'assumer leurs responsabilités en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence due à celles-ci.
8. INFORMATION DU COMMANDANT DE BORD. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que le PIC reçoive, aussi tôt que cela est pratique avant le départ du vol, des informations écrites, comme spécifié dans les Instructions techniques.
9. INFORMATION EN CAS D'URGENCE EN VOL. En d'urgence en vol, le commandant de bord doit, dès que la situation le permet, informer l'unité ATS appropriée, pour l'information des autorités de l'aérodrome, de toute marchandise dangereuse se trouvant à bord de l'aéronef, comme prévu dans les Instructions techniques.
10. INFORMATION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT D'UN AÉRONEF. Chaque titulaire d'un AOC dont un aéronef est impliqué dans un incident ou un accident doit :
11. Informer dès que possible l'autorité de l'État dans lequel l'incident ou l'accident s'est produit de toute marchandise dangereuse se trouvant à bord ; et
12. Sur demande, fournir toute information requise pour minimiser les dangers présentés par toute marchandise dangereuse transportée.

OACI, Annexe 18 : 9.1 ; 9.2 ; 9.3 ; 9.4 ; 9.5 ; 9.6.1 ; 9.6.2

JAR-OPS 1 : 1.1215

JAR-OPS 3 : 3.1215

#### Programme de formation et manuel relatifs aux marchandises dangereuses

1. Chaque titulaire d'un AOC doit disposer d'un programme de formation relatif aux marchandises dangereuses approuvé par la Régie, que ledit titulaire d’AOC soit ou non approuvé pour transporter des marchandises dangereuses.
2. Les membres de l'équipage, le personnel qui s'occupe des passagers et le personnel de sécurité employés par le titulaire de l'AOC chargé du filtrage des passagers, de leurs bagages et du fret, doivent suivre une formation initiale et des formations périodiques couvrant au minimum les domaines figurant à la Partie 8 de la présente réglementation, à un niveau suffisant pour assurer qu'il sont conscients des dangers associés aux marchandises dangereuses, et savent comment les identifier et quels sont les impératifs ayant trait au transport de telles marchandises par les passagers.
3. Le programme de formation à la sécurité de chaque titulaire d’AOC doit comprendre au minimum les éléments énumérés dans le paragraphe 8.10.1.10 de la présente réglementation.
4. Le titulaire d'un AOC doit fournir ces informations dans l’OM d'une façon qui permettra aux membres de l'équipage d'exercer leurs responsabilités en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, et doit fournir des consignes quant aux mesures à prendre en cas d'urgence due aux marchandises dangereuses.

OACI, Annexe 18 : 9.2; Chapitre 10

OACI, Doc 9284, Partie 1 : Chapitres 4 et 5

14 CFR 121.1001 ; 121.1003 ; 121.1005

JAR-OPS 1 : 1.1220

#### Rapports sur les incidents et accidents avec des marchandises dangereuses

1. Chaque titulaire d'un AOC doit rendre compte à la Régie des incidents et accidents avec des marchandises dangereuses dans les 72 heures, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit rendre compte à la Régie des marchandises dangereuses non déclarées ou ayant fait l'objet d'une fausse déclaration, découvertes dans le fret ou les bagages des passagers dans les 72 heures, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

OACI, Annexe 18 : 12.1

49 CFR 171.16

JAR-OPS 1 : 1.1225

JAR-OPS 3 : 3.1225

#### Responsabilités de l’expéditeur

1. Nul n'est autorisé à proposer un emballage, suremballage ou conteneur de fret contenant des marchandises dangereuses pour une expédition aérienne si cette personne ne s'est pas assurée, conformément aux Instructions techniques, que celles-ci sont :
2. Correctement classifiées, emballées, marquées et étiquetées, et en état d’être transportées par voie aérienne, conformément à la réglementation pertinente ; et
3. Accompagnées d'un document d'expédition de marchandises dangereuses correctement rempli.
4. Lorsqu'il remplit le document d'expédition de marchandises dangereuses pour le titulaire de l'AOC, l'expéditeur doit, conformément aux instructions techniques et à toute autre réglementation de [ÉTAT] :
5. Déclarer que les marchandises dangereuses sont décrites complètement et avec précision par leur désignation officielle de transport ;
6. Déclarer que les marchandises dangereuses sont classifiées, emballées, marquées et étiquetées et en bon état pour le transport ;
7. Remplir le formulaire dans la langue de [ÉTAT] aussi bien qu'en langue anglaise lorsque les marchandises dangereuses doivent être transportées, en tout ou en partie, hors de [ÉTAT] ; et
8. Signer le formulaire.

OACI, Annexe 18 : 7.1 ; 7.2 ; 7.3

#### Mesures de sécurité pour les marchandises dangereuses

1. Chaque expéditeur, exploitant et autre personne se livrant au transport aérien de marchandises dangereuses doit mettre en place des mesures de sécurité conformes à la présente réglementation pour minimiser les risques qu'elles soient volées ou utilisées à mauvais escient et qu'elles mettent en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

OACI, Annexe 18, Chapitre 13

## Sécurité de la soute

#### Transport d’articles dans la soute

1. Le titulaire de l'AOC définit une politique et des procédures pour le transport d’articles dans la soute, qui comprennent notamment une évaluation spécifique des risques pour la sécurité. Ladite évaluation des risques doit comprendre au moins les éléments suivants :
2. Les dangers associés aux propriétés des articles à transporter ;
3. Les capacités de l'exploitant ;
4. Les considérations opérationnelles (par exemple, zone d’exploitation, temps de déroutement) ;
5. Les capacités de l’avion et de ses systèmes (par exemple, capacités du système d’extinction d’incendie en soute) ;
6. Caractéristiques de maîtrise des incendies des ULD ;
7. L’emballage ;
8. La sécurité de la chaîne d’approvisionnement pour les articles à transporter ; et
9. La quantité et la répartition des marchandises dangereuses à transporter.

*Note 1 : D’autres impératifs opérationnels pour le transport de marchandises dangereuses figurent au paragraphe 9.7 de la présente partie.*

*Note 2 : Des recommandations sur les dangers associés au transport d’articles en soute, sur l’évaluation spécifique des risques pour la sécurité conformément au Doc 9859 de l’OACI,* Manuel de gestion de la sécurité*, et sur les responsabilités vis-à-vis du transport de marchandises dangereuses figurent dans le Doc 10102 de l’OACI,* Manuel sur la sécurité opérationnelle en soute (titre provisoire)*.*

OACI, Annexe 6, Partie I, Chapitre 15 : Note ; 15.1 et Note

#### Protection contre le feu

* 1. Les éléments du système de protection contre les incendies de la ou des soutes, tel qu’approuvé par l’État de conception ou l’État d'immatriculation, ainsi qu’un résumé des normes de certification de la protection des soutes contre les incendies, doivent figurer dans l’AFM ou toute autre documentation à l’appui de l’exploitation de l'avion.
  2. Le titulaire de l’AOC crée des politiques et procédures décrivant les articles à transporter en soute. Lesdites politiques et procédures doivent assurer, avec un degré de certitude raisonnable, qu’un incendie impliquant lesdits articles peut être détecté et éteint ou maîtrisé par les éléments de la conception de l'avion associés à la protection des soutes contre les incendies jusqu'à ce que l’avion puisse atterrir sans danger.

*N. B. : Des recommandations sur les éléments de la protection des soutes contre les incendies et les normes démontrées en la matière, ainsi que des recommandations sur les politiques et procédures définissant les articles à transporter en soute, figurent dans le Doc 10102 de l’OACI,* Manuel sur la sécurité opérationnelle en soute (titre provisoire)*.*

OACI, Annexe 6, Partie I : 15.2

MODÈLE DE RÉGLEMENTATION DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 9 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.10

Novembre 2020

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 9.3.2.3 reflète une norme requise par le paragraphe 9.3.2.3 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 9 ─ Normes de mise en œuvre

#### NMO 9.2.1.3(B) Contenu d'un AOC

1. L'AOC sera basé sur le gabarit suivant :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **PERMIS D’EXPLOITATION AÉRIENNE** | | |
| 1 | *[État de l’exploitant]*1 | 2 |
|  | *[Service de délivrance]3* |  |
| **AOC No4 :** | **Nom de l'exploitant6 :** | **Points de contact d'exploitation10 :**  Les détails relatifs au contact, où la direction de l'exploitation peut être contactée sans retard indu, figurent à \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.11 |
|  | **Faisant affaire sous le nom de7 :** |
| **Date d'expiration5 :** | **Adresse de l'exploitant8 :** |
|  | **Téléphone9 :** |
|  | **Télécopieur :** |
|  | **Courrier électronique :** |
| Le présent certificat certifie que \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_12 est autorisé à se livrer à des opérations de transport aérien commercial, comme défini dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au manuel d'exploitation et à \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.13 | | |
| **Date de délivrance14 :** | **Nom et signature15 :** | |
|  | **Titre :** | |

1. Remplacer par le nom de l'État de l'exploitant.

2. À l'usage de l'État de l'exploitant.

3. Remplacer par l'identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant.

4. Indiquer le numéro particulier de l'AOC tel que délivré par l'État de l'exploitant.

5. Indiquer la date après laquelle l'AOC n'est plus valide (JJ/MM/AAAA).

6. Indiquer le nom déposé de l'exploitant.

7. Indiquer le nom commercial de l’exploitant, s'il est différent de son nom déposé. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.

8. Indiquer l’adresse du bureau principal de l'exploitant.

9. Indiquer les numéros de téléphone et de télécopieur du bureau principal de l'exploitant, y compris l'indicatif du pays. Indiquer l’adresse de courrier électronique de l’exploitant, si celle-ci est disponible.

10. Indiquer les coordonnées. Indiquer les numéros de téléphone et de télécopieur, y compris l'indicatif du pays, et l'adresse de courrier électronique (si elle est disponible) où la direction de l'exploitation peut être contactée sans retard indu pour ce qui a trait aux opérations de vol, à la navigabilité, à la compétence de l'équipage de conduite et de cabine, aux marchandises dangereuses et autres sujets, selon le cas.

11. Indiquer le document contrôlé, transporté à bord, dans lequel figurent les détails relatifs au contact, avec la référence à la page ou au paragraphe approprié (par exemple « Les détails relatifs au contact figurent dans l’OM. Gén./de base, Chapitre 1, 1.1 » ou « ... sont donnés dans les spécifications d'exploitation, page 1 » ou « ... sont donnés dans la pièce jointe au présent document »).

12. Indiquer le nom déposé de l'exploitant.

13. Inclure des références à la réglementation appropriée.

14. Indiquer la date de délivrance de l'AOC (JJ/MM/AAAA).

15. Indiquer le nom, la signature et le titre du représentant de la Régie. Un cachet officiel peut en outre être apposé sur l'AOC (identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant).

#### NMO 9.2.1.3(C) Contenu des spécifications d'exploitation

1. La mise en page des spécifications d'exploitation sera comme suit :

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS**  *(sous réserve des conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)* | | | | | | |
| **Les détails relatifs au contact avec le service de délivrance1** | | | | | | |
| Téléphone : |  | Télécopieur : |  | Courrier électronique : |  |  |
| AOC No2 : |  | Nom de l'exploitant3 : |  | Date4 : |  | Signature : |
| Faisant affaire sous le nom de : |  |  |  |  |  |  |
| Modèle de l'aéronef5 : |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Types d'exploitation : □Passagers □Fret □Autre6 : | | | |  |  |
| Zones d'exploitation7: |  |  |  | |  |
| Limitations spéciales8: |  |  |  | |  |
| **Approbation spécifique :** | **Oui** | **Non** | **Description9** | | **Remarques** |
| Marchandises dangereuses | □ | □ |  | |  |
| Exploitation par faible visibilité |  |  |  | |  |
| Approche et atterrissage | □ | □ | CAT10 : \_\_\_\_, RVR : \_\_\_\_\_m, DH : \_\_\_ pieds | |  |
| Décollage | □ | □ | RVR11 : \_\_\_\_\_m | |  |
| Crédit(s) opérationnel(s) | □ | □ | 12 | |  |
| RVSM13 □ S/O | □ | □ |  | |  |
| EDTO14 □ S/O | □ | □ | Temps au seuil15 :\_\_\_\_ minutes  Temps maximum de déroutement15 : \_\_\_ minutes | |  |
| Spécifications de navigation AR pour les opérations PBN | □ | □ | 16 | |  |
| Maintien de la navigabilité | X | X | 17 | |  |
| EFB | □ | □ | 18 | |  |
| Autre19 | □ | □ |  | |  |

1. Indiquer les coordonnées téléphoniques de la Régie, y compris l'indicatif du pays. Indiquer l’adresse de courrier électronique de la Régie et son numéro de télécopieur, si ces informations sont disponibles.

2. Indiquer le numéro de l'AOC associé.

3. Indiquer le nom déposé de l'exploitant et son nom commercial s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.

4. Indiquer la date de délivrance des spécifications d'exploitation (JJ/MM/AAAA) et signature du représentant de la Régie.

5. Indiquer la désignation CAST/OACI de la marque, du modèle, de la série ou de la série principale, si une série a été désignée (comme Boeing 737-3K2 ou Boeing-777-232), de l'aéronef. La taxonomie CAST/OACI est disponible à : http://www.intlaviationstandards.org/.

6. Indiquer tout autre type de transport (comme un service médical d'urgence).

7. Indiquer la liste de la ou des zones géographiques d'exploitation autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, région d'information de vol ou frontières nationales ou régionales), telle que définie par le service de délivrance.

8. Indiquer la liste des limitations spéciales qui s'appliquent (comme VFR seulement, de jour seulement, etc.).

9. Indiquer la liste des critères les plus permissifs pour chaque approbation spécifique (avec les critères appropriés).

10. Indiquer l’opération d'approche aux instruments concernée classifiée comme Type B (CAT II ou III). Indiquer la RVR minimale en mètres et la DH en pieds. Utiliser une ligne par catégorie d’approche indiquée.

11. Indiquer la RVR minimale de décollage approuvée en mètres ou la visibilité horizontale équivalente si la RVR n’est pas utilisée. Une ligne peut être utilisée par approbation si des approbations différentes sont accordées.

12. Indiquer la liste des capacités embarquées (atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS, etc.) et les crédits opérationnels associés qui ont été accordés.

13. Cocher la case sans objet (S/O) uniquement si le plafond maximum de l'aéronef est inférieur au FL 290.

14. Indiquer la liste des approbations spécifiques EDTO, le cas échéant. S'il n'y a pas d’EDTO, sélectionner « S/O ». Si l’approbation EDTO ne s’applique pas conformément aux dispositions de l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I : 4.7, sélectionner « S/O ». Dans le cas contraire, un temps au seuil et un temps maximum de déroutement doivent être indiqués.

15. Le temps au seuil et le temps maximum de déroutement peuvent également être indiqués en termes de distance (en milles nautiques). Les détails de chaque combinaison avion-moteur pour laquelle le temps au seuil est établi et un temps maximum de déroutement a été accordé peuvent être indiqués dans la rubrique « remarques ». Une ligne peut être utilisée par approbation si des approbations différentes sont accordées.

16. PBN : Utiliser une ligne pour chaque approbation des spécifications de navigation AR pour la PBN (par exemple, RNP, AR, APCH), avec les limitations appropriées indiquées dans la colonne « Description ».

17. Indiquer le nom de la personne/de l'organisation ayant pour responsabilité de s'assurer du maintien de la navigabilité de l'aéronef et la réglementation exigeant le travail, dans le cadre de la réglementation de l'AOC ou d'une approbation spécifique (comme EC2042/2003, Partie M, Sous-partie G).

18. Indiquer les fonctions EFB utilisées pour l'exploitation sans danger des avions et toute limitation en vigueur.

19. Indiquer les autres autorisations ou données, en utilisant une ligne (ou une case à plusieurs lignes) par autorisation (comme autorisations d'approche spéciale, performance de navigation approuvée).

OACI, Annexe 6, Partie I : Appendice 6-1, 3.0

#### N**MO 9.3.2.2 Personnel de gestion requis pour les opérations de transport aérien commercial**

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'arranger pour assurer la continuité de la supervision si l'exploitation est effectuée en l'absence de quelque membre que ce soit du personnel de direction requis.
2. Le personnel de direction requis doit travailler, par contrat, pendant un nombre d'heures suffisant pour que les fonctions de gestion soient assurées.
3. Une personne occupant un poste de direction requis pour le titulaire d'un AOC n'est pas autorisée à occuper un poste similaire auprès de quelque autre titulaire d'un AOC que ce soit, sauf sur dérogation accordée par la Régie.
4. Les qualifications minimales requises initialement pour un directeur d'exploitation sont les suivantes :
5. Une ATPL ; et
6. Trois ans d'expérience en tant que commandant de bord d'opérations de transport aérien commercial :
   * + 1. D'un aéronef gros porteur si le titulaire de l'AOC en exploite ; ou
       2. D'un aéronef gros porteur ou non si le titulaire de l'AOC n'exploite que les petits aéronefs.
7. Les qualifications minimales de pilote en chef sont les suivantes :
8. Une ATPL avec les qualifications appropriées pour au moins un des aéronefs utilisés pour les opérations du titulaire de l'AOC ; et
9. Trois ans d'expérience en tant que commandant de bord d'opérations de transport aérien commercial :
   * + 1. D'un aéronef gros porteur si le titulaire de l'AOC en exploite ; ou
       2. D'un aéronef gros porteur ou non si le titulaire de l'AOC n'exploite que les petits aéronefs.

N. B. : La Régie peut accepter une licence de pilote professionnel avec qualification aux instruments au lieu d'une ATPL si les impératifs relatifs au commandant de bord pour les opérations effectuées ne requièrent qu'un certificat de pilote de l'aviation commerciale.

1. Les qualifications minimales requises pour un directeur de la maintenance sont les suivantes :
2. Une licence d’AMT avec qualifications cellule et groupe motopropulseur ;
3. Trois ans d'expérience de maintenance dans la même catégorie et la même classe d'aéronef utilisé par le titulaire de l'AOC, dont une année à un poste assurant la remise en service d'aéronefs ; et
4. Une année d'expérience en supervision de la maintenance d'aéronefs de la même catégorie et de la même classe que ceux qui sont utilisés par le titulaire de l'AOC.
5. Les qualifications minimales d’inspecteur en chef sont les suivantes :
6. Une licence d’AMT avec qualifications cellule et groupe motopropulseur ; et
7. Trois ans d'expérience de maintenance dans la même catégorie et la même classe d'aéronef utilisé par le titulaire de l'AOC, dont une année à un poste assurant la remise en service d'aéronefs.
8. Le titulaire d'un AOC est autorisé à employer une personne ne répondant pas aux qualifications ou à l'expérience appropriées si la Régie accorde une dérogation après avoir jugé que cette personne possède une expérience comparable et peut exercer de façon efficace les fonctions de direction requises.

