INTRODUCTION À LA

LOI MODÈLE RELATIVE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE ET AU MODÈLE DE RÉGLEMENTATION DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT] est signataire de la Convention sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), signée à Chicago (Illinois, États-Unis) le 7 décembre 1944. Aux termes de l’Article 12 de la Convention, [ÉTAT], en tant qu’État contractant, est dans l’obligation d’adopter des mesures visant à assurer la sécurité en se conformant aux normes internationales dans ses obligations en matière de supervision de la sécurité. Les éléments fondamentaux de la supervision nationale de la sécurité sont une législation établissant une régie de l’aviation civile (RAA) dans [ÉTAT] pour lui donner des pouvoirs, et assurant la promulgation d’une réglementation spécifique d'exploitation pour l’aviation civile.

La Loi modèle relative à la sécurité de l’aviation civile et le Modèle de réglementation relative à la sécurité de l'aviation civile (MCAR) sont publiés pour aider le gouvernement de [ÉTAT] à exercer ses responsabilités de supervision de la sécurité de l'aviation. La Loi modèle et le MCAR donnent des informations principales suffisantes pour permettre à [ÉTAT] d’exercer ses responsabilités générales de supervision de la sécurité et mettre l’accent sur l’engagement de [ÉTAT] envers la sécurité de l'aviation. Aux termes des Articles 37 et 38 de la Convention de Chicago, [ÉTAT] est convenu de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) présentées par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) dans une série d’Annexes à la Convention de Chicago portant sur différents sujets, depuis la délivrance de licences de personnel navigant au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne. Chaque Annexe de l’OACI stipule des normes, qui sont les normes minimales requises pour l’exploitation en aviation internationale d’aéronefs immatriculés dans un État contractant. Les pratiques recommandées stipulées dans chaque Annexe de l’OACI, bien que non obligatoires, donnent des informations sur quelles normes doivent être respectées afin d’assurer la sécurité de l'aviation.

**LOI MODÈLE RELATIVE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

La loi modèle relative à la sécurité de l'aviation civile fournit une base juridique pour l'établissement d'une RAA dans [ÉTAT], appelée « Régie » dans la loi modèle et dans la présente réglementation. La Loi établit la Régie sous l'autorité du directeur de l'aviation civile, appelé « directeur » dans la présente loi, et définit aussi bien les obligations que les pouvoirs conférés au directeur aux termes de la loi de [ÉTAT].

La Loi comprend neuf chapitres. Les chapitres I à IV portent sur l'organisation, l'administration, les pouvoirs d'ordre général et les obligations de la Régie. Le chapitre V requiert l'enregistrement des aéronefs dans [ÉTAT] et fait une question de droit de la tenue à jour d'un tel système d'enregistrement. Le chapitre VI stipule les bases statutaires de la réglementation de la sécurité par la Régie, y compris l’octroi de licences et l'accréditation du personnel et des exploitants de l'aviation, ce qui est requis des exploitants et du personnel navigant, les pouvoirs d'inspection conférés à la Régie et les interdictions applicables à tous les ressortissants de [ÉTAT] concernant l'aviation. Le chapitre VII stipule les sanctions civiles et criminelles qui peuvent être imposées par la Régie en cas de violation de la loi ou de la réglementation et le chapitre VIII établit les procédures que la Régie doit suivre pour l'application de la loi. Le chapitre IX établit les pouvoirs statutaires pour la réglementation économique des exploitants aériens, dans les cas où un ministre dispose de tels pouvoirs.

Il est admis que la plupart des signataires de la Convention de Chicago peuvent déjà avoir une loi relative à l'aviation civile. Le Modèle de loi a pour but de fournir une base permettant de passer en revue et de modifier la loi en vigueur lorsque [ÉTAT] le juge nécessaire.

**MODÈLE DE RÉGLEMENTATON DE L’AVIATION CIVILE**

Le MCAR présente les normes de l’OACI comme des impératifs réglementaires pour les aéronefs devant être exploités dans des vols internationaux vers et depuis [ÉTAT]. Lorsque cela s'applique, les pratiques recommandées de l’OACI sont comprises aux fins d’exhaustivité. Chaque partie du MCAR présente les SARP des Annexes concernées de l’OACI, complétées par des sections du titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (14 CFR), *Aéronautique et espace*, et/ou des codes communs de l’aviation (JAR) européens. Ajouter la réglementation 14 CFR ou JAR permet une mise en œuvre efficace des SARP de base de l'OACI, en se fondant sur l'expérience acquise par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA). Dans certains cas, la pratique réglementaire moderne en aviation excède les impératifs des Annexes de l’OACI ou réglemente des domaines qui n’ont pas encore été abordés par l’OACI. Lorsque la présente réglementation excède les impératifs d’une Annexe spécifique de l’OACI, ou porte sur un domaine non couvert par une Annexe de l’OACI, elle se fondera sur les dispositions appropriées de 14 CFR et des JAR.