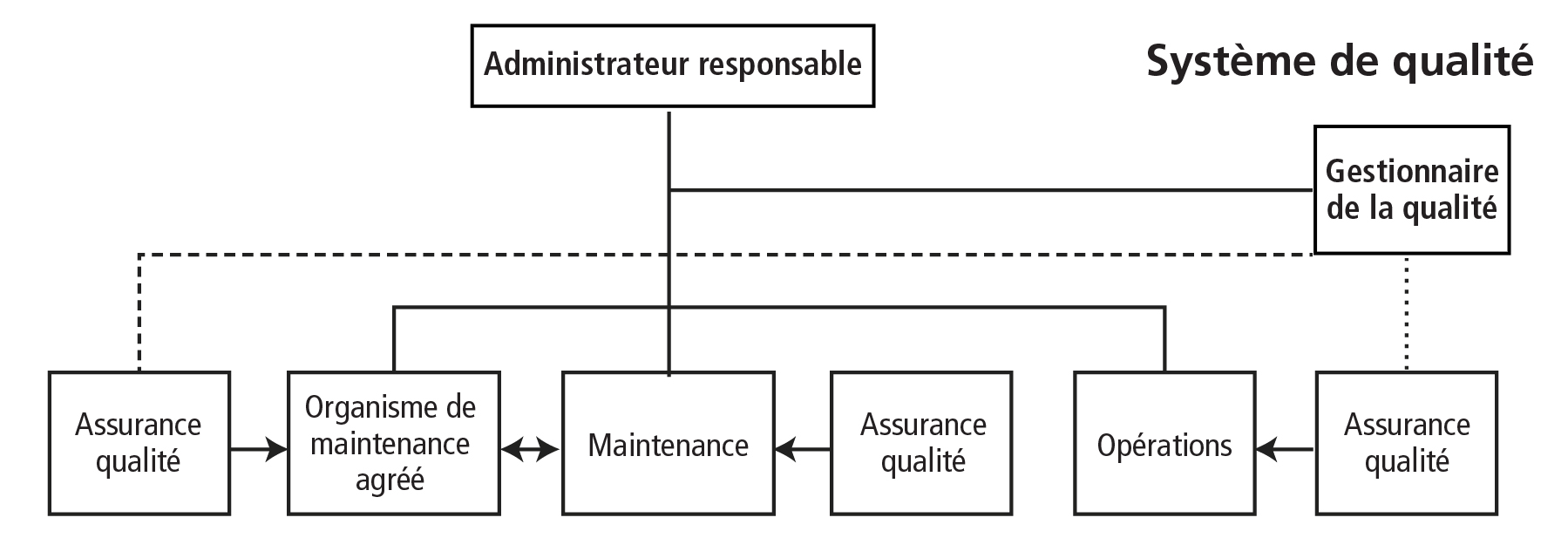
14 CFR 119.67

#### NMO 9.3.2.3 Système de qualité

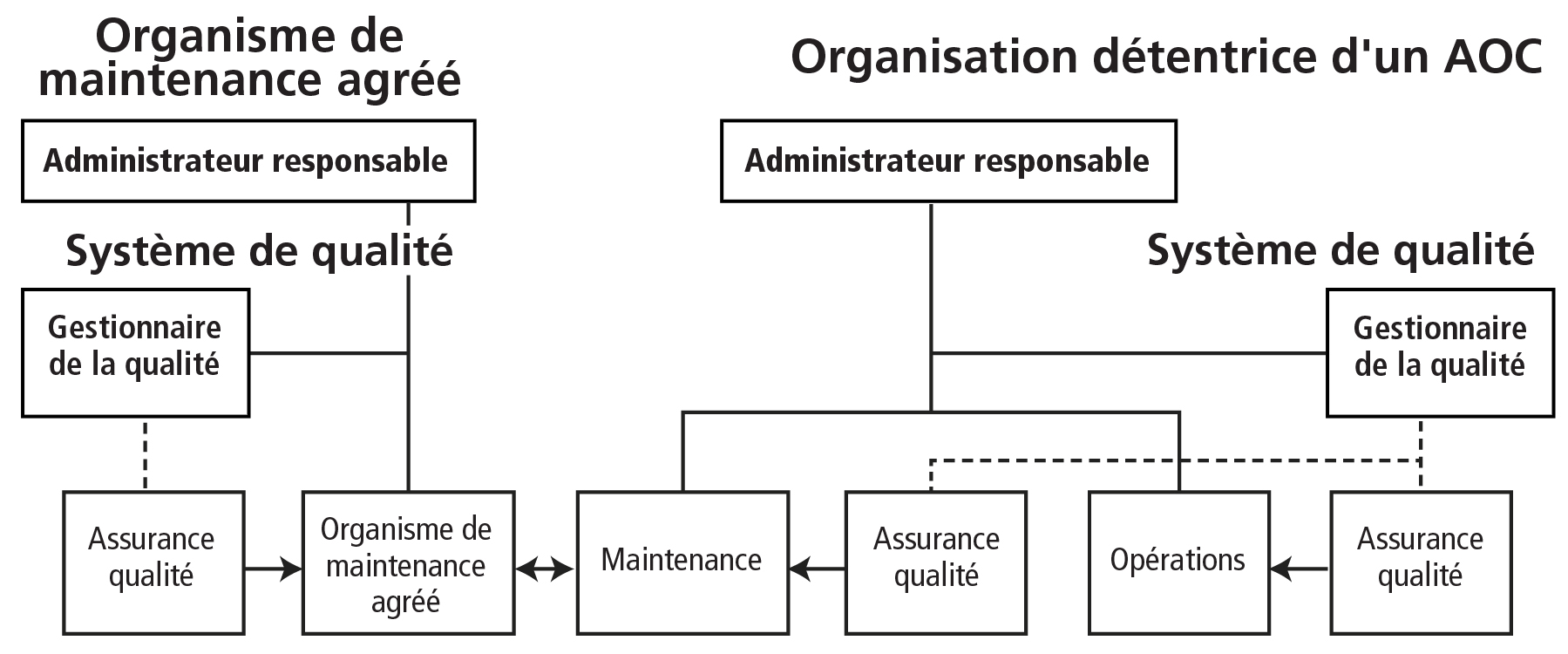
Afin de démontrer qu'il se conforme au paragraphe 9.3.2.3 de la présente partie, un titulaire d'AOC établit son système qualité conformément aux instructions et informations figurant aux paragraphes suivants.