La pratique moderne de l’aviation présente des situations complexes pour une Régie. Le MCAR tente donc d’aborder la situation actuelle à laquelle la plupart des pays font face, avec des aéronefs opérant aussi bien dans un État qu’en aviation internationale. L’une des hypothèses qui sous-tend la présente réglementation est que la plupart des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] auront un rayon d’action permettant d’opérer en aviation aussi bien locale qu’internationale. La simplicité de la réglementation de l’aviation civile dans de telles circonstances soutient l’application cohérente des SARP de l’OACI dans toute la communauté de l’aviation de [ÉTAT].

Dans la plupart des cas, une Régie moderne doit tenir compte d’un certain nombre de situations différentes lors de la réglementation de sa communauté de l’aviation. L’élément clé d’une garantie satisfaisante de sécurité et de responsabilisation est l’utilisation de moyens efficaces et effectifs de communication et de transfert de données. La présente réglementation part de l’hypothèse que les situations suivantes se présenteront dans [ÉTAT] et dans la plupart des États contractants :

* Il y a des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] qui ont été conçus et construits dans un autre État contractant ;
* Il y a des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] qui ont été conçus dans un État contractant et construits dans un autre ;
* [ÉTAT] peut avoir des titulaires de permis d’exploitation aérienne (AOC) qui exploitent des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant avec des États de conception et de construction différents ;
* [ÉTAT] peut avoir des titulaires d'AOC qui font partie d'un consortium régional dont les installations d’exploitation et de maintenance se trouvent dans un pays voisin ;
* Des exploitants aériens internationaux de [ÉTAT] peuvent opérer dans des pays requérant des brevets de pilote avec modalités supplémentaires par rapport à ce qui est requis par l’Annexe 1 de l’OACI, *Licences du personnel*, et qui sont différentes d’un pays ou d’une région à l’autre ; et
* [ÉTAT] peut accueillir sur son sol des exploitants aériens et/ou des organismes de maintenance qui doivent suivre la réglementation d’un autre pays ou d’une autre région, en plus de celle de [ÉTAT].

Le MCAR est présenté en 11 parties. Les normes de mise en œuvre (NMO) accompagnant chaque partie présentent un intérêt particulier. Elles indiquent en détail les impératifs qui appuient l'intention de la réglementation présentée dans chaque partie et, sauf indication contraire, ont la valeur et les effets juridiques de la réglementation à laquelle il est fait référence.

**Partie 1 ─ Politiques d'ordre général, procédures et définitions**

La partie 1 du MCAR précise les règles de base de l’élaboration et de l’application de la réglementation, les règles administratives générales qui régissent les tests, les licences et les certificats, les procédures d’enquête et d’application, les exemptions ainsi que les définitions utilisées dans la présente réglementation.

En outre, la présente partie du MCAR présente les impératifs de gestion de la sécurité figurant à l’Annexe 19 de l’OACI, *Gestion de la sécurité*, Amendement 1, les définitions de l’Annexe 1 ; de l’Annexe 2, *Règles de l’air* ; de l’Annexe 6, *Exploitation technique des aéronefs* ; de l’Annexe 7, *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs* ; de l’Annexe 17, *Sûreté* ; et les définitions du maintien de la navigabilité de l’Annexe 8, *Navigabilité des aéronefs*, et de l’Annexe 18, *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*. Les Annexes de l'OACI n'abordent pas la structure réglementaire, de conformité et d'application particulière à un État. En conséquence l'élaboration de la présente partie est principalement basée sur 14 CFR.

**Partie 2 ─ Délivrance des licences au personnel**

La Partie 2 du MCAR porte sur la délivrance des licences au personnel de l'aviation. L'Article 32 de la Convention de Chicago requiert que [ÉTAT] délivre des licences et certificats de compétence ou valide les licences ou certificats délivrés par un autre État contractant au pilote de chaque aéronef et aux autres membres de l'équipage de conduite de chaque aéronef employé à la navigation internationale. Cette obligation est basée sur l'objectif qui consiste à promouvoir et à effectuer des opérations aériennes en sécurité et régulières par l'élaboration et la mise en œuvre de processus de certification et de délivrance de licences acceptables au plan international. Si les mêmes processus sont étendus aux opérations au niveau national, [ÉTAT] peut assurer la sécurité générale de l'exploitation des aéronefs en unifiant les impératifs relatifs aux licences. L'Annexe 1 de l'OACI donne les grandes spécifications internationales pour la délivrance des licences au personnel, convenues par les États contractants.