|  |
| --- |
| 1. Généralités |
| * 1. Terminologie. |
| * + 1. Les termes et expressions utilisés dans le contexte des impératifs pour un système qualité d'un exploitant signifient ce qui suit : |
| * + - 1. **Gestionnaire responsable.** La personne acceptable pour la Régie, qui détient des pouvoirs accordés par la société constituée pour assurer que toutes les fonctions opérationnelles et de maintenance puissent être financées et exécutées conformément aux normes requises par la Régie et tout autre impératif supplémentaire requis par l'exploitant. |
| * + - 1. **Assurance de la qualité.** Par opposition au contrôle de la qualité, fait entrer en jeu des activités dans les domaines des affaires, des systèmes et des audits techniques. Un ensemble d'actions prédéterminées et systématiques qui sont requises pour établir un degré de confiance adéquat dans le fait qu'un produit ou un service répond aux impératifs de qualité. |
| * 1. But du système qualité. |
| * + 1. Le système de qualité doit permettre à l'exploitant d'assurer le suivi de sa conformité à la présente réglementation, à son système de manuels et à toute autre norme spécifiée par l'exploitant ou la Régie pour assurer une exploitation sans danger et des aéronefs et produits aéronautiques en bon état de navigabilité. |
| * 1. Structure organisationnelle. |
| * + 1. L’exploitant peut définir la structure fondamentale du système qualité en fonction de la taille et de la complexité de l’exploitation qu'il supervise. |
| * + 1. Les références faites aux grands et petits exploitants ailleurs dans la présente réglementation sont régies par la capacité des aéronefs (c'est-à-dire plus ou moins de 20 places) et leur masse (soit une masse maximale certifiée au décollage supérieure ou inférieure à 10 000 kg). Une telle terminologie ne s'applique pas lorsque l'on considère l'échelle d'une opération et le système de qualité requis. En conséquence, dans le contexte des systèmes qualité, les exploitants doivent être répartis en catégories en fonction du nombre de leur personnel à plein temps. |
| * + 1. Un exploitant est classifié en fonction du nombre d’employés à plein temps. En ce qui concerne les systèmes qualité, les exploitants ayant 5 employés ou moins à plein temps sont réputés « très petits », alors que ceux qui en ont entre 6 et 20 sont réputés « petits » exploitants. Dans ce contexte, « à plein temps » signifie travaillant 35 heures par semaine au moins, à l'exclusion des temps de vacances. |
| * + 1. Il se peut que les systèmes qualité complexes soient inappropriés pour les petits ou très petits exploitants et que les exigences administratives requises par un système complexe pour la rédaction de manuels et de procédures relatives à la qualité soient excessives pour les ressources de l’exploitant en question. Il est donc accepté que de tels exploitants peuvent adapter leur système qualité en fonction de leur taille et de leur complexité, et affectent les ressources en conséquence. |
| * + 1. Il peut être approprié pour les petits et très petits exploitants d'élaborer un programme d'assurance de la qualité qui se repose sur une liste de pointage. Celle-ci doit être assortie d'un calendrier requérant que tout ce qui y figure soit accompli dans des délais spécifiés, ainsi qu'une déclaration indiquant qu'un examen périodique a été fait par la direction. Un passage en revue indépendant du contenu de la liste de pointage et de ce qui a été atteint en ce qui concerne l'assurance de la qualité devrait être fait occasionnellement. |
| * + 1. Un « petit » exploitant peut décider de faire appel à des auditeurs internes, externes, ou une combinaison des deux. Dans de tels cas, il serait acceptable que des spécialistes externes et/ou des organismes qualifiés effectuent les audits de qualité au nom du gestionnaire de la qualité. |
| * 1. Portée. |
| * + 1. Le système qualité doit aborder au moins ce qui suit : |
| * + - 1. Terminologie pertinente ; |
| * + - 1. Impératifs en vigueur de la présente réglementation ; |
| * + - 1. Toute norme et pratique supplémentaire de l’exploitant ; |
| * + - 1. Une description de l’exploitant, dont sa structure opérationnelle ; |
| * + - 1. L’identification des personnes responsables de l’élaboration, de l’établissement et de la gestion du programme d’assurance de la qualité, dont une description de leurs fonctions et responsabilités ; |
| * + - 1. Sections pertinentes des manuels, rapports et dossiers, dont la liste de distribution de tous les exemplaires contrôlés ; |
| * + - 1. La politique de l'exploitant relative à la qualité ; |
| * + - 1. Les procédures relatives à la qualité ; |
| * + - 1. Un programme d'assurance de la qualité, comprenant : |
| * + - * 1. Le calendrier du processus de suivi ; |
| * + - * 1. Les procédures d'audit ; |
| * + - * 1. Les procédures de compte-rendu ; |
| * + - * 1. Les procédures de suivi et celles relatives aux mesures correctives ; et |
| * + - * 1. Un système d'enregistrement. |
| * + - 1. Les ressources financières, matérielles et humaines requises ; et |
| * + - 1. Les impératifs en matière de formation. |
| * 1. Caractéristiques relatives à la sécurité. |
| * + 1. Si cela est approprié, un exploitant incorpore les caractéristiques suivantes relatives à la sécurité dans ses politiques, procédures et processus : |
| * + - 1. Autorité ; |
| * + - 1. Responsabilité ; |
| * + - 1. Procédures ; |
| * + - 1. Contrôles ; |
| * + - 1. Mesure des processus ; et |
| * + - 1. Interfaces. |
| * 1. Documentation pertinente. |
| * + 1. Le système qualité requis peut être documenté dans l’OM ou dans un manuel de qualité à part. Dans tous les cas, ladite documentation doit : |
| * + - 1. Contenir les instructions et les informations pour permettre au personnel concerné de faire son travail avec un haut niveau de sécurité ; |
| * + - 1. Être facile à réviser ; |
| * + - 1. Permettre au personnel de déterminer son statut actuel en matière de révision ; |
| * + - 1. Avoir la date de la plus récente révision imprimée sur chaque page ; |
| * + - 1. Ne pas être contraire à toute réglementation en vigueur ou aux spécifications d'exploitation de l’exploitant ; et |
| * + - 1. Viser les réglementations en vigueur. |
| * + 1. Chaque document défini dans la structure du système qualité d’un exploitant est soumis au contrôle de la documentation. Les procédures de contrôle de la documentation garantissent que les documents sont : |
| * + - 1. Autorisés ; |
| * + - 1. Adéquats ; |
| * + - 1. Classés en fonction de la sécurité ; |
| * + - 1. Harmonisés une fois qu'ils sont achevés ; |
| * + - 1. Révisés et amendés lorsque cela est nécessaire ; |
| * + - 1. Distribués adéquatement ; |
| * + - 1. Stockés adéquatement ; |
| * + - 1. Réexaminés périodiquement ; et |
| * + - 1. Traités adéquatement. |
| * 1. Politique relative à la qualité. |
| * + 1. Un exploitant établit une politique relative à la qualité, qui est une déclaration écrite officielle constituant un engagement pris par le gestionnaire responsable quant à la définition du système qualité et ce qu'il doit accomplir. |
| * + 1. La politique relative à la qualité reflète la conformité initiale et continue à la présente réglementation, au système de manuels de l’exploitant, et à tout autre impératif défini par l’exploitant ou la Régie. |
| * + 1. La politique relative à la qualité définit clairement le but, la structure, l’objet principal et les objectifs de l’exploitant, ainsi que tous les services qu'il opère. |
| * 1. Gestion de la qualité. |
| * + 1. En ce qui concerne le texte du paragraphe 9.3.2.2(a) de la présente partie, « gestionnaire responsable » signifie l'administrateur général/le président/l'administrateur délégué/le directeur général, etc. de l'organisme de l'exploitant qui, en vertu de son poste, a la responsabilité générale (y compris financière) de la gestion de l'organisme. |
| * + 1. Le gestionnaire assume la responsabilité générale du système de qualité de l'exploitant, ce qui comprend la fréquence, le format et la structure des activités d'évaluation interne de la gestion comme prescrit au paragraphe 2.11 de la présente NMO. |
| * + 1. La fonction du gestionnaire de la qualité est d’assurer le suivi de la conformité et de l’adéquation des procédures requises pour assurer la sécurité des pratiques et la navigabilité des aéronefs et produits aéronautiques, comme requis par la présente réglementation. |
| * + 1. Le gestionnaire de la qualité a pour responsabilité de s'assurer que le programme d'assurance de la qualité soit correctement mis en place, exécuté et maintenu. |
| * + 1. Le gestionnaire de la qualité doit : |
| * + - 1. Rendre compte au gestionnaire responsable ; |
| * + - 1. Ne pas faire partie du personnel de direction requis ; et |
| * + - 1. Avoir accès à toutes les parties de l'exploitation et, si nécessaire, à toute exploitation effectuée par sous-traitance. |
| * + 1. Dans le cas d'un très petit ou petit exploitant, comme défini au paragraphe 1.3.3 de la présente NMO, les postes de gestionnaire responsable et de gestionnaire de la qualité peuvent être combinés. |
| * 1. Système d'information en retour. |
| * + 1. Le système qualité comprend un système d'information en retour pour le gestionnaire responsable afin de s'assurer que les mesures correctives soient identifiées et abordées promptement. |
| * + 1. Ce système doit aussi spécifier qui doit rectifier les anomalies et la non-conformité dans chaque cas particulier et la procédure à suivre si les mesures correctives ne sont pas prises dans des délais appropriés. |
| 1. Programme d'assurance de la qualité |
| * 1. Introduction. |
| * + 1. Le programme d’assurance de la qualité doit comprendre toutes les mesures prévues et systématiques requises pour assurer que chaque fonction opérationnelle ou de maintenance est exercée conformément à tous les impératifs, toutes les normes et toutes les procédures pertinentes. |
| * 1. Plan du programme d'assurance de la qualité. |
| * + 1. Un exploitant décrit ses devoirs, ses responsabilités et ses procédures au titre de l’assurance de la qualité dans un plan de programme. |
| * + 1. Les termes et les éléments définis dans ledit plan doivent correspondre à ceux définis dans le système de manuels de l’exploitant. |
| * + 1. Des exemplaires du plan de programme sont distribués à l’ensemble du personnel concerné. |
| * + 1. Le plan est révisé dès que cela est nécessaire afin qu’il continue à refléter les devoirs, les responsabilités et les procédures actuels de l’exploitant au titre de l’assurance de la qualité. |
| * 1. Suivi. |
| * + 1. Le suivi assuré au sein du système qualité a pour but principal d'enquêter et de juger son efficacité et ainsi assurer que la politique définie et les normes opérationnelles et de maintenance sont continuellement respectées. |
| * + 1. Le suivi est basé sur ce qui suit : |
| * + - 1. Des inspections de la qualité ; |
| * + - 1. Des audits de la qualité ; |
| * + - 1. Des mesures correctives ; et |
| * + - 1. Un suivi en aval. |
| * + 1. L'exploitant élabore et publie une procédure relative à la qualité pour surveiller continuellement la conformité à la réglementation. Cette activité de suivi a pour but d’éliminer les causes d'une performance non satisfaisante. |
| * + 1. Toute non-conformité constatée à la suite du suivi doit être communiquée au gestionnaire ayant pour responsabilité de prendre une mesure corrective ou, si cela est approprié, au gestionnaire responsable. Une telle non-conformité doit être enregistrée pour enquête plus approfondie afin d'en déterminer la cause et de permettre la recommandation d'une mesure corrective appropriée. |
| * 1. Inspection de la qualité. |
| * + 1. L'inspection de la qualité a pour but principal d'observer un événement, une action, un document, etc. spécifique afin de vérifier si les procédures établies et les impératifs sont respectés durant cet événement et si la norme requise est atteinte. |
| * + 1. Les domaines typiques faisant l'objet d'une inspection de la qualité sont : |
| * + - 1. Opérations aériennes de fait ; |
| * + - 1. Dégivrage et antigivrage au sol ; |
| * + - 1. Services de soutien au col ; |
| * + - 1. Contrôle du chargement |
| * + - 1. La maintenance ; |
| * + - 1. Normes techniques ; et |
| * + - 1. Normes de formation. |
| * + 1. Les méthodes typiquement utilisées pour les inspections de qualité portant sur la maintenance sont, entre autres : |
| * + - 1. Échantillon des produits ─ l'examen d'une pièce constituant un échantillon représentatif des produits aéronautiques de la flotte aérienne ; |
| * + - 1. Échantillon des défauts ─ le suivi des résultats de la rectification des défauts ; |
| * + - 1. Échantillon de dérogation ─ le suivi de toute dérogation pour ne pas effectuer la maintenance à temps ; |
| * + - 1. Échantillon de maintenance effectuée en temps voulu ─ le suivi du moment (heures de vol/temps civil/cycles de vol, etc.) où les aéronefs et produits aéronautiques sont amenés pour des travaux de maintenance ; et |
| * + - 1. Échantillons de rapports de conditions de non navigabilité et d'erreurs de maintenance des aéronefs et de leurs composants. |
| * 1. Audit de la qualité. |
| * + 1. Un audit de la qualité est un examen systématique et indépendant visant à déterminer si les activités relatives à la qualité et les résultats qui y sont liés sont conformes aux arrangements prévus et si ces arrangements sont exécutés de façon efficace et conviennent pour réaliser les objectifs. |
| * + 1. Les audits doivent porter au moins sur les processus et les procédures suivants ayant trait à l’assurance de la qualité : |
| * + - 1. Une déclaration expliquant la portée de l'audit ; |
| * + - 1. La planification et la préparation ; |
| * + - 1. La collecte et l'enregistrement de preuves ; et |
| * + - 1. L'analyse des preuves. |
| * + 1. Les techniques qui contribuent à un audit efficace sont les suivantes : |
| * + - 1. Des entretiens ou des discussions avec le personnel ; |
| * + - 1. Un passage en revue des documents publiés ; |
| * + - 1. L'examen d'un échantillon adéquat de dossiers ; |
| * + - 1. L'observation d'activités constituant l'opération ; et |
| * + - 1. La préservation de documents et l'enregistrement d'observations. |
| * 1. Auditeurs. |
| * + 1. Un exploitant peut décider, en fonction de la complexité de l'exploitation, s'il doit avoir recours à une équipe d'audit ou à un seul auditeur. Quel que soit le cas, l'équipe d'audit ou l'auditeur doit posséder l'expérience appropriée en matière d'exploitation et/ou de maintenance. |
| * + 1. Les responsabilités des auditeurs doivent être clairement définies dans la documentation pertinente. |
| * 1. Indépendance des auditeurs. |
| * + 1. Les auditeurs ne doivent pas être impliqués de quelque façon que ce soit dans les activités quotidiennes devant faire l'objet d'un audit. Un exploitant peut non seulement utiliser les services d'un personnel spécialisé employé à plein temps par un service séparé pour la qualité, mais aussi entreprendre la surveillance de domaines ou activités spécifiques en faisant appel à des auditeurs à temps partiel. Un exploitant dont la structure ou l'importance ne justifie pas des auditeurs à plein temps peut assurer la fonction d'audit en utilisant du personnel à temps partiel de sa propre exploitation ou de sources externes, aux termes d'un accord acceptable pour la Régie. Dans tous les cas, l'exploitant doit élaborer des procédures convenables pour assurer que les personnes directement responsables des activités devant faire l'objet de l'audit ne soient pas sélectionnées pour faire partie de l'équipe d'audit. Lorsque des auditeurs externes sont utilisés, il est essentiel que tout spécialiste externe connaisse bien le type d'opération et/ou de maintenance à laquelle l'exploitant se livre. |
| * + 1. Le programme d'assurance de la qualité de l'exploitant doit identifier les personnes de l’exploitation ayant l'expérience, la responsabilité et les pouvoirs pour : |
| * + - 1. Effectuer des inspections et des audits de la qualité dans le cadre d'un programme continu d'assurance de la qualité ; |
| * + - 1. Identifier et enregistrer tout sujet de préoccupation ou les conclusions et les preuves nécessaires pour les corroborer ; |
| * + - 1. Lancer ou recommander des solutions aux sujets de préoccupation ou aux conclusions par le biais de voies désignées de compte-rendu ; |
| * + - 1. Vérifier la mise en œuvre des solutions dans des délais spécifiques ; et |
| * + - 1. Rendre directement compte au gestionnaire de la qualité. |
| * 1. Portée de l'audit. |
| * + 1. Un exploitant surveille la conformité avec les procédures opérationnelles et de maintenance qu’il a conçues pour assurer la sécurité de l’exploitation et la navigabilité des aéronefs et produits aéronautiques, ainsi que le bon état de fonctionnement de l’équipement opérationnel et de sécurité. Ce faisant, ils doivent au minimum et lorsque cela s'avère approprié, assurer le suivi de ce qui suit : |
| * + - 1. Les plans et les objectifs de la compagnie ; |
| * + - 1. Les procédures opérationnelles et de maintenance ; |
| * + - 1. La sécurité des vols ; |
| * + - 1. La certification de l'exploitant, dont ses spécifications d'exploitation ; |
| * + - 1. La supervision ; |
| * + - 1. La performance de l'aéronef ; |
| * + - 1. Les opérations tout temps ; |
| * + - 1. La masse, le centrage et le chargement de l'aéronef ; |
| * + - 1. Les instruments et l'équipement de sécurité ; |
| * + - 1. Les manuels, carnets et dossiers ; |
| * + - 1. Les limitations du temps de travail, les impératifs de repos et la programmation ; |
| * + - 1. L'interface entre la maintenance et l'exploitation de l'aéronef ; |
| * + - 1. L'emploi de la MEL ; |
| * + - 1. Les programmes de maintenance et de maintien de la navigabilité ; |
| * + - 1. La gestion des CN ; |
| * + - 1. La réalisation de la maintenance ; |
| * + - 1. Les points d'entretien différés ; |
| * + - 1. Les marchandises dangereuses ; |
| * + - 1. La sécurité ; et |
| * + - 1. La formation. |
| * + 1. Quels que soient les arrangements institués, un exploitant demeure le responsable ultime du système qualité et de l'exécution et du suivi des mesures correctives. |
| * 1. Programmation des audits. |
| * + 1. Un programme d'assurance de la qualité doit comprendre un calendrier défini d'audit et un cycle d'examens périodiques par domaines. |
| * + 1. Un exploitant doit établir un calendrier des audits à effectuer durant une période donnée de l'année. Tous les aspects de l'exploitation doivent être passés en revue dans les 12 mois, conformément au programme d’assurance de la qualité, sauf si une prolongation de la période d'audit est acceptée comme expliqué ci-après. Un exploitant peut augmenter la fréquence des audits à sa discrétion, mais ne peut la réduire sans l'accord de la Régie. La fréquence des audits ne doit pas être inférieure à une période de 24 mois. |
| * + 1. Lorsqu’un exploitation définit le calendrier des audits, il doit tenir compte de changements importants apportés à la gestion, à l’exploitation, à la technologie ou à la présente réglementation. |
| * + 1. Le calendrier doit être souple et permettre des audits imprévus lorsque des tendances sont identifiées. |
| * + 1. Si la fonction de l'audit indépendant de la qualité est exercée par des auditeurs externes, le calendrier d'audit doit figurer dans la documentation pertinente. |
| * 1. Mesures correctives et suivi. |
| * + 1. Plans relatifs aux mesures correctives |
| * + - 1. Le programme d'assurance de la qualité doit comprendre des procédures visant à assurer que des plans de mesures correctives soient élaborés à la suite des conclusions de l'audit. Ces procédures doivent assurer le suivi des actions correctives pour vérifier leur efficacité et leur exécution. C'est le service de l'organisme mentionné dans le rapport dans lequel la conclusion a été faite qui est responsable, sur le plan opérationnel, de la mise en œuvre d'une mesure corrective. Le gestionnaire responsable a pour responsabilité ultime d'attribuer des ressources pour la mesure corrective et de s'assurer, par le biais du gestionnaire de la qualité, que la mesure corrective a rétabli la conformité aux impératifs de la Régie et à tout impératif supplémentaire défini par l'exploitant. |
| * + - 1. À la suite de l’inspection/audit de la qualité, les individus responsables de la gestion du programme d’assurance de la qualité doivent faciliter le processus de mise en place des actions correctives en déterminant : |
| * + - * 1. L’identification et le degré de gravité de toute conclusion ou préoccupation, et le besoin de prendre immédiatement une mesure corrective ; |
| * + - * 1. Les preuves objectives afin de déterminer la ou les causes profondes de la conclusion ou de la préoccupation ; |
| * + - * 1. L’identification des mesures correctives prévues, qui garantiront que la violation ou la préoccupation apparentes ne se reproduiront pas ; |
| * + - * 1. Un calendrier d’exécution, comprenant un délai pour la mise en place des mesures correctives ; et |
| * + - * 1. Les personnes ou services responsables de la mise en œuvre des mesures correctives. |
| * + 1. Suivi en aval. |
| * + - 1. Les audits de suivi doivent être prévus lorsque cela s'avère nécessaire pour vérifier que les mesures correctives ont été appliquées et qu'elles ont donné les résultats attendus. |
| * + - 1. Le gestionnaire de la qualité doit : |
| * + - * 1. S’assurer que des plans de mesures correctives sont élaborés en réponse aux non-conformité constatées ; |
| * + - * 1. Vérifier que les mesures correctives comprennent tous les éléments indiqués au paragraphe 2.10.1 de la présente NMO ; |
| * + - * 1. Suivre la mise en œuvre des plans de mesures correctives et assurer qu'ils soient menés à bien ; |
| * + - * 1. Donner à la direction une évaluation indépendante de l’élaboration du plan de mesures correctives, de sa mise en œuvre et de son exécution complète ; et |
| * + - * 1. Être à l’initiative d’évaluations de suivi en aval prévues ou imprévues, pour garantir l’efficacité des mesures correctives définies dans le plan correspondant. |
| * 1. Évaluation par la direction. |
| * + 1. Une évaluation par la direction est un passage en revue exhaustif, systématique et documenté, par celle-ci, du système qualité et des politiques et procédures de l’exploitant. L’évaluation par la direction doit examiner : |
| * + - 1. Les résultats des inspections, audits et autres indicateurs de la qualité ; et |
| * + - 1. L'efficacité générale de l'organisme de gestion pour atteindre les objectifs déclarés. |
| * + 1. Une évaluation par la direction doit identifier et corriger les tendances et prévenir, si possible, toute non-conformité future. Les conclusions et recommandations qui font suite à une évaluation doivent être soumises par écrit au gestionnaire responsable pour qu'il prenne des mesures. Il doit s'agir d'une personne détenant les pouvoirs nécessaires pour résoudre les déficiences et manquements et prendre des mesures. |
| * + 1. Le gestionnaire responsable doit décider de la fréquence, du format et de la structure des activités internes d'évaluation par la direction. |
| * 1. Dossiers. |
| * + 1. L’exploitant maintient des dossiers exacts, exhaustifs et accessibles à tout moment qui documentent les résultats de son programme d’assurance de la qualité. Les dossiers constituent des données essentielles qui permettent à un exploitant d'analyser et de déterminer les causes profondes de non-conformité pour que les domaines en question puissent être identifiés et abordés. |
| * + 1. Les dossiers suivants doivent être conservés pendant 5 années : |
| * + - 1. La programmation des audits ; |
| * + - 1. Les rapports d'inspection et d'audit de la qualité ; |
| * + - 1. Les rapports d’évaluations spéciales, dont les tendances ou autres raisons justifiant la programmation d’une évaluation spéciale ; |
| * + - 1. Les réponses aux constatations ou aux préoccupations figurant dans lesdits rapports ; |
| * + - 1. Les plans de mesures correctives et les rapports soumis en réponse aux constatations ; |
| * + - 1. Les rapports de suivi et de clôture ; et |
| * + - 1. Les rapports d'évaluation par la direction. |
| * + 1. Un exploitant doit conserver et sécuriser les dossiers sur son lieu de travail. |
| * + 1. Tous les dossiers doivent être produits à la Régie pour examen. |
| * + 1. Les renseignements confidentiels sont protégés conformément aux lois et à la réglementation en vigueur. |
| 1. Responsabilité de l'assurance de la qualité pour les sous-traitants |
| * 1. Sous-traitants. |
| * + 1. Un exploitant peut décider de sous-traiter certaines activités à des organismes externes pour la prestation de services ayant trait à des domaines tels que : |
| * + - 1. Dégivrage et antigivrage au sol ; |
| * + - 1. Service d'escale ; |
| * + - 1. La maintenance ; |
| * + - 1. Soutien au vol (dont calcul de la performance, planification du vol, base de données de navigation et régulation) ; |
| * + - 1. Formation ; et |
| * + - 1. Préparation de manuels. |
| * + 1. C'est l'exploitant qui a la responsabilité ultime du produit ou du service fourni par le sous-traitant. Il doit exister un accord écrit entre l'exploitant et le sous-traitant, définissant clairement les services ayant trait à la sécurité et la qualité à fournir. Les activités du sous-traitant liées à la sécurité, pertinentes à l'accord, doivent être comprises dans le programme d'assurance de la qualité de l'exploitant. |
| * + 1. L'exploitant doit s'assurer que le sous-traitant détient l'autorisation ou l’approbation nécessaire lorsque cela est requis et dispose des ressources et du personnel compétent nécessaires pour effectuer le travail. |
| 1. Briefing et formation relatifs à la qualité |
| * 1. Généralités. |
| * + 1. Un exploitant doit organiser pour tout le personnel un briefing, bien planifié et doté des ressources nécessaires, sur les questions de qualité. |
| * + 1. Les responsables de la gestion du système qualité doivent être formés à ce qui suit : |
| * + - 1. Une introduction au concept du système de qualité ; |
| * + - 1. La gestion de la qualité ; |
| * + - 1. Le concept de l'assurance de la qualité ; |
| * + - 1. Les manuels relatifs à la qualité ; |
| * + - 1. Les techniques d'audit ; |
| * + - 1. L'établissement des rapports et des dossiers ; et |
| * + - 1. La façon dont le système qualité fonctionne dans l’exploitation. |
| * + 1. Du temps est consacré à la formation de chaque personne impliquée dans la gestion de la qualité, et au briefing des personnes non responsables de ladite gestion. L'allocation du temps et des ressources peut dépendre de l'importance et de la complexité de l'exploitant. |
| * 1. Sources de formation. |
| * + 1. Des cours en gestion de la qualité sont offerts par les diverses institutions nationales et internationales pour les normes et un exploitant peut envisager d'offrir de tels cours aux personnes qui prendront probablement part à la gestion des systèmes de qualité. Un exploitant doté de personnel suffisamment et adéquatement qualifié peut envisager de dispenser ses formations en interne. |

1. Les schémas suivants illustrent deux exemples typiques d'organisation relative à la qualité d'un exploitant.
   1. Système qualité au sein de l’organisme du titulaire de l’AOC, lorsque ce dernier est également un AMO certifié aux termes de la Partie 6 de la présente réglementation.



* 1. Système qualité apparenté à l'organisme du titulaire d'un AOC lorsque la maintenance des aéronefs est effectuée sous contrat par un AMO qui ne fait pas partie de celui du titulaire de l'AOC.



#### NMO 9.3.2.5 Conservation des documents

1. Un exploitant doit s'assurer que les informations ou la documentation suivantes sont conservées pendant les durées indiquées au tableau ci-après :

|  |  |
| --- | --- |
| Tableau de conservation des dossiers | |
| Dossiers de l'équipage de conduite | Période de conservation |
| Temps de vol, de service et de repos | 2 ans |
| Licence et certificat médical | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant |
| Formation au sol et en vol (tous les types) | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant |
| Formation de qualification pour route et aérodrome/héliport | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant |
| Formation aux marchandises dangereuses | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant |
| Formation en matière de sécurité. | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant |
| Vérifications des compétences et de qualification (tous les types) | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de conduite a quitté le service de l'exploitant |
| Dossiers de l'équipage de cabine |  |
| Temps de vol, de service et de repos | 2 ans |
| Licence, si cela s’applique | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant |
| Formation au sol et en vol (tous les types) et vérifications des qualifications | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant |
| Formation aux marchandises dangereuses | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant |
| Formation en matière de sécurité. | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant |
| Vérifications des compétences | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant |
| Dossiers des autres membres du personnel du titulaire de l’AOC |  |
| Formation/qualification d'autres membres du personnel pour lesquels la présente réglementation requiert un programme d'instruction homologuée | Jusqu'à 12 mois après que l'employé a quitté le service de l'exploitant |
| Licence, si elle est requise, et certificat médical, s'il est requis | Jusqu'à 12 mois après que l'employé a quitté le service de l'exploitant |
| Vérifications de l'aptitude professionnelle ou des compétences, si cela est requis | Jusqu'à 12 mois après que l'employé a quitté le service de l'exploitant |
| Formulaires de préparation de vol |  |
| Manifestes de chargement rempli | Trois mois après la fin du vol |
| Rapports relatifs à la masse et au centrage. | Trois mois après la fin du vol |
| Autorisation d'envoi | Trois mois après la fin du vol |
| Plans de vol | Trois mois après la fin du vol |
| Manifestes de passagers | Trois mois après la fin du vol |
| Bulletins météorologiques | Trois mois après la fin du vol |
| Dossiers des enregistreurs de bord |  |
| Enregistrements des conversations dans les postes de pilotage | Conservés après un accident ou un incident pendant 60 jours ou plus si la Régie le demande |
| Enregistrements des données de vol | Conservés après un accident ou un incident pendant 60 jours ou plus si la Régie le demande |
| Livret technique d'aéronef |  |
| Section du carnet de route | 2 ans |
| Section de la maintenance | 2 ans |
| Dossiers de maintenance des aéronefs |  |
| La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de toutes les pièces à durée de vie limitée | 3 mois après que l'unité concernée a été définitivement retirée du service |
| L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité | 3 mois après que l'unité concernée a été définitivement retirée du service |
| Les détails appropriés sur les modifications et réparations faites à l'aéronef et aux produits aéronautiques | 3 mois après que l'unité concernée a été définitivement retirée du service |
| La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou des produits aéronautiques sujets à une révision obligatoire | 3 mois après que l'unité concernée a été définitivement retirée du service |
| Les dossiers de maintenance détaillés montrant que tous les impératifs requis pour la signature d'une fiche de maintenance ont été satisfaits | Un an après la signature de la fiche de maintenance |
| Autres dossiers |  |
| Plan de vol exploitation | Trois mois après la fin du vol |
| Dossiers du système qualité | 5 ans |
| Document d'expédition de marchandises dangereuses | Six mois après la fin du vol |
| Liste de pointage d'acceptation de marchandises dangereuses | Six mois après la fin du vol |
| Dossiers sur le dosage des rayonnements cosmiques et solaires, si le titulaire de l'AOC exploite des aéronefs volant à plus de 15 000 m d'altitude | Jusqu'à 12 mois après que le membre de l'équipage a quitté le service du titulaire de l'AOC |

N. B. : Voir paragraphe 9.4.1.5 de la présente partie pour les détails portant sur la section du carnet de route et paragraphe 9.5.1.8 de la présente partie pour ceux qui ont trait à la section dossier de maintenance du livret technique d'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.10.3 ; 4.2.11.2 ; 4.3.2 ; 4.3.3.1 ; 8.4.1 ; 8.4.2 ; 9.4.3.4 ; 11.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1 ; 2.3.2 ; 2.3.3.1 ; 2.8.3 ; 4.3.9.2 ; 6.4.1 ; 6.4.2 ; 6.4.3 ; 6.8.1 ; 6.8.2 ; 7.4.2.4 ; 9.6

OACI, Annexe 18,  7.2 ; 8.2 ; 11.2

OACI, Doc 9284, Partie 1 : 4.2.5 ; 5.2.4

14 CFR 121.380 ; 121.683 ; 121.685 ; 121.687 ; 121.689 ; 121.693 ; 121.695 ; 121.701 ; 121.1007

JAR-OPS 1 : Appendice 1 à 1.1065

JAR-OPS 3 : Appendice 1 à 3.1065

#### NMO 9.3.2.8 Livret technique d'aéronef

Ce qui suit constitue deux exemples de livret technique d'aéronef :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nom de l’exploitant1 :  Adresse de l'exploitant : | Carnet de vol2 : | Nom du PIC : | Immatriculation : | N° de feuillet3 : |
| Signature du PIC4 : | Nom et affectation du ou des autres membres de l'équipage : | Type de l'aéronef : | Date : |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| VOL5 : | | | | VÉRIFICATION | TEMPS DE VOL CALE À CALE | | | TEMPS EN VOL | | | CHARGEMENT | | CARBURANT À BORD6 | | |
| Nature du vol7 | De | À | Nombre  d'atterrissages8 | Prép. de vol9 | Arrêt | En marche | Heure | Décollage | Atterrissage | Heure | Nombre de pass./fret (kg) | Masse au décollage (kg) | Soulèvement | Décollage9 (litres/kg) | Atterrissage : |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| RAPPORT DONNÉES DE VOL **DE CALE À CALE** | | | RAPPORTS D’INCIDENTS/ÉVÉNEMENTS/OBSERVATIONS/DÉFAUTS NOTÉS10 | |
|  | Temps de vol de cale à cale | Atterrissages | Indiquer le type de rapport : Exploitation/technique/autre11 Noter aussi tout dégivrage/antigivrage conformément aux instructions12 | |
| Total par jour |  |  |  | |
| Total rapport précédent |  |  |  | |
| Total à reporter |  |  |  | |
| RAPPORT DONNÉES DE VOL **EN VOL** | | | REMISE EN SERVICE | MESURES PRISES13 |
|  | Temps de vol | Prochaine maintenance | Nom du personnel certificateur et réglementation en vigueur |  |
| Total pour ce feuillet |  | Heures | Certifie que le travail effectué l'a été conformément à la réglementation en vigueur, sauf autrement spécifié, et en raison de ce travail, l'aéronef/le produit aéronautique est considéré comme étant prêt à être remis en service. |  |
| Total du feuillet précédent |  | Atterrissages | Signature |  |
| Total à reporter |  | Date |  |  |

1. Le nom et l'adresse de l’exploitant doivent être imprimés à l’avance ou manuscrits en caractères d'imprimerie.

2. Le carnet de vol doit être rempli pour :

* Chaque jour
* Chaque membre de l'équipage de conduite.

3. Le numéro de feuillet (par ex. année/numéro) doit être imprimé à l'avance ou manuscrit en caractères d'imprimerie. Tous les feuillets doivent être identifiables et numérotés selon un système continu qui présente la même sécurité qu'ils soient imprimés à l'avance ou manuscrits.

4. La signature du PIC indique que tout ce qui figure sur ce feuillet est correct.

5. Pour les vols de A à A, une note récapitulative peut être indiquée. Pour tous les autres vols, par exemple de A à B, une mention doit être faite pour chaque vol.

6. Total du carburant à bord (indiquer l'unité, sauf si elle est imprimée à l'avance).

7. La nature du vol, par exemple privé, commercial, technique, de formation, remorquage de planeur, etc., doit être indiquée.

8. Nombre d'atterrissages s'il s'agit d'un récapitulatif.

9. La préparation du vol selon l’OM (initiales du PIC) doit indiquer que :

* La masse et le centrage sont conformes aux limites.
* La vérification avant le vol a été effectuée.
* L'état technique a été vérifié et l'avion est accepté par le PIC.
* Le manifestes des passagers/la documentation ont été remplis.

10. Rapport d'incidents/événements/observations/défauts notés (exploitation, technique, autres) :

* S'il n'y a pas de rapport à faire, indiquer « Rien ».
* Si un rapport doit être fait, en indiquer le type.

11. Chaque observation doit être numérotée en ordre séquentiel pour chaque fiche.

12. S'il y a eu dégivrage ou antigivrage, indiquer l'heure et la quantité et le type de fluide utilisé ou toute autre mesure prise, (comme l'enlèvement de neige ou de glace par moyen mécanique) ; si l'huile a été remplie, indiquer l'heure et la quantité.

13. Utiliser le même numéro que celui qui correspond à l'observation pour relier le rapport et l'intervention.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Adresse de l'exploitant : | | Date : | | ÉQUIPAGE | | CHARGEMENT | | HUILE | | | DÉGIVRAGE AU SOL | | | N° de feuillet 00000001 | | | |
|  | | Type d'avion : | | Nom du commandant :  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Nom et affectation du ou des membres de l'équipage  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | Nombre de passagers :\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   Masse (kg) du fret :\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   Décollage :\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | Moteur 1 / Moteur 2  Rempli :  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Total :  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | Type de fluide : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Mélange : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Heure de dégivrage  Début : \_\_\_\_\_\_\_\_\_  Fin : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | Dernière mise en service : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Nombre d’heures total avion : \_\_\_\_\_\_\_  Nombre d’atterrissages total avion : \_\_\_\_\_  Prochaine maintenance :  En heures : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  En atterrissages : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | |
| Immatriculation : | |
| VOL | | | | | AVANT LE VOL | TEMPS DE VOL CALE À CALE | | TEMPS EN VOL | | | CARBURANT À BORD (LITRES/KG) | | | | | | |
| N° de vol : | De : | | À : | Nombre d'atterrissages : | Nom/signature : | Arrêt : | Marche : | Heure : | Décollage : | Atterrissage : | Heure : | Soulèvement : | Décollage : | | | Atterrissage : |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
| Défauts | | | | | | | Signature | Mesures prises | | | | | | | Remise en service AMO | | |
| 00000001-1 | | | | | | |  |  | | | | | | | Numéro d’accord :  Date : Lieu : Heure : Nom : Signature : | | |
| PN : sn arrêt : sn marche : | | | | | | |
| 00000001-2 | | | | | | |  |  | | | | | | | Numéro d’accord :  Date : Lieu : Heure : Nom : Signature : | | |
| PN : sn arrêt : sn marche : | | | | | | |
| **00000001-3** | | | | | | |  |  | | | | | | | Numéro d’accord :  Date : Lieu : Heure : Nom : Signature : | | |
| PN : sn arrêt : sn marche : | | | | | | |
| DÉFAILLANCES DIFFÉRÉES MEL  Éléments MEL Date ouverture Catégorie Date limite | | | | | | | Acceptation du capitain**e** | Vérification quotidienne/Maintenance effectuée :  JAROPS 1 : Supplément 1 à ACJ à l’Annexe 1 du JAR-OPS 1.005(a) | | | | | | | Numéro d’accord :  Date : Lieu : Heure : Nom : Signature : | | |

#### NMO 9.3.2.11 Documentation relative à la sécurité en vol

* 1. L'aperçu suivant donne les grandes lignes des éléments majeurs du processus d'élaboration de la documentation relative à la sécurité en vol d'un titulaire d’AOC, dont l'objectif est d'assurer la conformité à la présente réglementation.

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Organisation** | |
| * 1. Toute la documentation relative à la sécurité en vol doit être organisée selon des critères qui assurent un accès facile à l'information requise pour les opérations de vol et au sol figurant dans les divers documents d'exploitation qui constituent le système, et facilitent la gestion de la distribution et la révision des documents d'exploitation. | |
| * 1. Les informations figurant dans la documentation relative à la sécurité en vol doivent être groupées en fonction de leur importance et de leur utilisation, comme suit : | |
| * + 1. Les informations critiques, (c'est-à-dire celles qui peuvent mettre en danger la sécurité de l'opération si elles ne sont pas immédiatement disponibles) ; | |
| * + 1. Les informations sensibles au temps (comme celles qui peuvent affecter le niveau de sécurité ou retarder l'opération si elles ne sont pas rapidement disponibles) ; | |
| * + 1. Les informations fréquemment utilisées ; | |
| * + 1. Les informations de référence (comme celles qui sont requises pour l'opération, mais ne relèvent pas des paragraphes 1.2.2 et 1.2.3 de la présente NMO) ; et | |
| * + 1. Les informations qui peuvent être groupées en fonction de la phase de l'opération pour laquelle elles sont utilisées. | |
| * 1. Les informations sensibles au temps doivent être placées rapidement et bien en évidence dans la documentation relative à la sécurité en vol. | |
| * 1. Les informations critiques pour le temps, sensibles au temps et fréquemment utilisées doivent être placées sur des cartes et dans des guides de référence rapide. | |
| 1. **Validation.** | |
| Une documentation relative à la sécurité en vol doit être validée dans des conditions réalistes avant d'être mise en place. Afin d'en vérifier l'efficacité, la validation doit porter sur tous les aspects critiques de l'utilisation des informations. L'interaction susceptible de se produire entre tous les groupes, lors des opérations, doit aussi faire partie du processus de validation. | |
| 1. **Conception** | |
| * 1. Une documentation relative à la sécurité en vol doit demeurer cohérente en ce qui concerne la terminologie et l'utilisation des termes normaux pour les articles et actions courants. | |
| * 1. Les documents d'exploitation doivent avoir un glossaire des termes et des abréviations ainsi que leur définition normale, mis à jour régulièrement pour assurer l'accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes et toutes les abréviations figurant dans la documentation de vol doivent être définis. | |
| * 1. Une documentation relative à la sécurité en vol doit assurer la normalisation pour tous les types de documents, y compris le style de rédaction, la terminologie, l'utilisation de graphiques et de symboles et le formatage. Notamment, l’emplacement de certains types spécifiques d’informations doit être constant, de même que les unités de mesure et les codes utilisés. | |
| * 1. Une documentation relative à la sécurité en vol doit avoir une table des matières permettant de trouver, en temps opportun, les informations figurant dans plus d'un document d'exploitation. | |
| *N. B. : La table des matières doit se trouver au début de chaque document et son indexation ne doit pas excéder trois niveaux. Les pages contenant les informations pour situations anormales et d'urgence doivent avoir un onglet pour y accéder directement.* | |
| * 1. Une documentation relative à la sécurité en vol doit se conformer aux impératifs du système qualité de l'exploitant, si cela s'applique. | |
| 1. **Déploiement** | |
| Les exploitants doivent surveiller la mise à disposition de la documentation relative à la sécurité en vol pour s'assurer que les documents sont utilisés de façon appropriée et réaliste en fonction des caractéristiques de l'environnement opérationnel et de façon pertinente pour l'exploitation et bénéfique pour le personnel d'exploitation. Ce suivi doit comprendre un système formel de feedback permettant d'avoir l'avis du personnel d'exploitation. | |
| 1. **Amendement** | |
| * 1. Les exploitants doivent élaborer un système de contrôle de la collecte, du passage en revue, de la distribution et de la révision pour le traitement des informations et des données obtenues auprès de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation concerné, ce qui comprend l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État d'immatriculation, les fabricants et les fournisseurs d'équipement. | |
| *N. B. : Les fabricants fournissent des informations pour l'exploitation d'aéronefs spécifiques, qui mettent l'accent sur les systèmes et procédures relatifs à l'aéronef dans des conditions qui peuvent ne pas correspondre exactement aux impératifs des exploitants. Ceux-ci doivent s'assurer que ces informations répondent à leurs besoins spécifiques et à ceux de la Régie.* | |
| * 1. Les exploitants doivent élaborer un système de collecte, de passage en revue et de distribution des informations pour traiter celles qui résultent de changements provenant de l'exploitant, dont ce qui suit : | |
| * + 1. Changements provenant de l'installation d'un équipement nouveau ; | |
| * + 1. Changements dus à une expérience en matière d'exploitation ; | |
| * + 1. Changements dans les politiques et procédures d'un exploitant ; | |
| * + 1. Changements du certificat d'un exploitant ; et | |
| * + 1. Changements ayant pour but de maintenir la normalisation pour toute la flotte. | |
| *N. B. : Les exploitants doivent s'assurer que la philosophie, les politiques et les procédures relatives à la coordination de l'équipage soient spécifiques à leurs opérations.* | |
| * 1. Une documentation relative à la sécurité en vol doit être passée en revue : | |
| * + 1. Régulièrement, au moins une fois par an ; | |
| * + 1. Après tout événement majeur (par exemple, fusions, acquisitions, croissance rapide, compression de personnel) ; | |
| * + 1. Après des changements technologiques (par exemple, nouvel équipement introduit) ; et | |
| * + 1. Après des changements intervenus dans la réglementation relative à la sécurité. | |
| * 1. Les exploitants doivent élaborer des méthodes permettant de communiquer les nouvelles informations. Les méthodes particulières doivent répondre au niveau d'urgence des communications. | |
| *N. B. : Étant donné que les changements réduisent l'importance de procédures nouvelles ou modifiées, il vaut mieux minimiser ceux qui sont apportés à la documentation relative à la sécurité en vol.* | |
| * 1. Les nouvelles informations doivent être passées en revue et validées en tenant compte de leur effet sur toute la documentation relative à la sécurité en vol. | |
| * 1. Les méthodes permettant de communiquer les nouvelles informations doivent être complétées par un système de suivi visant à s'assurer que le personnel d'exploitation est à jour. Le système de suivi doit comprendre une procédure visant à vérifier que le personnel d'exploitation possède les mises à jour les plus récentes. |

*OACI, Annexe 6, Partie I : Supplément F*

#### NMO 9.3.3.2 Location d'aéronef sans équipage immatriculé à l'étranger

1. Le titulaire d'un AOC est autorisé à louer un aéronef sans équipage aux fins de transport commercial aérien auprès de tout titulaire d'un AOC d'un État signataire de la Convention de Chicago, sous réserve du respect des conditions suivantes :
2. L’aéronef transporte un certificat de navigabilité approprié, délivré par l’État d'immatriculation conformément à l’Annexe 8 de l’OACI, et respecte les impératifs d'immatriculation et d'identification dudit État d'immatriculation ;
3. L'aéronef est d'une conception de type conforme à tous les impératifs qui s'y appliqueraient s'il était immatriculé dans [ÉTAT], y compris ceux qui doivent être satisfaits pour la délivrance d'un certificat normal de navigabilité de [ÉTAT] (y compris la conformité à la conception de type, les conditions d'exploitation en toute sécurité, et ceux qui portent sur le bruit, la décharge de carburant et les émissions des moteurs) ;
4. L'aéronef est entretenu conformément à un programme de maintenance agréé ; et
5. L'aéronef est exploité par du personnel navigant titulaire d'une licence de [ÉTAT] avec autorisation supplémentaire de l'État d'immatriculation, employé par le titulaire de l'AOC.
6. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir à la Régie une copie du contrat de location sans équipage qui doit être exécuté.
7. Le contrôle d'exploitation de tout aéronef loué sans équipage relève du titulaire de l'AOC qui exploite cet aéronef.
8. La Régie indiquera l'aéronef loué sans équipage sur les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC bailleur.
9. Le titulaire d'un AOC louant un aéronef sans équipage doit faire en sorte que le contrat de location sans équipage soit explicite en ce qui concerne le programme de maintenance et la MEL à respecter pendant la durée du bail.

OACI, Doc 8335, Partie V : 2.1

14 CFR 121.153

JAR-OPS 1 : 1.165(c)

JAR-OPS 3 : 3.165(c)

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3 Chapitre 13

#### NMO 9.3.3.3 Échange d’aéronefs

1. Avant de se livrer à toute exploitation aux termes d'un accord d'échange, chaque titulaire d'un AOC doit prouver ce qui suit :
2. Les procédures d'exploitation d’échange sont conformes aux pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
3. Les membres d'équipage et les FOO répondent aux impératifs de formation approuvés pour l'aéronef et l'équipement à utiliser et connaissent bien les procédures de communication et de régulation à utiliser ;
4. Le personnel de maintenance répond aux impératifs de formation pour l'aéronef et l'équipement et connaît bien les procédures de maintenance à utiliser ;
5. Les membres de l'équipage de conduite et les FOO possèdent les qualifications appropriées de route et d'aérodrome ;
6. Les aéronefs qui doivent être exploités sont essentiellement similaires à ceux du titulaire de l'AOC avec lequel l'échange est effectué ; et
7. L'organisation des instruments de vol et des commandes qui sont critiques pour la sécurité sont essentiellement similaires, sauf si la Régie détermine que le titulaire de l'AOC a des programmes de formations adéquats pour assurer que la familiarisation de l'équipage de conduite puisse permettre de surmonter sans danger toute différence potentiellement dangereuse.
8. Chaque titulaire d'un AOC passant un accord d'échange doit inclure dans ses manuels les dispositions et procédures pertinentes de l'accord.
9. Le titulaire d'un AOC doit amender ses spécifications d'exploitation pour refléter un accord d’échange.
10. Le titulaire d'un AOC doit se conformer à toute réglementation qui s'applique de l'État d'immatriculation d'un aéronef faisant l'objet d'un accord d'échange pendant qu'il a le contrôle de l'exploitation de cet aéronef.

14 CFR 121.569

#### NMO 9.3.3.4 Location avec équipage

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir à la Régie une copie du contrat de location avec équipage qui doit être exécuté.
2. La Régie déterminera quelle partie à l'accord de location avec équipage possède le contrôle opérationnel en fonction de la portée et du contrôle de certaines fonctions d'exploitation, telles que :
3. Le début et la fin des vols ;
4. La maintenance et l'entretien de l'aéronef ;
5. La programmation des membres d’équipage ;
6. Le paiement des membres d’équipage ; et
7. La formation des membres d’équipage.
8. Chaque titulaire d'un AOC partie à un accord de location avec équipage doit amender ses spécifications d'exploitation afin d'y inclure les informations suivantes :
9. Les noms des parties à l'accord et la durée de celui-ci ;
10. La marque, le modèle et la série de chaque aéronef concerné par l'accord ;
11. Le type d'exploitation ;
12. La date d'expiration de l'accord de location ;
13. Une déclaration spécifiant quelle partie est jugée comme ayant le contrôle opérationnel ; et
14. Toute autre stipulation, condition ou limitation déterminée nécessaire par la Régie.