La plupart des normes de l'Annexe 1 de l'OACI ne fournissent pas suffisamment de détails pour répondre aux besoins de la gestion quotidienne des activités de délivrance de licences au personnel d'un État. La présente partie du MCAR présente des impératifs détaillés pour les grandes règles portant sur la délivrance de licences et pour la certification des licences des pilotes, instructeurs de vol, mécaniciens navigants, navigateurs de bord, agents techniques d'exploitation, mécaniciens, contrôleurs de la circulation aérienne et opérateurs de stations aéronautiques, et l'évaluation médicale des équipages de conduite et des opérateurs de stations aéronautiques figurant dans l'Annexe 1 de l'OACI. La présente partie porte aussi sur les licences non mentionnées dans l'Annexe 1 de l'OACI, comme pour les arrimeurs de parachutes, les autorisations d'inspection, les spécialistes des réparations des aéronefs et leurs mandataires. Les normes de délivrance de licences et médicales se fondent sur l’Annexe 1 de l’OACI jusqu’à l’amendement 175, 14 CFR et les codes communs de l’aviation — délivrance des licences de l’équipage de conduite (JAR-FCL).

N. B. : Dans la version 2.9 du MCAR, les RAA sont responsables du développement et de la mise à jour périodique des impératifs en matière de formation et d’administration de tests pour les détenteurs de licences du personnel, à mesure que la technologie évolue. Il est plus facile de mettre à jour ces impératifs en matière de formation et d'administration de tests par l’intermédiaire des normes de test de compétence (STS) qu’en modifiant la réglementation. Pour des exemples de STS, veuillez vous référer au Cours 18710 de l’OACI, Inspecteur gouvernemental de la sécurité — Licences du personnel (GSI-PEL).

**Partie 3 – Organismes de formation agréés**

La Partie 3 du MCAR prévoit les impératifs réglementaires pour la certification et l’administration des organismes de formation agréés (ATO), et couvre d’autres domaines de la formation du personnel navigant. Il est courant, dans l'aviation moderne, de faire appel à un ATO pour la formation et la qualification du personnel navigant, plus particulièrement alors que les exploitants modernisent leurs flottes et que le personnel navigant commence à exploiter de nouveaux aéronefs. À compter du 3 novembre 2022, la formation et la qualification des systèmes d’aéronef télépiloté (SATP) et des pilotes à distance passera également par les ATO, à mesure que les exploitants ajoutent ces systèmes et pilotes à leurs inventaires et que le personnel navigant commence à exploiter différents types de SATP.

L'interrelation qui existe entre les impératifs ATO aux termes de la présente partie et ceux de la délivrance de licences et de certification de la Partie 2 de la présente réglementation est évidente. Même si [ÉTAT] n'a pas d'ATO dans le pays, les impératifs portant sur le fonctionnement d'un ATO s'appliquent aux impératifs pour une formation adéquate en vue d'une qualification pour certification par [ÉTAT]. Les ressortissants de [ÉTAT] formés dans un ATO étranger le sont donc par un ATO répondant aux impératifs de [ÉTAT]. Cette situation se rencontre lorsqu'un titulaire de [ÉTAT] d'un AOC, comme une compagnie aérienne nationale, fait partie d'un consortium régional de titulaires d'AOC d'autres États contractants de la région et que ce consortium a établi un ATO dans un seul des États contractants de la région. La réglementation stipulée dans la présente partie couvre cette situation.

Les RAA sont responsables du développement et de la mise à jour périodique des impératifs en matière de formation pour les détenteurs de licences du personnel, à mesure que la technologie évolue. La présente partie ne détaille aucun cursus de formation en particulier, car il est plus simple de les mettre à jour par l’intermédiaire de l’approbation de la Régie.

La présente partie s'appuie sur les SARP de l’Annexe 1 de l’OACI, et est en grande partie tirée de certaines sections de 14 CFR, et, dans les versions précédentes du MCAR, des concepts du JAR-FCL et du JAR 147/Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) 147. La présente partie est basée sur l’Annexe 1 de l’OACI, Amendement 175 ; le Doc 9841 de l’OACI, *Manuel sur l’agrément des organismes de formation*, troisième édition (2018) ; et le Doc 9868 de l’OACI, *Procédures pour les services de la navigation aérienne ─ Formation (PANS-TRG)*, Amendement 6, seconde édition (2016).