OACI, Doc 8335, Partie V : 3.1

14 CFR 119.53

JAR-OPS 1 : 1.165(c)

JAR-OPS 3 : 3.165(c)

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3 Chapitre 13

#### NMO 9.3.3.5 Démonstration d'évacuation d'urgence

1. Chaque titulaire d'un AOC doit effectuer une démonstration d’évacuation d’urgence partielle et d’évacuation pour amerrissage forcé, observées par la Régie, faisant la preuve de l'efficacité de la formation des membres de l'équipage de conduite du titulaire de l’AOC aux situations d'urgence et des procédures d'évacuation.
2. Avant d'effectuer une démonstration d'évacuation d'urgence, le titulaire de l'AOC doit demander et obtenir l'approbation de la Régie.
3. Les membres du personnel de cabine utilisés pour la démonstration d'évacuation d'urgence doivent :
4. Être sélectionnés au hasard par la Régie ;
5. Avoir passé le programme de formation approuvé pour le type et le modèle de l'aéronef ; et
6. Avoir réussi les exercices et vérifications des compétences avec l'équipement et les procédures d'urgence.
7. Pour effectuer la démonstration d'évacuation d’urgence partielle, les membres de l'équipage de cabine du titulaire de l'AOC qui y sont affectés doivent, en utilisant les procédures d'exploitation du titulaire de l'AOC :
8. Faire la démonstration de l'ouverture de 50 % des issues de secours requises au niveau du plancher et 50 % de celles qui sont ailleurs (dont l'ouverture par un membre de l'équipage de cabine est définie comme étant une tâche d'évacuation d’urgence) et du déploiement de 50 % des toboggans sélectionnés par la Régie ; et
9. Préparer en 15 secondes l'utilisation de ces issues et de ces toboggans.
10. Pour effectuer la démonstration de l'évacuation en cas d'amerrissage forcé, les membres de l'équipage de cabine du titulaire de l'AOC qui y sont affectés doivent :
11. Faire la preuve de leurs connaissances et de l'utilisation de chaque élément requis de l'équipement d'urgence ;
12. Préparer la cabine pour l'amerrissage forcé dans les 6 minutes suivant l'annonce de l'intention d'effectuer un amerrissage forcé ;
13. Prendre chaque radeau de sauvetage de son espace de rangement (un radeau de sauvetage, sélectionné par la Régie, doit être mis à l'eau et gonflé correctement ou un convertible doit être correctement gonflé) ; et
14. Entrer dans le radeau, qui comprend tout l'équipement d'urgence requis, et l'installer complètement pour une occupation prolongée.

OACI, Doc 8335, Partie III : 5.3.11.

14 CFR 121.291

FAA Ordre 8900.1

#### NMO 9.3.3.6 Vols de démonstration

1. Chaque titulaire d'un AOC doit effectuer des vols de démonstration pour chaque type d'aéronef, y compris ceux dont la conception a été physiquement altérée, et pour chaque type d'opération à laquelle il a l'intention de se livrer.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit effectuer des vols de démonstration pour au moins ce qui suit :
3. Essais initiaux probants d’aéronefs nouvellement construits ou d’aéronefs n’ayant pas encore fait de démonstration pour être utilisés dans un type d’opération au titre de la présente partie :
   * + 1. Un minimum de 100 heures de vol, outre les tests de certification de l’avion, doit être effectué, dont un nombre représentatif de vols vers les aérodromes en route.
       2. La Régie peut réduire l’impératif d’au moins 100 heures de tests probants si elle détermine qu’il y a eu démonstration d’un niveau satisfaisant de compétence pour justifier la réduction. Cet impératif s’applique soit aux nouveaux aéronefs construits dans [ÉTAT] ou à tout aéronef construit à l’étranger que le détenteur d’un certificat de [ÉTAT] n’a pas exploité précédemment.
       3. Dix (10) heures de vol doivent avoir lieu de nuit, ce qui ne peut pas être réduit.
4. Types d’aéronefs et d’opérations :
   * + 1. Pour chaque type d'aéronef, au moins 50 heures de vols de démonstration acceptables pour la Régie doivent être effectués pour chaque type d’exploitation à laquelle le détenteur d’un AOC a l’intention de se livrer, dont un nombre représentatif de vols vers les aérodromes en route.
5. Aéronef physiquement altéré :
   * + 1. Pour chaque type d'aéronef dont la conception a été physiquement altérée, au moins 50 heures de vols de démonstration acceptables pour la Régie doivent être effectués pour chaque type d’exploitation à laquelle le détenteur d’un AOC a l’intention de se livrer avec cet aéronef, dont un nombre représentatif de vols vers les aérodromes en route.
6. Nul n'est autorisé à transporter des passagers à bord d'un aéronef lors de vols de démonstration, sauf dans le cas de ceux qui sont requis pour effectuer le vol de démonstration et de ceux qui sont désignés par la Régie.
7. Pour les titulaires d'un AOC dont les aéronefs ont une masse inférieure à 5 700 kg, la nécessité et la portée de la démonstration sont à la discrétion de la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3

OACI, Doc. 8335 : 5.4

14 CFR 121.163

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 29, Section 3

#### NMO 9.4.1.2(G) Manuel d'exploitation ─ Généralités

La partie ou la section des généralités de l’OM doit contenir au moins ce qui suit :

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Administration et contrôle du manuel d'exploitation** | |
| * 1. Introduction. | |
| * + 1. Une déclaration selon laquelle le manuel est conforme à toutes règles et réglementations qui s'appliquent et aux approbations, conditions et limitations spécifiques des spécifications d'exploitation de l’exploitant aérien concerné. | |
| * + 1. Une déclaration selon laquelle le manuel d'exploitation contient les instructions d'exploitation auxquelles le personnel approprié doit se conformer dans l'exercice de ses devoirs. | |
| * + 1. Une liste et une brève description des diverses parties de l’OM, de ce qu'elles contiennent, de ce à quoi elles s'appliquent et de leur utilisation. | |
| * + 1. Une explication et la définition des termes et des mots utilisés dans le manuel. | |
| * 1. Système d’amendement et de révision. | |
| * + 1. Une description de qui a la responsabilité de publier et d'insérer les amendements et les révisions. | |
| * + 1. Un dossier des amendements et des révisions avec les dates de leur insertion et de leur entrée en vigueur. | |
| * + 1. Une déclaration selon laquelle il est interdit d'écrire à la main les amendements et les révisions, sauf dans les situations qui requièrent immédiatement un amendement ou une révision dans l'intérêt de la sécurité. | |
| * + 1. Une description du système d'annotation des feuilles et les dates de leur entrée en vigueur. | |
| * + 1. Une liste des feuilles valides et leur date d'entrée en vigueur. | |
| * + 1. Annotation des changements (sur les feuilles avec texte et, si c'est faisable, sur les cartes et les schémas). | |
| * + 1. Un système d'enregistrement des révisions temporaires. | |
| * + 1. Une description du système de distribution des manuels, amendements et révisions. | |
| * + 1. Une déclaration indiquant qui a pour responsabilité de notifier la Régie de tout changement proposé et de travailler avec elle sur les changements qui requièrent son approbation. | |
| 1. **Organisation et responsabilités** | |
| * 1. Structure organisationnelle. | |
| * + 1. Une description de la structure organisationnelle, dont l'articulation générale de la compagnie et l'organisation du service d'exploitation. | |
| * + 1. La relation entre le service d'exploitation et les autres services de l’organisme. | |
| * + 1. En particulier, la subordination et la voie hiérarchique de toutes les divisions, tous les services, etc. en ce qui concerne la sécurité des opérations aériennes. | |
| * + 1. Les instructions donnant les grandes lignes des responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la conduite des opérations aériennes. | |
| * 1. Responsables. | |
| * + 1. Le nom de chaque responsable des opérations aériennes, du système de maintenance, de la formation de l'équipage et des opérations au sol. | |
| * + 1. Une description des fonctions et responsabilités de chaque responsable. | |
| * 1. Pouvoirs, devoirs et responsabilités du personnel de gestion de l'exploitation. | |
| Une description des pouvoirs, des responsabilités et des devoirs du personnel de gestion de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des opérations aériennes et de la conformité à la réglementation qui s'applique. | |
| * 1. Pouvoirs, devoirs et responsabilités d'un PIC. | |
| Une description des pouvoirs, devoirs et responsabilités du PIC. | |
| * 1. Pouvoirs, devoirs et responsabilités des membres de l'équipage autres que le PIC. | |
| Une description des pouvoirs, devoirs et responsabilités de tous les membres d'équipage requis. | |
| 1. **Contrôle et supervision de l'exploitation** | |
| * 1. Supervision de l'exploitation par le titulaire de l'AOC. | |
| * + 1. Une description du système de supervision de l'exploitation par le titulaire de l'AOC. Cette description doit montrer comment la sécurité des opérations aériennes et la qualification du personnel qui y prend part sont supervisées et suivies. Les procédures relatives à ce qui suit doivent, en particulier, être décrites : | |
| * + - 1. Les spécifications du plan de vol exploitation ; | |
| * + - 1. La compétence du personnel d'exploitation ; et | |
| * + - 1. Le contrôle, l'analyse et le rangement des dossiers, documents de vol, informations supplémentaires et données ayant trait à la sécurité. | |
| * 1. Système de publication d'instructions et d'informations d'exploitation supplémentaires. | |
| * + 1. Une description de tout système de publication d'informations qui peuvent être de nature opérationnelle, mais qui complètent les informations figurant dans l’OM, comprenant l’applicabilité desdites informations et les responsabilités relatives à leur publication. | |
| * 1. Système de gestion de la sécurité. | |
| * + 1. Une description des principaux aspects du programme SMS requis par la Section 1.6 de la présente réglementation, dont ce qui suit : | |
| * + - 1. Politique relative à la sécurité : attentes générales ; | |
| * + - 1. Gestion des risques en matière de sécurité : attentes générales ; | |
| * + - 1. Assurance en matière de sécurité : attentes générales ; et | |
| * + - 1. Promotion de la sécurité : attentes générales. | |
| * 1. Contrôle d'exploitation. | |
| * + 1. Une description des objectifs, procédures et responsabilités nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel en ce qui concerne la sécurité en vol. | |
| 1. **Système de qualité** | |
| * 1. Une description du système qualité adopté. | |
| 1. **Équipage de conduite** | |
| * 1. Composition de l'équipage. | |
| * + 1. Une explication de la méthode utilisée pour déterminer la composition de l'équipage en tenant compte de ce qui suit : | |
| * + - 1. L'expérience (totale et type), récence et qualification des membres de l'équipage ; | |
| * + - 1. La désignation du commandant de bord et, si la durée du vol le requiert, les procédures de relève du commandant et des autres membres de l'équipage de conduite ; et | |
| * + - 1. L'équipage de conduite pour chaque type d'opération, y compris la désignation de la succession au commandement. | |
| * 1. Désignation du PIC. | |
| * + 1. Les règles qui s'appliquent à la désignation d'un commandant de bord. | |
| * 1. Indisposition de l'équipage. | |
| * + 1. Les instructions portant sur la succession du commandement en cas de mise hors d'état de l'équipage de conduite. | |
| 1. **Qualifications de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine, de l'agent technique d'exploitation/agent de régulation des vols et des autres membres du personnel d'exploitation** | |
| * 1. Qualifications. | |
| * + 1. Une description de la ou des qualifications de licence, de l'expérience en qualification/compétence (comme pour les routes et les aérodromes), de la formation, de la vérification et de l'expérience récente du personnel d'exploitation en ce qui concerne l'exécution de ses tâches. Le type d'aéronef, le type d'opération et la composition de l'équipage doivent être pris en compte. | |
| * 1. Équipage de conduite. | |
| * + 1. Exploitation à bord de plus d'un type ou d'une variante. | |
| * 1. Équipage de cabine. | |
| * + 1. Exploitation à bord de plus d'un type ou d'une variante. | |
| * 1. Agent technique d'exploitation/de régulation des vols. |
| * 1. Autre personnel d'exploitation. | |
| 1. **Gestion de la fatigue** | |
| * 1. Limites de temps de vol, de période de service de vol, de période de service, et impératifs de repos. | |
| * + 1. L'équipage de conduite ; | |
| * + 1. Personnel de cabine ; et | |
| * + 1. FOO/agent de régulation des vols. | |
| * 1. FRMS (sur autorisation de la Régie). | |
| 1. **État de santé de l'équipage** | |
| * 1. Précautions relatives à la santé de l'équipage. | |
| * + 1. La réglementation et les directives données aux membres de l'équipage concernant la santé, dont ce qui suit : | |
| * + - 1. Alcool et autres boissons enivrantes ; | |
| * + - 1. Stupéfiants ; | |
| * + - 1. Drogues ; | |
| * + - 1. Somnifères ; | |
| * + - 1. Préparations pharmaceutiques ; | |
| * + - 1. Vaccinations ; | |
| * + - 1. Plongée ; | |
| * + - 1. Don de sang ; | |
| * + - 1. Précautions relatives aux repas avant et durant le vol ; | |
| * + - 1. Sommeil et repos ; et | |
| * + - 1. Opérations chirurgicales. | |
| 1. Procédures d’exploitation | |
| * 1. Instructions relatives à la préparation au vol. | |
| * + 1. En fonction de ce qui s'applique à l'exploitation : | |
| * + - 1. Critères permettant de déterminer si les aérodromes peuvent être utilisés. | |
| * + - 1. La méthode permettant de déterminer les altitudes minimales de vol. | |
| * + - 1. La méthode permettant de déterminer les minima d'exploitation d'un aérodrome. | |
| * + - 1. Minima d'exploitation en route pour les vols VFR. | |
| * + - * 1. Une description des minima d'exploitation en router pour les vols VFR ou la partie VFR d'un vol et, lorsque des aéronefs monomoteurs sont utilisés, des instructions pour le choix de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé sans danger. | |
| * + - 1. Présentation et application des minima d'exploitation pour les aérodromes et en route. | |
| * + - 1. Interprétation des informations météorologiques. | |
| * + - * 1. Matériel explicatif pour le décodage des prévisions et des bulletins météorologiques pertinents pour la zone d'exploitation, dont l'interprétation des expressions conditionnelles. | |
| * + 1. Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau méthanol transportées. | |
| * + - 1. Cette section doit comprendre les instructions et méthodes spécifiques permettant de déterminer les quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau méthanol à transporter et de les suivre en vol. Elle doit également comprendre des instructions concernant la mesure et la distribution de fluide transporté à bord. Ces instructions doivent tenir compte de toutes les circonstances qui peuvent probablement être rencontrées en vol, y compris la possibilité d'effectuer une nouvelle planification en vol, la panne d'un ou de plusieurs groupes motopropulseurs de l'aéronef ainsi qu'une perte possible de pressurisation. Le système permettant de tenir à jour les dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant doit également être décrit. | |
| * + - 1. Les principes généraux portant sur la masse et le centre de gravité, dont ce qui suit : | |
| * + - * 1. La politique portant sur l'utilisation de masses normalisées et/ou réelles ; | |
| * + - * 1. La méthode permettant de déterminer la masse applicable des passagers, des bagages et du fret ; | |
| * + - * 1. Les masses des passagers et des bagages applicables pour les divers opérations et aéronefs ; | |
| * + - * 1. Les instructions et informations d'ordre général requises pour la vérification des divers types de documentation utilisée pour la masse et le centrage ; | |
| * + - * 1. Les changements de dernière minute aux procédures ; | |
| * + - * 1. La politique et les procédures relatives aux sièges ; et | |
| * + - * 1. Une liste des documents, formulaires et informations supplémentaires devant être transportés pendant le vol. | |
| * 1. Arrangements et procédures de service au sol. | |
| * + 1. Procédures d'avitaillement. | |
| * + - 1. Une description des procédures d'avitaillement, dont ce qui suit : | |
| * + - * 1. Les mesures de sécurité prises lors du chargement et du déchargement du carburant, y compris lorsqu'un groupe auxiliaire de bord ou un moteur à turbine fonctionne et, si cela s'applique, lorsque les freins d'hélice sont engagés ; | |
| * + - * 1. Le chargement et le déchargement de carburant lorsque les passagers embarquent, sont à bord ou débarquent ; | |
| * + - * 1. Les mesures à prendre pour éviter de mélanger les carburants ; et | |
| * + - * 1. Une méthode visant à assurer que la quantité requise de carburant est chargée. | |
| * + 1. Procédures de traitement de l'aéronef, des passagers et du fret en ce qui concerne la sécurité. | |
| * + - 1. Une description des procédures à utiliser pour l'affectation des sièges, l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et le déchargement de l'aéronef. Les autres procédures visant à assurer la sécurité pendant que l'aéronef se trouve sur l'aire de trafic doivent également être indiquées. Ces procédures doivent porter sur ce qui suit : | |
| * + - * 1. Les passagers malades et les personnes dont la mobilité est réduite ; | |
| * + - * 1. Les dimensions et le poids autorisés des bagages à main ; | |
| * + - * 1. Le chargement et l'amarrage d'articles à bord de l'aéronef ; | |
| * + - * 1. Les charges spéciales et le classement des soutes (c'est-à-dire les marchandises dangereuses, les animaux vivants) ; | |
| * + - * 1. L'emplacement de l'équipement au sol ; | |
| * + - * 1. Le fonctionnement des portes de l'aéronef ; | |
| * + - * 1. La sécurité sur l'aire de trafic, dont la prévention des incendies et les zones de souffle et d'aspiration ; | |
| * + - * 1. Les procédures de démarrage, de départ de l'aire de trafic et d'arrivée ; | |
| * + - * 1. L'entretien de l'aéronef ; | |
| * + - * 1. Les documents et les formulaires ; et | |
| * + - * 1. Les sièges de l'aéronef occupés par plusieurs personnes. | |
| * 1. Procédures de refus d'embarquement. | |
| * + 1. Les procédures visant à s'assurer que les personnes qui semblent en état d'ébriété ou dont les manières et le comportement physique indiquent qu'elles sont sous l'influence d'alcool ou de drogues, à l'exception de patients recevant des soins appropriés, se voient interdire d'embarquer. | |
| * 1. Dégivrage et antigivrage au sol. | |
| * + 1. Les instructions relatives à l'exécution et au contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol. Une description de la politique et des procédures de dégivrage et d'antigivrage de l'aéronef au sol. Elles doivent comprendre des descriptions des types et des effets du givrage et d'autres contaminants sur l'aéronef pendant qu'il est stationnaire, lors du mouvement au sol et du décollage. En outre, une description des types de fluides utilisés doit être donnée, dont : | |
| * + - 1. Les noms de spécialité ou commerciaux ; | |
| * + - 1. Les caractéristiques ; | |
| * + - 1. Les effets sur la performance de l'aéronef ; et | |
| * + - 1. Les précautions à prendre pour leur utilisation. | |
| * 1. Les procédures d’avitaillement des hélicoptères. | |
| * + 1. Une description des procédures d’avitaillement des hélicoptères, comprenant : | |
| * + - 1. Les portes du côté de l’avitaillement doivent rester fermées ; | |
| * + - 1. La porte du côté non concerné par l’avitaillement doit rester ouverte ; | |
| * + - 1. Des installations de lutte contre le feu d'une taille appropriée doivent être disponibles immédiatement en cas d'incendie ; | |
| * + - 1. La détection de vapeurs de carburant doit entraîner l’interruption du processus d’avitaillement ; | |
| * + - 1. La zone du sol ou du poste de pilotage au-dessous des sorties utilisées en cas d’évacuation d'urgence doit rester libre ; | |
| * + - 1. Les ceintures de sécurité doivent rester détachées pour permettre une évacuation rapide ; et | |
| * + - 1. Lorsque les rotors tournent, seuls les passagers se trouvant actuellement à bord doivent rester à bord. | |
| * 1. Procédures de vol et équipement de navigation en vol. | |
| * + 1. Une description des procédures de vol, dont ce qui suit : | |
| * + - 1. Les SOP pour chaque phase du vol ; | |
| * + - 1. Les instructions relatives à l'utilisation des listes de pointage et quand elles doivent être utilisées ; | |
| * + - 1. Les procédures d'urgence pour le départ ; | |
| * + - 1. Les instructions relatives au maintien de la prise de conscience de l'altitude et l'utilisation de rappels automatisés, ou de l'équipage de conduite, de l'altitude ; | |
| * + - 1. Les instructions relatives à l'utilisation du pilotage automatique et de l'automanette en IMC ; | |
| * + - 1. Les instructions relatives à la clarification et à l'acceptation des autorisations ATC, particulièrement en ce qui concerne le dégagement du terrain ; | |
| * + - 1. Les briefings relatifs au départ et à l'approche ; | |
| * + - 1. Les procédures de familiarisation avec les zones, les routes et les aérodromes ; | |
| * + - 1. La procédure d'approche stabilisée ; | |
| * + - 1. Les limitations des vitesses élevées de descente près de la surface ; | |
| * + - 1. Les conditions requises pour commencer ou poursuivre une approche aux instruments ; | |
| * + - 1. Les instructions relatives à l'exécution des procédures d'approche de précision et de non-précision aux instruments ; | |
| * + - 1. Une affectation des tâches et procédures de l'équipage de conduite pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de nuit et des opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments en IMC ; | |
| * + - 1. Les circonstances dans lesquelles il faut maintenir une écoute radio ; et | |
| * + - 1. Les instructions et impératifs de formation pour l'utilisation des HUD et de l'équipement EVS, selon le cas. | |
| * + 1. Équipement de navigation. | |
| * + - 1. Une liste de l'équipement de navigation qui doit être à bord, dont tout ce qu'il faut pour l'exploitation lorsque la PBN est requise. | |
| * + 1. Procédures de navigation. | |
| * + - 1. Une description de toutes les procédures de navigation pertinentes pour le ou les types et le ou les domaines d'exploitation. Il doit être tenu compte de ce qui suit : | |
| * + - * 1. Les procédures de navigation standard, dont la politique relative à l'exécution de comparaisons indépendantes de ce qui a été saisi au clavier lorsque ceci affecte la trajectoire de vol que l'aéronef doit suivre ; | |
| * + - * 1. Nouvelle planification en vol ; | |
| * + - * 1. Les procédures à suivre en cas de dégradation du système ; | |
| * + - * 1. Lorsque cela est pertinent pour les opérations, les procédures de navigation à longue distance, les procédures à suivre en cas de panne de moteur pour les EDTO et la désignation et l'utilisation d'aérodromes de dégagement ; | |
| * + - * 1. Les instructions et les impératifs de formation pour éviter qu'un vol contrôlé percute le terrain et la politique relative à l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol ; | |
| * + - * 1. La politique, les instructions, les procédures et les impératifs de formation pour éviter les collisions et relatifs à l'utilisation de l’ACAS ; | |
| * + - * 1. Les informations et instructions relatives à l'interception d'aéronef civil, dont : | |
| Les procédures, telles que prescrites par la NMO 8.8.1.28, pour les PIC d’aéronefs interceptés ; et | |
| Les signaux visuels que les aéronefs intercepteurs et interceptés doivent utiliser, qui figurent à la NMO 8.8.1.28 de la présente réglementation ; et | |
| * + - 1. Pour les avions devant être exploités à plus de 15 000 m d'altitude : | |
| * + - * 1. Les informations qui permettront au pilote de déterminer les meilleures mesures à prendre en cas d'exposition au rayonnement cosmique ; et | |
| * + - * 1. Les procédures à suivre lorsque la décision de descendre est prise, couvrant : | |
| La nécessité d'avertir à l'avance l'unité ATS appropriée de la situation et d'obtenir une autorisation conditionnelle de descente ; et | |
| Les mesures à prendre au cas où les communications avec une unité ATS ne peuvent pas être établies ou sont interrompues. | |
| * + 1. Politique et procédures de gestion en vol du carburant. | |
| * + 1. Conditions atmosphériques défavorables et potentiellement dangereuses. | |
| * + 1. Les procédures à suivre pour voler dans et/ou éviter des conditions atmosphériques potentiellement dangereuses, dont ce qui suit : | |
| * + - 1. Orages ; | |
| * + - 1. Givrage ; | |
| * + - 1. Turbulences ; | |
| * + - 1. Cisaillement du vent ; | |
| * + - 1. Courant-jet ; | |
| * + - 1. Nuages de cendres volcaniques ; | |
| * + - 1. Fortes précipitations ; | |
| * + - 1. Tempêtes de sable ; | |
| * + - 1. Onde orographique ; et | |
| * + - 1. Inversions importantes de température. | |
| * + 1. Restrictions d’exploitation. | |
| * + - 1. Exploitation par temps froid ; | |
| * + - 1. Décollage et atterrissage dans des turbulences ; | |
| * + - 1. Exploitation avec faible cisaillement du vent ; | |
| * + - 1. Opérations par vent de travers (y compris les facteurs de vent arrière) ; | |
| * + - 1. Opérations par température élevée ; et | |
| * + - 1. Opérations en haute altitude. | |
| * + 1. Indisposition des membres de l'équipage. | |
| * + - 1. Les procédures à suivre en cas d'indisposition de membres de l'équipage en vol. Des exemples de types d'indisponibilité et de la façon de les reconnaître doivent être inclus. | |
| * + 1. Impératifs relatifs à la sécurité de la cabine. | |
| * + - 1. Les procédures couvrant ce qui suit : | |
| * + - * 1. La préparation de la cabine pour le vol ; les impératifs pendant le vol ; et la préparation pour l'atterrissage, dont les procédures d'arrimage de la cabine et des cuisines ; | |
| * + - * 1. Les procédures visant à s'assurer que les passagers sont assis à un endroit où, au cas où une évacuation d’urgence s'imposerait, ils peuvent le mieux aider et ne pas gêner l'évacuation de l'aéronef ; | |
| * + - * 1. Les procédures à suivre lors de l'embarquement et du débarquement des passagers ; | |
| * + - * 1. Les procédures à suivre pour l'avitaillement avec des passagers à bord, qui embarquent ou débarquent ; | |
| * + - * 1. Fumer à bord ; et | |
| * + - * 1. L'utilisation d'équipement électronique portatif et de téléphones mobiles. | |
| * + 1. Les procédures d'information des passagers. | |
| * + - 1. Le contenu, les moyens et le moment de l'information des passagers. | |
| * + 1. Procédures d'utilisation de l'équipement de détection des rayonnements cosmiques ou solaires ─ Avion. | |
| * + - 1. Les procédures portant sur l'utilisation de l'équipement de détection des rayonnements cosmiques ou solaires et l'enregistrement de ses résultats, dont les mesures à prendre au cas où les valeurs limites spécifiées dans l’OM sont dépassées. En outre, les procédures à suivre, y compris celles qui ont trait à l'ATC, si la décision de descendre ou de changer de route est prise. | |
| * 1. Opérations tout temps. | |
| * 1. Utilisation de la liste minimale d'équipements et de la liste d'écarts de configuration. | |
| * 1. Vols non commercialisés. | |
| * + 1. Les procédures et limitations concernant : | |
| * + - 1. Les vols de formation ; | |
| * + - 1. Les vols d'essai ; | |
| * + - 1. Les vols de livraison ; | |
| * + - 1. Les vols de convoyage ; | |
| * + - 1. Les vols de démonstration ; et | |
| * + - 1. Les vols de mise en place, y compris les types de personnes qui peuvent être transportées sur ces vols. | |
| * 1. Impératifs relatifs à l'oxygène. | |
| * + 1. Une explication des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utilisé. | |
| 1. Marchandises dangereuses et armes | |
| * 1. Transport de marchandises dangereuses. | |
| * + 1. Informations, instructions et directives concernant le transport de marchandises dangereuses, dont : | |
| * + - 1. La politique du titulaire d'un AOC relative au transport de marchandises dangereuses ; | |
| * + - 1. Les directives portant sur les impératifs ayant trait à l'acceptation, à l'étiquetage, à la manutention, au stockage et à la séparation des marchandises dangereuses ; | |
| * + - 1. Les procédures et mesures à prendre en réaction à des situations d'urgence concernant des marchandises dangereuses ; | |
| * + - 1. Les devoirs de tout le personnel concerné ; et | |
| * + - 1. Les instructions portant sur le transport d'employés du titulaire d'un AOC. | |
| * 1. Transport d’armes. | |
| * + 1. Les conditions dans lesquelles les armes et munitions de guerre et les armes de sport peuvent être transportées. | |
| 1. Sécurité | |
| * 1. Politiques et procédures relatives à la sécurité. | |
| * + 1. Une description des politiques et procédures relatives à la sécurité portant sur la façon de traiter et de signaler les crimes (par exemple, une ingérence illicite, un sabotage, une alerte à la bombe et un détournement d'avion) commis à bord. | |
| * 1. Instructions et directives relatives à la sécurité. | |
| * + 1. Les instructions et les directives de nature non confidentielle qui comprennent les pouvoirs et les responsabilités du personnel d'exploitation. | |
| * 1. Mesures de sécurité préventives et formation à celles-ci. | |
| * + 1. Une description des mesures de sécurité préventives et de la formation à celles-ci. | |
| *N. B. : Certaines parties des instructions et des directives portant sur la sécurité peuvent être gardées confidentielles.* | |
| 1. Traitement des accidents et des incidents | |
| * 1. Les procédures portant sur la façon de traiter et de notifier les accidents et les incidents, et d’en rendre compte. | |
| * + 1. Cette section doit comprendre : | |
| * + - 1. Les définitions des accidents et des incidents ainsi que les responsabilités pertinentes de toutes les personnes concernées ; | |
| * + - 1. La description des services de l’entreprise, des autorités ou des autres institutions qui doivent être informées en cas d'accident ou d'incident, comment elles doivent l’être et dans quel ordre ; | |
| * + - 1. Les impératifs spéciaux de notification en cas d'accident ou d'incident lorsque des marchandises dangereuses sont transportées ; | |
| * + - 1. Une description des impératifs de compte rendu d'accidents et d'incidents ; | |
| * + - 1. Les formulaires utilisés pour rendre compte des accidents et des incidents, et la procédure de soumission desdits formulaires à la Régie ; | |
| * + - 1. Si le titulaire de l'AOC élabore, pour son propre usage interne, des procédures supplémentaires portant sur les comptes rendus ayant trait à la sécurité, une description de leur applicabilité et des formulaires apparentés qui doivent être utilisés ; et | |
| * + - 1. Les procédures pour les PIC qui ont constaté un accident ou un incident. | |
| 1. Règles de l'air | |
| * 1. Les règles de l'air, dont : | |
| * + 1. Leur application au territoire ; | |
| * + 1. Les circonstances dans lesquelles il faut maintenir une écoute radio ; | |
| * + 1. Les autorisations de l'ATC, le respect du plan de vol et les comptes rendus de position ; | |
| * + 1. Les codes visuels sol-air pour utilisation par les survivants, une description des aides de signalisation et de leur utilisation ; et | |
| * + 1. Les signaux de détresse et d'urgence. | |

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.2 ; 4.2.4.2 ; 4.3.4.3 ; 4.2.6 ; 4.2.7.1 ; 4.2.7.2 ; 4.2.8.1 ; 4.3.3.2 ; Appendice 2 : 2.1.1-2.1.39

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3 ; 2.2.3.1 ; 2.2.3.2 ; 2.2.6 ; 2.2.7.2 ; 2.2.8.1 ; 2.3.3.2 ; Appendice 7 : 1.1 ; 2.1–2.4

OACI, Annexe 19 : 4.1.1 ; 4.1.3

14 CFR 121.131 ; 121.133 ; 121.135 ; 121.137 ; 121.141

JAR-OPS 1 : 1.1040 ; 1.1045 et Appendice 1 à 1.1045 et ACM et IEM à 1.1045

JAR-OPS 3 : 3.1040 ; 3.1045 et Appendice 1 à 3.1045 et ACM et IEM à 3.1045

#### NMO 9.4.1.3 Manuel de formation

(a) Chaque titulaire et demandeur d'un AOC doit soumettre et tenir à jour, dans le cadre de son OM, des programmes de formation basés sur les grandes lignes suivantes :

|  |
| --- |
| 1. **Cursus de formation et programmes de vérification** |
| * 1. Impératifs d'ordre général. |
| * + 1. Des cursus de formation et des programmes de vérification visant à répondre aux impératifs respectifs de la Régie pour tout le personnel d'exploitation affecté à des tâches d'exploitation ayant trait à la préparation et/ou à la conduite d'un vol doivent être établis. Le titulaire d'un AOC n'est pas autorisé à utiliser quelque personne que ce soit en tant que membre de l'équipage de conduite requis ou à un poste d'exploitation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si cette personne répond aux impératifs de formation et d'expérience récente établis par la Régie pour ce poste. |
| * 1. Équipage de conduite. |
| * + 1. Les cursus de formation et les programmes de vérification destinés aux membres de l'équipage de conduite doivent comprendre ce qui suit : |
| * + - 1. Un programme de formation écrit acceptable pour la Régie qui permette une familiarisation de base et une formation initiale, de transition, aux différences et périodique, selon le cas, pour les membre de l'équipage de conduite de chaque type d’aéronef exploité par ledit membre de l'équipage ; ce programme de formation écrit doit comprendre une formation aux procédures normales et d'urgence qui s'appliquent à chaque type d'aéronef exploité par ledit membre de l'équipage ; |
| * + - 1. Des installations de formation au sol et en vol adéquates et des instructeurs bien qualifiés pour répondre aux besoins et objectifs de la formation ; |
| * + - 1. Une liste à jour des matériels pédagogiques approuvés, de l'équipement, des dispositifs de formation, des simulateurs et autres articles requis pour la formation en vue de répondre aux besoins en matière de formation pour chaque type et variante d'aéronef exploité par le titulaire de l'AOC ; |
| * + - 1. Un nombre adéquat de personnel de vérification au sol et en vol pour assurer une formation et une vérification adéquates des membres de l'équipage ; et |
| * + - 1. Un système d'enregistrement acceptable pour la Régie, indiquant la conformité aux impératifs appropriés de formation et d'expérience récente. |
| * 1. Équipage de cabine. |
| * + 1. Les cursus de formation et les programmes de vérification destinés aux membres de l'équipage de cabine doivent comprendre ce qui suit : |
| * + - 1. Une formation initiale de base au sol couvrant les devoirs et les responsabilités ; |
| * + - 1. Les règles et réglementations appropriées de la Régie ; |
| * + - 1. Les parties appropriées de l’OM du titulaire de l'AOC ; |
| * + - 1. La formation appropriée aux urgences, requise par la Régie et l’OM du titulaire de l'AOC ; |
| * + - 1. La formation au vol appropriée ; |
| * + - 1. Une formation périodique, de transition et sur les différences appropriée, selon ce qui est requis, pour être à jour en ce qui concerne n'importe quel type ou variante d'aéronef à bord duquel le membre de l'équipage peut avoir à travailler ; |
| * + - 1. Une liste à jour des matériels pédagogiques approuvés, de l'équipement, des dispositifs de formation, des simulateurs et autres articles requis pour la formation en vue de répondre aux besoins en matière de formation pour chaque type et variante d'aéronef exploité par le titulaire de l'AOC ; |
| * + - 1. Un nombre adéquat de personnes assurant la vérification au sol et de personnel du poste de pilotage pour assurer une formation et une vérification adéquates des membres de l'équipage ; et |
| * + - 1. Un système d'enregistrement acceptable pour la Régie, indiquant la conformité à tous les impératifs appropriés de formation et d'expérience récente. |
| * 1. Tous les membres d'équipage. |
| * + 1. Un programme de formation écrit doit être élaboré pour tous les membres de l'équipage pour les procédures d'urgence appropriées à chaque marque et modèle d'aéronef à bord duquel le membre de l'équipage se trouve ou qu'il exploite. Les domaines doivent comprendre : |
| * + - 1. Les instructions individuelles relatives à l'utilisation de l'équipement d'urgence embarqué, comme les extincteurs, l'équipement respiratoire d'urgence, l'équipement pour les premiers soins, les issues de secours et les toboggans et le système d'oxygène de l'aéronef, y compris l'utilisation des bouteilles d'oxygène d'urgence portatives. Les membres de l'équipage doivent aussi s'entraîner à l'utilisation de l'équipement d'urgence destiné à les protéger en cas d'incendie ou de fumée dans le poste de pilotage ; |
| * + - 1. Les instructions relatives aux urgences potentielles, comme une décompression rapide, un amerrissage forcé, la lutte contre le feu, l'évacuation de l'aéronef, les urgences médicales, les détournements et les passagers perturbateurs ; et |
| * + - 1. La formation périodique prévue pour répondre aux impératifs de la Régie. |
| * 1. Tout le personnel d'exploitation. |
| * + 1. Les cursus de formation et les programmes de vérification destinés à tout le personnel d'exploitation doivent comprendre ce qui suit : |
| * + - 1. La formation au transport en toute sécurité et à la reconnaissance de toutes les marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé par la Régie ; cette formation doit comprendre l’emballage, le marquage, l’étiquetage et la documentation corrects des articles dangereux et des articles magnétisés ; |
| * + - 1. Toute la formation appropriée en matière de sécurité requise par la Régie ; et |
| * + - 1. Une méthode permettant toute notification requise d'un accident ou d'un incident impliquant des marchandises dangereuses. |
| * 1. Personnel d'exploitation autre que les membres de l'équipage. |
| * + 1. Pour le personnel d'exploitation autre que les membres d'équipage (comme les FOO, le personnel de manutention, etc.), un programme de formation écrit concernant ses devoirs respectifs doit être élaboré. Il doit porter sur toute formation initiale, périodique, sur les différences, spécialisée et autre requise par la Régie. |
| 1. **Procédures de formation et de vérification** |
| * 1. Procédures de vérification de l'aptitude professionnelle |
| * + 1. Les procédures à appliquer au cas où ce personnel n'atteint pas les normes requises ou ne s'y maintient pas. |
| * 1. Procédures portant sur la simulation de situations anormales ou d'urgence. |
| * + 1. Les procédures visant à s'assurer que les situations anormales ou d'urgence qui requièrent l'application de toutes ou d'une partie des procédures pour situation anormale ou d'urgence, et la simulation d'IMC par moyens artificiels, ne sont pas simulées lors des vols de transport commercial aérien. |
| 1. **Conservation de la documentation** |
| * 1. Documentation à conserver et temps de conservation. |
| * + 1. Le titulaire d'un AOC doit conserver toute la documentation requise par la Régie ou celle d'un autre État dans lequel il opère, pendant le temps spécifié par la Régie concernée ou celui qui est requis pour montrer la conformité à la réglementation appropriée ou à son OM, quel que soit le plus long. |