**Partie 4 ─ Immatriculation et marques de nationalité des aéronefs**

La Partie 4 du MCAR stipule les impératifs relatifs à l'immatriculation des aéronefs de [ÉTAT] et régit la pose de marques de nationalité et d'immatriculation. La présente partie du MCAR est dérivée de l’Annexe 7 de l’OACI jusqu’à l’Amendement 6, et complétée par 14 CFR. L’AESA n’émet aucune réglementation relative à l’immatriculation et aux marques de nationalité des aéronefs, laissant cette responsabilité aux États contractants.

**Partie 5 ─ Navigabilité**

La Partie 5 du MCAR part de l'hypothèse que [ÉTAT] n'a actuellement pas les capacités ou la demande pour délivrer son propre certificat de type original et ne sera donc pas l'État de conception ou de construction. Elle est conçue pour aborder la situation complexe à laquelle la plupart des pays font face de nos jours en ce qui concerne la navigabilité des aéronefs exploités dans le pays et dans l'aviation internationale. Dans de nombreux cas, des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] ont été conçus et construits dans un autre État contractant et des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] ont été conçus dans un état contractant et construits dans un autre. De surcroît, [ÉTAT] peut avoir des titulaires d’AOC qui exploitent des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant avec des États de conception et de construction différents. [ÉTAT] peut avoir des titulaires d'AOC qui font partie d'un consortium régional dont les installations de maintenance se trouvent dans un État voisin. Un bon état de navigabilité des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] est le résultat de communications. La présente réglementation requiert que toute personne exploitant un aéronef exploité dans [ÉTAT] notifie la Régie lorsque certains événements se produisent. La Régie a l'obligation de fournir des informations concernant les problèmes liés aux aéronefs et à leur navigabilité, ainsi que leurs coordonnées actuelles, à l’État de conception et/ou à l’État de construction, afin que la Régie puisse recevoir toutes les informations obligatoires de maintien de la navigabilité requises pour chaque type d’aéronef exploité dans [ÉTAT].

La présente partie du MCAR présente les exigences réglementaires pour le maintien de la navigabilité des aéronefs dont on s'attend à ce qu'ils soient exploités dans [ÉTAT], et s’appuie sur les SARP de l'Annexe 6 de l'OACI et les SARP de maintien de la navigabilité de l'Annexe 8, complétées par des sections de 14 CFR et des versions précédentes du MCAR, et les concepts des JAR avant leur transposition dans la réglementation de l'Union Européenne (UE). La présente partie s’appuie sur l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I, *Aviation de transport commercial international — Avions*, Amendement 43 ; Annexe 6, Partie II, *Aviation générale internationale — Avions*, Amendement 36 ; Annexe 6, Partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, Amendement 22 ; Annexe 8, Amendement 106 ; et Doc 9760 de l’OACI, *Manuel de navigabilité*, troisième édition (2014).

**Partie 6 ─ Organismes de maintenance agréés**

La Partie 6 du MCAR donne les règles de certification et de suivi des organismes de maintenance agréés (AMO) par la Régie de [ÉTAT]. La bonne maintenance des aéronefs est fondamentale pour la sécurité de l'aviation et requiert une tenue à jour méticuleuse de dossiers.

L’Annexe 6 de l’OACI permet la maintenance des aéronefs sous l’égide d'un AMO ou d'un système équivalent, c'est-à-dire une personne ou un organisme approuvé par la Régie de [ÉTAT]. Pour les titulaires d’AOC, cela signifie que le titulaire de l’AOC peut effectuer la maintenance de ses propres aéronefs s'il est également certifié en tant qu’AMO ; qu'il peut confier la maintenance de ses aéronefs à un autre AMO ; ou, de manière équivalente, qu'il peut assurer la maintenance de ses aéronefs au titre d'un programme de maintenance de l’AOC approuvé par la Régie de [ÉTAT]. Les impératifs de maintenance pour les titulaires d’AOC qui effectuent la maintenance de leurs aéronefs dans le cadre d'un système équivalent figurent dans la Partie 9 de la présente réglementation.