*OACI, Annexe 6, Partie I, Appendice 2 : 2.4.1 ; 2.4.2 ; 2.4.3*

*OACI, Annexe 6, Partie II : 3.9.3*

#### NMO 9.4.1.4 Manuel d'utilisation de l'aéronef

Chaque demandeur et titulaire d'un AOC doit soumettre et tenir à jour un AOM, dans le cadre de son OM, contenant au moins ce qui suit :

|  |
| --- |
| 1. **Informations d'ordre général et unités de mesure** |
| * 1. Les informations d'ordre général (comme les dimensions de l'aéronef), dont une description des unités de mesure utilisées pour l'exploitation du type d'aéronef concerné et des tables de conversion. |
| 1. **Limitations** |
| * 1. Limitations de certification et d'exploitation. |
| * + 1. Une description des limitations d'exploitation qui s'appliquent, dont ce qui suit : |
| * + - 1. Statut de la certification ; |
| * + - 1. Configuration des sièges passagers pour chaque type d'aéronef, y compris une représentation graphique ; |
| * + - 1. Type d'exploitation approuvée (comme AMO/IMC/VFR, vols de CAT II/III dans des conditions de givrage connues, etc.) ; |
| * + - 1. Composition de l'équipage ; |
| * + - 1. Exploitation dans les limites de masse et de centrage ; |
| * + - 1. Limitations de vitesse ; |
| * + - 1. Domaines de vol ; |
| * + - 1. Limites relatives au vent, dont les opérations sur pistes contaminées ; |
| * + - 1. Limitations de performance pour les configurations concernées ; |
| * + - 1. Pente de la piste ; |
| * + - 1. Limitations pour pistes mouillées ou contaminées ; |
| * + - 1. Contamination de la cellule ; et |
| * + - 1. Après l'atterrissage. |
| 1. **Procédures** |
| * 1. Procédures normales. |
| * + 1. Les procédures et tâches normales de l'équipage, les listes de pointage appropriées, le système relatif à leur utilisation et une déclaration couvrant les procédures nécessaires de coordination entre les équipages de conduite et de cabine. Les procédures et tâches normales suivantes doivent y figurer : |
| * + - 1. Avant le vol ; |
| * + - 1. Avant de départ et chargement ; |
| * + - 1. Calage et vérification de l'altimètre ; |
| * + - 1. Circulation au sol, décollage et montée ; |
| * + - 1. Réduction du bruit ; |
| * + - 1. Croisière et descente ; |
| * + - 1. Approche, préparation à l'atterrissage et briefing ; |
| * + - 1. Approche VFR ; |
| * + - 1. Approche aux instruments ; |
| * + - 1. Approche visuelle et indirecte ; |
| * + - 1. Approche interrompue ; |
| * + - 1. Atterrissage normal ; |
| * + - 1. Après l'atterrissage ; et |
| * + - 1. Opération sur pistes mouillées et contaminées. |
| * 1. Procédures au sein du poste de pilotage. |
| * + - 1. Procédures spécifiques au poste de pilotage. Obtention d'une autorisation de vol ; |
| * + - 1. Préparation initiale du poste de pilotage ; |
| * + - 1. SOP ; |
| * + - 1. Discipline au sein du poste de pilotage ; |
| * + - 1. Annonces standard ; |
| * + - 1. Communications ; |
| * + - 1. La sécurité des vols ; |
| * + - 1. Procédures de refoulement et de remorquage ; |
| * + - 1. Directives relatives à la circulation au sol et aux signaux des pistes ; |
| * + - 1. Procédures de décollage et de montée ; |
| * + - 1. Choix de la piste ; |
| * + - 1. Décollage par visibilité limitée ; |
| * + - 1. Décollage par temps inclément ; |
| * + - 1. Utilisation et limitations du radar météorologique ; |
| * + - 1. Utilisation des projecteurs d'atterrissage ; |
| * + - 1. Surveillance des instruments de vol ; |
| * + - 1. Réglage de la puissance pour le décollage ; |
| * + - 1. Défaillances lors du décollage ; |
| * + - 1. Décision d'interruption du décollage ; |
| * + - 1. Montée, meilleur angle, meilleure vitesse ; |
| * + - 1. Procédures de poste de pilotage stérile ; |
| * + - 1. Procédures en route et d'attente ; |
| * + - 1. Régulation de la vitesse ; |
| * + - 1. Carnet de navigation ; |
| * + - 1. Procédures de descente, d'approche et d'atterrissage ; |
| * + - 1. Notification des problèmes de maintenance ; et |
| * + - 1. Comment obtenir une maintenance et un entretien en route. |
| * 1. Procédures anormales et d’urgence. |
| * + 1. Une liste des situations anormales et d'urgence auxquelles les membres de l'équipage sont affectés et des listes de pointage appropriées comportant un système pour leur utilisation et une déclaration couvrant les procédures nécessaires pour la coordination entre les équipages de conduite et de cabine. Les procédures et tâches relatives aux situations anormales et d'urgence suivantes doivent y figurer : |
| * + - 1. Indisposition de l'équipage ; |
| * + - 1. Exercices relatifs au feu et à la fumée ; |
| * + - 1. Vols non pressurisés ou partiellement pressurisés, selon le cas ; |
| * + - 1. Dépassement des limites structurelles, comme atterrissage en surcharge ; |
| * + - 1. Dépassement des limites des rayonnements cosmiques, si cela s'applique ; |
| * + - 1. Coups de foudre ; |
| * + - 1. Communications pour détresse et mise en état d'alerte de l'ATC en cas d'urgence ; |
| * + - 1. Panne de moteur ; |
| * + - 1. Défaillance du système ; |
| * + - 1. Directives relative à un détournement en cas de défaillance technique grave ; |
| * + - 1. Avertissement de proximité du sol ; |
| * + - 1. ACAS ; |
| * + - 1. Cisaillement du vent ; |
| * + - 1. Atterrissage/amerrissage forcé ; |
| * + - 1. Évacuation de l'aéronef ; |
| * + - 1. Précautions relatives au délestage du carburant (selon le cas) et atterrissage en surcharge ; |
| * + - 1. Considérations d'ordre général et politique ; |
| * + - 1. Les procédures d’urgence ; |
| * + - 1. Descente d'urgence ; |
| * + - 1. Bas niveau de carburant ; |
| * + - 1. Incident ou accident concernant des marchandises dangereuses ; |
| * + - 1. Procédures d'interception ; |
| * + - 1. Signal d'urgence pour les membres de l'équipage de cabine ; |
| * + - 1. Procédures et impératifs de communication ; et |
| * + - 1. Écoute radio. |
| 1. **Données de performance, données de performances supplémentaires et autres données de performance acceptables** |
| * 1. Généralités. |
| * + 1. Les données de performance doivent être fournies sous une forme facile à utiliser. |
| * 1. Données de performance. |
| * + 1. Le matériel relatif à la performance qui donne les données nécessaires pour permettre à l'équipage de conduite de se conformer aux impératifs de performance approuvés figurant dans l’AFM doit y figurer afin de déterminer ce qui suit : |
| * + - 1. Limite de montée au décollage (masse, altitude, température) ; |
| * + - 1. Limites de la longueur du terrain de décollage (sec, mouillé, contaminé) ; |
| * + - 1. Données de trajectoire nette de vol pour le calcul du franchissement d'obstacles ou, lorsque cela s'applique, de la trajectoire de décollage ; |
| * + - 1. Pertes de pente pour les montées initiales à virage incliné ; |
| * + - 1. Limites de montée en route ; |
| * + - 1. Limites de montée en approche ; |
| * + - 1. Limites de montée à l'atterrissage ; |
| * + - 1. Limites du terrain d'atterrissage (sec, mouillé, contaminé), y compris les effets de la défaillance en vol d'un système ou d'un appareil, si elle affecte la distance d'atterrissage ; |
| * + - 1. Limites d'énergie de freinage ; et |
| * + - 1. Vitesse qui s'appliquent aux diverses phases de vol (tenant aussi compte des pistes mouillées ou contaminées). |
| * 1. Données de performance supplémentaires. |
| * + 1. Données supplémentaires couvrant ce qui suit : |
| * + 1. Vols dans des conditions de givrage ; |
| * + 1. Les facteurs maximums de vent de travers et arrière pour chaque type d'aéronef exploité et les réductions à appliquer à ces valeurs en ce qui concerne les rafales de vent, la faible visibilité, l'état de la surface de la piste, l'expérience de l'équipage, l'utilisation du pilote automatique, les conditions anormales ou d'urgence ou tout autre facteur pertinent pour l'exploitation ; et |
| * + 1. Toute performance certifiée ayant trait à la configuration permise, ou à l'écart de configuration, comme le non-fonctionnement du système antipatinage, doit être incluse. |
| * 1. Autres données de performance acceptables. |
| * + 1. Si les données de performance requises pour la classe appropriée de performance ne sont pas disponibles dans l’AFM approuvé, d'autres données acceptables pour la Régie doivent alors être incluses. D'un autre côté, l’OM peut contenir des renvois aux données approuvées figurant dans l'AFM lorsqu'il est peu probable que ces dernières soient utilisées souvent ou en cas d'urgence. |
| * 1. Données de performance supplémentaires. |
| * + 1. Autres données de performance lorsqu'elles s'appliquent, dont : |
| * + - 1. Pentes de montée avec tous les moteurs en marche ; |
| * + - 1. Données de descente progressive ; |
| * + - 1. Effet des fluides de dégivrage/antigivrage ; |
| * + - 1. Vol avec le train d'atterrissage sorti ; |
| * + - 1. Pour les aéronefs ayant trois moteurs ou plus, vols de convoyage avec un moteur en panne ; et |
| * + - 1. Vols effectués aux termes d'une CDL. |
| 1. **Planification du vol** |
| * 1. Données de planification du vol. |
| * + 1. Les données et instructions spécifiques nécessaires pour la planification avant le vol et en vol, dont les facteurs tels que les vitesses prévues et les réglages de puissance. Lorsque cela s'applique, les procédures d'exploitation avec un ou plusieurs moteurs en panne, EDTO et de vol vers des aérodromes isolés doivent figurer dans le plan de vol et le plan de vol d'exploitation. |
| * 1. Calculs du carburant et du lubrifiant. |
| * + 1. La méthode permettant de calculer le carburant requis pour les diverses phases du vol. |
| 1. **Masse et centrage** |
| * 1. Calcul de la masse et du centrage. |
| * + 1. Les instructions et données pour le calcul de la masse et du centrage, dont ce qui suit : |
| * + - 1. Système de calcul (comme système à index) ; |
| * + - 1. Informations et instructions pour remplir la documentation ayant trait à la masse et au centrage, dont ce qui est généré à la main ou par ordinateur ; |
| * + - 1. Limitation de la masse et du centre de gravité des diverses versions ; et |
| * + - 1. Poids à sec en ordre de marche et centre de gravité ou index correspondant. |
| 1. **Chargement** |
| * 1. Procédures de chargement. |
| * + 1. Les instructions portant sur le chargement et l'arrimage d’une charge à bord de l'aéronef, dont : |
| * + - 1. L'utilisation des systèmes de l'aéronef et des contrôles qui y sont associés. |
| * 1. Chargement de marchandises dangereuses. |
| * + 1. Une méthode permettant de notifier le PIC lorsque des marchandises dangereuses sont chargées à bord de l'aéronef. |
| 1. **Équipement de survie et d'urgence, dont l'oxygène** |
| * 1. Liste de l'équipement de survie à transporter. |
| * + 1. Une liste de l'équipement de survie à transporter sur les routes à suivre et les procédures de vérification de son fonctionnement avant le décollage. |
| * + 1. Les instructions concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de l'équipement de survie et d'urgence et la ou les listes de pointage qui y sont associées. |
| * 1. Signalisation visuelle sol/air. |
| * + 1. Les instructions illustrant le code de signalisation visuelle sol/air à utiliser par les survivants. |
| * 1. Utilisation de l'oxygène. |
| * + 1. La procédure permettant de déterminer la quantité d'oxygène requise et celle qui est disponible, en tenant compte du profil de vol, du nombre d'occupants et de la décompression potentielle de la cabine. |
| * + 1. Les informations doivent être fournies sous une forme facile à utiliser. |
| * 1. Utilisation de l'équipement d'urgence. |
| * + 1. Une description de l'utilisation correcte de l'équipement d'urgence suivant, si cela s'applique : |
| * + - 1. Gilets de sauvetage ; |
| * + - 1. Radeaux de sauvetage ; |
| * + - 1. Trousses médicales/de premiers soins ; |
| * + - 1. Trousses de survie ; |
| * + - 1. Émetteur de localisation d'urgence ; |
| * + - 1. Dispositifs de signalisation visuelle ; |
| * + - 1. Toboggans ; et |
| * + - 1. Éclairage de secours. |
| 1. **Procédures d'évacuation d'urgence** |
| * 1. Instructions portant sur l'évacuation d'urgence. |
| * + 1. Les instructions concernant la préparation à une évacuation d'urgence, dont la coordination de l'équipage et l'affectation des postes d'urgence. |
| * 1. Procédures d'évacuation d'urgence. |
| * + 1. Une description des devoirs de tous les membres de l'équipage lors de l'évacuation rapide d'un aéronef et le traitement des passagers en cas d'un atterrissage ou amerrissage forcé ou de toute autre urgence. |
| 1. **Systèmes de l’aéronef** |
| * 1. Une description des systèmes de l'aéronef, des commandes et indicateurs qui s'y rattachent et les instructions de fonctionnement. |
| 1. **Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration** |
| * 1. La MEL et la CDL pour les types d’aéronefs exploités et les opérations spécifiques autorisées, y compris tout impératif relatif aux opérations pour lesquelles la PBN est prescrite. |
| 1. **Instructions et informations portant sur les routes et les aérodromes** (facultatif pour le présent manuel) |
| 1. **Instructions et informations** |
| * 1. Communications, navigation et aérodromes. |
| * + 1. Les instructions et informations ayant trait aux communications, à la navigation et aux aérodromes, dont ce qui suit : |
| * + - 1. Niveau/altitude minimum de vol pour chaque route suivie ; |
| * + - 1. Minima d'exploitation pour les aérodromes de départ, de destination et de dégagement ; |
| * + - 1. Installations de communication et aides à la navigation ; |
| * + - 1. Données relatives à la piste et aux installations de l'aérodrome ; |
| * + - 1. Procédures d'approche, d'approche interrompue et de départ, y compris celles qui ont trait à la réduction du bruit ; |
| * + - 1. Procédures en cas de défaillance des communications ; |
| * + - 1. Installations de recherche et de sauvetage dans la région survolée par l'aéronef ; |
| * + - 1. Description des cartes aéronautiques qui doivent être transportées à bord en ce qui concerne le type de vol et la route suivie, dont la méthode permettant d'en vérifier la validité ; |
| * + - 1. Disponibilités d'informations aéronautiques et de services météorologiques ; |
| * + - 1. Procédures relatives à la communication/navigation en route, y compris en attente ; et |
| * + - 1. Catégorisation de l'aérodrome pour la qualification des compétences de l'équipage de conduite. |

*OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.1 ; Appendice 2 : 2.2.1-2.2.14*

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.4.2.3.2R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.3 ; 4.1.3 ; Appendice 7 : 2.2.1–2.2.14

14 CFR 121.141, 125.75

JAR-OPS 1 : 1.1045, Partie B

JAR-OPS 3 : 3.1045, Partie B

#### NMO 9.4.1.18 Cartons de consignes passagers

1. Chaque titulaire d'un AOC doit, à chaque siège proche d'une sortie, fournir des cartons de consignes passagers donnant les informations suivantes dans la langue principale dans laquelle l'équipage donne les ordres en cas d'urgence :
2. Ce qui est requis d'un passager en cas de situation d'urgence dans laquelle il n'y a pas de membre d'équipage pour apporter une assistance, y compris comment :
   * + 1. Localiser l'issue de secours ;
       2. Reconnaître le mécanisme d'ouverture de l'issue de secours ;
       3. Comprendre les instructions relatives au fonctionnement de l'issue de secours ;
       4. Faire fonctionner l'issue de secours ;
       5. Déterminer si l'ouverture de l'issue de secours augmentera les risques auxquels les passagers peuvent être exposés ;
       6. Suivre les directions verbales et les signaux à main faits par un membre de l'équipage ;
       7. Ranger ou arrimer la porte de l'issue de secours pour qu'elle ne gêne pas l'utilisation de cette dernière ;
       8. Évaluer l'état d'un toboggan, le déclencher et le stabiliser après son déploiement pour aider les autres à s'en servir ;
       9. Passer rapidement par l'issue de secours ; et
       10. Évaluer, sélectionner et suivre une trajectoire s'éloignant de l'issue de secours ; et
3. La demande qu'un passager s'identifie pour changer de place dans un des cas suivants :
   * + 1. La personne a moins de 15 ans ou est dans l'incapacité d'effectuer une ou plusieurs fonctions applicables indiquées au paragraphe (a)(1) de la présente NMO sans l'assistance d'un compagnon adulte, ou d'un parent ;
       2. La personne ne peut pas se livrer aux fonctions d'urgence figurant sur le carton de consignes ;
       3. La personne est dans un état qui n'est pas évident, qui l'empêchera de se livrer aux fonctions d'urgence ;
       4. La personne peut subir un préjudice corporel si elle se livre à une ou plusieurs des fonctions d’urgence ;
       5. La personne ne souhaite pas effectuer les fonctions d’urgence ; ou
       6. La personne ne peut pas lire, parler ou comprendre la langue ou la forme graphique des instructions fournies par le titulaire de l'AOC.

14 CFR 121.571 ; 121.585

#### NMO 9.4.1.19 Système de contrôle des données aéronautiques

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir des données aéronautiques concernant chaque aérodrome dont il se sert, ce qui comprend ce qui suit :
2. Aérodromes et héliports :
   * + 1. Installations ;
       2. Protection du public ;
       3. Aides à la navigation et aux communications ;
       4. Construction affectant le décollage, l'atterrissage ou les opérations au sol ; et
       5. Installations de circulation aérienne.
3. Pistes, prolongements dégagés et prolongements d'arrêt :
   * + 1. Dimensions ;
       2. Surface ;
       3. Marquage et systèmes d'éclairage ; et
       4. Élévation et pente.
4. Seuils décalés :
   * + 1. Emplacement ;
       2. Dimensions ; et
       3. Décollage, atterrissage ou les deux.
5. Obstacles :
   * + 1. Ceux qui affectent le calcul de performance de décollage et d'atterrissage ; et
       2. Obstacles déterminants.
6. Procédures de vol aux instruments :
   * + 1. Procédure de départ ;
       2. Procédure d’approche ; et
       3. Procédure d'approche interrompue.
7. Informations spéciales :
   * + 1. Équipement de mesure RVR ; et
       2. Vents dominants par faible visibilité.

14 CFR 121.97(b)(1)–(6) ; 121.117(b)(1)–(6)

#### NMO 9.4.1.20 Guide routier ─ Zones, routes, aérodromes et héliports

1. Chaque demandeur ou titulaire d'un AOC doit soumettre et conserver à jour, dans le cadre de son OM, un guide routier comprenant des informations relatives aux zones, aux routes, aux aérodromes et aux héliports. Le guide routier doit contenir au moins les informations figurant à la NMO 9.4.1.20(c).
2. Le guide routier doit s’assurer que l'équipage de conduite possède, pour chaque vol, les informations portant sur les installations de communication, les aides à la navigation, les aérodromes, les héliports, les approches aux instruments, les arrivées et les départs aux instruments qui s'appliquent à l'opération, ainsi que celles que l'exploitant peut juger nécessaires pour effectuer correctement des vols.
3. Chaque guide de route doit contenir au moins les informations suivantes :
4. Les altitudes minimales de vol pour chaque aéronef exploité ;
5. Les minima d'exploitation de chaque aérodrome devant être probablement utilisé en tant qu'aérodrome prévu pour l'atterrissage ou de dégagement ;
6. L'augmentation des minima d'exploitation d'aérodrome en cas de dégradation des installations d'approche ou de l'aérodrome ;
7. Les minima d'exploitation de chaque héliport devant être probablement utilisé en tant qu'héliport prévu pour l'atterrissage ou de dégagement ;
8. L'augmentation des minima d'exploitation d'héliport en cas de dégradation des installations d'approche ou de l'héliport ; et
9. Les informations nécessaires pour la conformité aux profils de vol requis par la réglementation, dont la détermination de ce qui suit :
   * + 1. Les impératifs de longueur de la piste si elle est sèche, mouillée et contaminée, dont ceux qui sont imposés par les défaillances des systèmes qui affectent la distance de décollage ;
       2. Les limitations de montée au décollage ;
       3. Les limitations de montée en route ;
       4. Les limitations de montée à l'approche et à l'atterrissage ;
       5. Les impératifs de longueur de la piste d'atterrissage si elle est sèche, mouillée et contaminée, dont ceux qui sont imposés par les défaillances des systèmes qui affectent la distance d'atterrissage ; et
       6. Les informations supplémentaires comme les limitations de la vitesse de rotation des roues

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.3.1 ; Appendice 2 : 2.3.1 ; 2.3.2 ; 2.3.3 ; 2.3.4 ; 2.3.5 ; 2.3.6

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3 ; Supplément B : 3.2

#### NMO 9.4.1.21 Sources des informations météorologiques

1. La Régie approuve les sources suivantes de bulletins météorologiques et juge les bulletins de ces sources satisfaisants pour la planification des vols ou le contrôle du mouvement en vol :
2. [OFFICE MÉTÉOROLOGIQUE DE L'ÉTAT] ;
3. Stations d'observation automatique de surface de [ÉTAT] ;

N. B. : Certains systèmes automatiques ne peuvent pas donner tout ce qui est requis pour un bulletin météorologique complet de surface pour l'aviation.

1. Les stations météorologiques supplémentaires pour l'aviation de [ÉTAT] ;
2. Les observations faites par les tours de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome ;
3. Les observatoires météorologiques sous contrat avec [ÉTAT] ;
4. Tout bureau météorologique actif exploité par un État étranger qui souscrit aux normes et pratiques de l'OACI ;

N. B. : Ces bureaux météorologiques figurent normalement dans les tableaux météorologiques des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI.

1. Toute source militaire d'informations météorologiques approuvée par la Régie ;

N. B. : L'utilisation de sources militaires est limitée au contrôle des vols dont les aérodromes de départ, de destination, de dégagement ou de diversion sont militaires.

1. Les bulletins presque en temps réel, comme les rapports de pilotes, les rapports radar, les cartes récapitulatives radar et les rapports d'imagerie satellitaire provenant de sources météorologiques commerciales ou d'autres sources spécifiquement approuvées par la Régie ; et
2. Un système d’information météorologique exploité et maintenu par le titulaire de l’AOC et approuvé par la Régie.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 26, Section 3

#### NMO 9.4.1.22 Programme de dégivrage et d’antigivrage

1. Le programme de dégivrage et d'antigivrage au sol du titulaire d'un AOC doit comprendre une description détaillée de ce qui suit :
2. Comment le titulaire de l'AOC détermine que les conditions sont telles que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que la gelée, la glace ou la neige adhère à l'aéronef et que les procédures de dégivrage et d'antigivrage au sol doivent être appliquées ;
3. Qui a pour responsabilité de décider que les procédures de dégivrage et d'antigivrage doivent être appliquées ;
4. Les procédures d'exécution du dégivrage et d'antigivrage au sol ; et
5. Les devoirs et responsabilités de chaque poste d'exploitation ou groupe chargé de s'assurer que l'aéronef prenne son vol en toute sécurité pendant que les procédures de dégivrage et d'antigivrage au sol sont appliquées.
6. La formation initiale et annuelle au sol des membres de l'équipage de conduite et de toutes les autres personnes affectées (comme les FOO/régulateurs, le personnel au sol, le personnel sous contrat) doit couvrir les impératifs spécifiques du programme de dégivrage et d’antigivrage approuvé et les devoirs et responsabilités de chaque personne aux termes du programme approuvé, dont :
7. L'utilisation des durées de protection ;
8. Les procédures de dégivrage/antigivrage de l'aéronef, y compris les procédures d'inspection et de vérification et qui en est responsable ;
9. Les procédures relatives aux communications ;
10. L'identification des zones critiques et de la contamination de la surface de l'aéronef (par exemple, l'adhésion de gel, glace ou neige) et comment cette contamination affecte négativement la performance de l'aéronef et les caractéristiques de vol ;
11. Les types et caractéristiques des fluides de dégivrage/antigivrage ;
12. Les procédures d'inspection avant le vol par temps froid ; et
13. Les techniques de reconnaissance de la contamination de l'aéronef.
14. Le programme de dégivrage et d’antigivrage du titulaire d'un AOC doit inclure des procédures permettant à l'équipage de conduite d'augmenter ou de réduire la durée de protection lorsque les conditions changent. La durée de protection doit être appuyée par des données acceptables pour la Régie. Si la durée de protection est dépassée, le décollage est interdit, sauf si au moins une des conditions suivantes existe :
15. Une vérification de la contamination de l'extérieur de l'aéronef est effectuée avant le décollage (dans les 5 minutes avant le début du décollage) afin de déterminer que les ailes, les gouvernes et autres surfaces critiques de l'aéronef, telles que définies dans le programme de dégivrage et d’antigivrage du titulaire de l'AOC, ne comportent pas de gel, glace ou neige ;
16. Il est autrement déterminé, par une procédure de remplacement approuvée par la Régie conformément au programme de dégivrage et d’antigivrage approuvé du titulaire de l'AOC, que les ailes, les gouvernes et autres surfaces critiques ne comportent pas de gel, glace ou neige ; ou
17. Les ailes, surfaces de contrôle et autres surfaces critiques, telles que définies dans le programme de dégivrage et d’antigivrage du titulaire de l’AOC, sont de nouveau dégivrées et une nouvelle durée de protection est déterminée.

14 CFR 121.629(c)(1)–(4)

#### NMO 9.4.1.24 Système de gestion des risques de fatigue

1. Un FRMS doit contenir au minimum :
2. La politique et la documentation du FRMS ;
3. Les processus de gestion des risques de fatigue ;
4. Le processus d'assurance de sécurité du FRMS ; et
5. Les processus de promotion du FRMS.
6. L'exploitant doit définir sa politique de FRMS, dont tous les éléments doivent être clairement identifiés.
7. La politique du FRMS doit requérir que la portée des opérations FRMS soit clairement définie dans l’OM.
8. La politique FRMS doit :
9. Refléter la responsabilité partagée de la direction, des membres des équipages de conduite et de cabine et des autres personnes concernées ;
10. Clairement indiquer les objectifs de sécurité du FRMS ;
11. Est signée par le gestionnaire responsable de l'organisme ;
12. Être communiquée, avec un aval visible, à tous les services et niveaux pertinents de l'organisme ;
13. Déclarer l'engagement pris par la direction envers des comptes rendus efficaces portant sur la sécurité ;
14. Déclarer l'engagement pris par la direction envers la mise à disposition de ressources adéquates pour le FRMS ;
15. Déclarer l'engagement pris par la direction envers une amélioration continue du FRMS ;
16. Requérir qu'une hiérarchie des responsabilités de la direction, des membres des équipages de conduite et de cabine et des autres personnes concernées soit identifiée ; et
17. Requérir des examens périodiques pour s'assurer qu'il demeure pertinent et approprié.

N. B. : L'établissement de comptes rendus efficaces en matière de sécurité est décrit dans le Doc 9859 de l’OACI, Manuel de gestion de la sécurité.

1. DOCUMENTATION FRMS.
2. Un exploitant doit élaborer et conserver une documentation FRMS à jour, qui décrit et enregistre :
   * + 1. La politique et les objectifs du FRMS ;
       2. Les processus et procédures FRMS ;
       3. Les responsabilités et pouvoirs de ces processus et procédures ;
       4. Les mécanismes de la participation continue de la direction, des équipages de conduite et de cabine et de toutes les autres personnes concernées ;
       5. Les programmes de formation FRMS, les impératifs de formation et l'enregistrement de la participation ;
       6. Les temps de vol prévus et réels, les périodes de service et de repos avec des écarts importants et les raisons de ces écarts ; et

N. B. : Les écarts significatifs sont décrits dans le Doc 9966 de l’OACI, Systèmes de gestion des risques de fatigue — Manuel des réglementeurs.

* + - 1. Les résultats de FRMS, dont les conclusions provenant des données collectées, les recommandations et les mesures prises.

1. PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE — IDENTIFICATION DES DANGERS.
2. Un exploitant doit élaborer et maintenir trois processus fondamentaux et documentés pour l'identification des dangers liés à la fatigue :
   * + 1. PRÉDICTIF. Le processus prédictif doit identifier les dangers posés par la fatigue en examinant la programmation de l'équipage et en tenant compte des facteurs dont on sait qu'ils affectent le sommeil et la fatigue et leurs effets sur la performance. Les méthodes d'examen peuvent inclure, mais sans s'y limiter :
          1. L'expérience de l'exploitant ou de l'industrie en matière d'exploitation et les données collectées pour les types similaires d'exploitation ;
          2. Les pratiques de programmation basées sur l'expérience ; et
          3. Des modèles biomathématiques.
       2. PROACTIF. Le processus proactif identifie les dangers posés par la fatigue dans les opérations aériennes en cours. Les méthodes d'examen peuvent inclure, mais sans s'y limiter :
          1. Compte rendu volontaire sur les risques de fatigue ;
          2. Enquêtes sur la fatigue de l'équipage ;
          3. Données pertinentes sur la performance de l'équipage de conduite et de cabine ;
          4. Bases de données et études scientifiques disponibles sur la sécurité ; et
          5. Analyse du temps de travail prévu par rapport à celui qui a été effectué.
       3. RÉACTIF. Le processus réactif doit identifier la contribution des dangers posés par la fatigue aux rapports et événements associés à des conséquences potentiellement négatives au plan de la sécurité afin de déterminer comment l'impact de la fatigue aurait pu être minimisé. Le processus peut être déclenché au minimum par l'un quelconque des facteurs suivants :
          1. Rapports portant sur la fatigue ;
          2. Rapports confidentiels ;
          3. Rapports d'audit ;
          4. Incidents ; et
          5. Analyse des données de vol.
3. ÉVALUATION DES RISQUES.
4. Un exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures d'évaluation des risques permettant de déterminer la probabilité et la gravité potentielle des événements liés à la fatigue et d'identifier à quel moment il faut atténuer les risques qui y sont associés. Les procédures d'évaluation des risques doivent passer en revue les dangers identifiés et les relier à ce qui suit :
   * + 1. Les processus d'exploitation ;
       2. Leur probabilité ;
       3. Les conséquences possibles ; et
       4. L'efficacité des obstacles et contrôles de la sécurité en place.
5. ATTÉNUATION DES RISQUES.
6. Un exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures d'atténuation des risques qui :
   * + 1. Permettent de sélectionner les stratégies d’atténuation appropriées ;
       2. Permettent la mise en œuvre des stratégies d’atténuation ; et
       3. Suivre la mise en œuvre et l’efficacité des stratégies.
7. PROCESSUS D’ASSURANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DU FRMS.
8. L'exploitant doit élaborer et maintenir un processus d'assurance sécurité FRMS pour :
   * + 1. Permettre le suivi, l'analyse des tendances et la mesure en continue de la performance FRMS afin de valider l'efficacité des contrôles des risques liés à la fatigue. Les sources de données peuvent comprendre :
          1. Rapports et enquêtes sur les dangers ;
          2. Audits et enquêtes ; et
          3. Passages en revue et études portant sur la fatigue.
       2. Fournir un processus officiel pour la gestion des changements, devant comprendre :
          1. L'identification des changements intervenant dans l'environnement d'exploitation, qui peuvent affecter le FRMS ;
          2. L'identification des changements intervenant au sein de l'organisation, qui peuvent affecter le FRMS ; et
          3. Les considérations relatives aux outils disponibles qui pourraient servir à maintenir ou à améliorer le rendement du FRMS avant la mise en œuvre des changements.
       3. Permettre l'amélioration continue du FRMS, qui doit comprendre :
          1. L'élimination et/ou la modification des contrôles des risques qui ont eu des conséquences indésirables ou qui ne sont plus nécessaires en raison des changements survenus dans l'environnement d'exploitation ou de l'organisation ;
          2. Les évaluations de routine des installations, de l'équipement, de la documentation et des procédures ; et
          3. La détermination de la nécessité d'introduire de nouveaux processus et de nouvelles procédures visant à atténuer les risques liés à la fatigue qui surviennent.
9. PROCESSUS DE PROMOTION DU FRMS.
10. Un exploitant doit développer un processus de promotion du FRMS qui soutient le développement continu du FRMS, l'amélioration continue de son rendement général et la réalisation de niveaux optimums de sécurité. Ce qui suit doit être établi et mis en œuvre par l'exploitant dans le cadre de son FRMS :
    * + 1. Des programmes de formation visant à assurer que le niveau de compétence correspond aux rôles et responsabilités de la direction, des membres des équipages de conduite et de cabine et de toutes les autres personnes concernées aux termes du FRMS prévu ; et
        2. Un plan efficace de communication du FRMS qui :
           1. Explique les politiques, procédures et responsabilités du FRMS à tous les intéressés ; et
           2. Décrit les voies de communications utilisées pour collecter et disséminer les informations relatives au FRMS.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.1 ; Appendice 7

OACI, Doc. 9966

#### NMO 9.5.1.4 Manuel de contrôle de maintenance

1. Chaque demandeur et titulaire d'un AOC doit soumettre et tenir à jour un MCM, contenant au moins ce qui suit :

N. B. : Le manuel peut être articulé dans n'importe quel ordre de sujets et ces derniers combinés pour autant que les sujets qui s'appliquent y soient couverts.

|  |
| --- |
| 1. **Administration et contrôle du manuel de contrôle de maintenance** |
| * 1. Introduction. |
| * + 1. Une déclaration selon laquelle le manuel est conforme à toutes les réglementations et aux impératifs de la Régie qui s'appliquent et aux termes et conditions de l’AOC concerné ; |
| * + 1. Une déclaration selon laquelle le manuel contient les instructions de maintenance et d'exploitation auxquelles le personnel approprié doit se conformer dans l'exercice de ses devoirs ; |
| * + 1. Une liste et une brève description des diverses parties du MCM, de ce qu'elles contiennent, de ce à quoi elles s'appliquent et de leur utilisation ; et |
| * + 1. Une explication et la définition des termes et des mots utilisés dans le manuel. |
| * 1. Système d’amendement et de révision. |
| * + 1. Une description de qui a la responsabilité de publier et d'insérer les amendements et les révisions ; |
| * + 1. Un dossier requis des amendements et des révisions avec les dates de leur insertion et de leur entrée en vigueur ; |
| * + 1. Une déclaration selon laquelle il est interdit d'écrire à la main les amendements et les révisions, sauf dans les situations qui requièrent immédiatement un amendement ou une révision dans l'intérêt de la sécurité ; |
| * + 1. Une description du système d'annotation des feuilles et les dates de leur entrée en vigueur ; |
| * + 1. Une liste des feuilles valides et leur date d'entrée en vigueur ; |
| * + 1. Annotation des changements (sur les feuilles avec texte et, si c'est faisable, sur les cartes et les schémas) ; |
| * + 1. Un système d'enregistrement des révisions temporaires ; |
| * + 1. Une description du système de distribution des manuels, amendements et révisions ; et |
| * + 1. Une déclaration indiquant qui a pour responsabilité de notifier la Régie de tout changement proposé et de travailler avec elle sur les changements qui requièrent son approbation. |
| 1. **Organisation générale** |
| * 1. Engagement de la société pris par le titulaire de l'AOC. |
| * 1. Informations d'ordre général. |
| * + 1. Une brève description de l'organisme ; |
| * + 1. Une description des relations de l’organisme avec d’autres organismes ; |
| * + 1. Composition de la flotte ; |
| * + 1. Le type d'exploitation ; et |
| * + 1. Emplacements de la maintenance en ligne. |
| * 1. Personnel de direction de la maintenance. |
| * + 1. Gestionnaire responsable ; |
| * + 1. Titulaire de poste nommé ; |
| * + 1. Coordination de la maintenance ; |
| * + 1. Devoirs et responsabilités ; |
| * + 1. Organigramme(s) ; et |
| * + 1. Ressources en main-d'œuvre et politique de formation. |
| * 1. Procédure de notification de la Régie concernant les changements apportés aux arrangements, aux emplacements, au personnel, aux activités ou à l'approbation de la maintenance. |
| 1. **Procédures de maintenance** |
| * 1. Utilisation du carnet de route des aéronefs et application de la MEL. |
| * 1. Élaboration et amendement du programme de maintenance des aéronefs. |
| * 1. Dossiers relatifs au moment où la maintenance est effectuée et à celle-ci, responsabilités et conservation. |
| * 1. Réalisation et contrôle des informations de maintien de la navigabilité obligatoire (consignes de navigabilité). |
| * 1. Analyse de l'efficacité du programme de maintenance. |
| * 1. Politique de concrétisation des modifications non obligatoires. |
| * 1. Normes relatives aux modifications majeures. |
| * 1. Signalement des défauts. |
| * + 1. Analyse ; |
| * + 1. Liaison avec les fabricants et les Régies ; et |
| * + 1. Politique de report des défauts. |
| * 1. Activité d'ingénierie. |
| * 1. Programmes de fiabilité. |
| * + 1. Cellule ; |
| * + 1. Propulsion ; et |
| * + 1. Composants. |
| * 1. Inspection avant le vol. |
| * + 1. Préparation des aéronefs pour le vol ; |
| * + 1. Fonctions de service au sol sous contrat ; |
| * + 1. Sécurité du chargement du fret et des bagages ; |
| * + 1. Contrôle de l'avitaillement, quantité/qualité ; et |
| * + 1. Contrôle de la contamination par la neige, la glace, la poussière et le sable à une norme de l'aviation approuvée. |
| * 1. Pesée des aéronefs. |
| * 1. Procédures d'essai de vol. |
| * 1. Échantillons des documents, étiquettes et formulaires utilisés. |
| * 1. Parties appropriées du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC. |

*OACI, Annexe 6, Partie I, 8.2.1 ; 11.2*

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.2.1 ; 9.2

OACI, Doc 8335, Partie III, Chapitre 6 : 6.3.2 ; 6.3.3

OACI, Doc 9760, Partie III : 7.2

14 CFR 121.369