Lorsque [ÉTAT] est à la fois l’État de l’exploitant et l’État d’immatriculation d'un aéronef, [ÉTAT] est responsable de l’approbation de tout AMO, toute personne ou tout organisme effectuant la maintenance dudit aéronef. Le paragraphe 6.2.1.5(a)(3) de la présente partie impose qu'un demandeur d'une licence d'AMO de [ÉTAT] révèle tous les certificats dont il est titulaire dans tout État contractant autre que [ÉTAT]. De nombreux consortiums de compagnies aériennes régionales utilisent des installations communes de maintenance situées dans un État contractant. Cette pratique ne dispense pas [ÉTAT] de l’obligation d'agréer les organismes de maintenance utilisés par les exploitants aériens figurant sur le registre de [ÉTAT]. [ÉTAT] peut disposer d’arrangements formels avec d’autres États permettant la reconnaissance mutuelle des certifications d’AMO.

Lorsque l’État de l'exploitant et l’État d'immatriculation d'un aéronef sont différents, un changement à l’Annexe 6 de l’OACI, qui prend effet le 5 novembre 2020, imposera à tous les aéronefs de l’État de l'exploitant immatriculés à l’étranger d’être maintenus par :

* Un AMO approuvé par l'État d’immatriculation étranger ; ou
* Un AMO approuvé par un autre État étranger et accepté par l’État d'immatriculation ; ou
* Une personne ou un organisme conformément aux procédures autorisées par l’État d'immatriculation.

Dans une telle situation, l’État de l'exploitant n’est pas contraint de certifier l’AMO, la personne ou l’organisme étranger lui-même ; au contraire, il peut reconnaître la certification ou l’approbation étrangère par divers moyens, par exemple, la validation, ou un arrangement avec l’État concerné. L’État de l'exploitant conserve la responsabilité de s’assurer que ses exploitants aériens effectuent leurs activités de maintenance conformément aux impératifs de l’État d'immatriculation.

La présente partie du MCAR s’appuie sur l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I, Amendement 43 ; Partie II, Amendement 36 ; et Partie III, Amendement 22 ; Annexe 8, Amendement 106 ; et Doc 9760 de l’OACI.

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

**Partie 7 ─ Instruments et équipement**

La Partie 7 du MCAR présente les SARP en tant qu'impératifs réglementaires pour les instruments et l'équipement de bord des aéronefs devant être exploités dans [ÉTAT]. De même que les autres parties de la présente réglementation, la présente partie détaille les SARP de l’Annexe 6 de l’OACI, complétées par certaines sections de 14 CFR et/ou des JAR. Ajouter la réglementation 14 CFR et JAR permet une mise en œuvre plus efficace des SARP de base de l'OACI, en se fondant sur l'expérience acquise par la FAA et des anciennes Autorités conjointes de l'aviation JAA.

Les impératifs de la présente partie concernent à la fois les titulaires d’AOC et les opérations dépourvues d’AOC. Les impératifs de la présente partie qui s’appliquent à tous les aéronefs et à la fois aux titulaires et non-titulaires d’AOC sont précédés de la mention [AAC]. Ceux qui s’appliquent uniquement aux titulaires d’AOC sont précédés de la mention [AOC].

*N. B. : OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.1 et Partie III, Section II : 2.2.1.1, exigent que les exploitants se livrant au transport commercial aérien soient titulaires d'un AOC.*

Dans certains cas, des articles tels que les machmètres ou les ancres flottantes concernent uniquement les aéronefs dont les caractéristiques de performance les exigent. Certains impératifs [AAC] s'appliquent aux aéronefs de passagers. Dans de tels cas, les impératifs portent sur l'exploitation de tout aéronef de passagers, plus particulièrement ceux qui sont à turbine, dont les capacités de performance et de rayon d'action peuvent être égales au type d'aéronefs exploités par les titulaires d'un AOC. De même, certains équipements spécifiés pour les aéronefs [AOC] ont des sections indiquées en tant que [AAC].

[AAC] s'applique à tous les aéronefs, qu'ils effectuent des vols nationaux ou internationaux. [AOC] s'applique aux titulaires d'un AOC opérant dans [ÉTAT], qu'ils effectuent des vols nationaux ou internationaux. Certaines sections, comme celles qui portent sur les spécifications de performances minimales de navigation de l'espace aérien peuvent ne pas aborder l'espace aérien contigu à [ÉTAT], mais anticiper que les aéronefs du titulaire d'un AOC de [ÉTAT] puissent être exploités dans un tel espace aérien dans le cadre de leurs opérations. Ces impératifs ont pour but de faciliter l'intégration des titulaires d'AOC de [ÉTAT] dans de telles opérations.

La présente partie comprend les impératifs relatifs à l’équipement de survie qui s'appliquent à l'exploitation effectuée dans [ÉTAT], tels que spécifiés à l'Annexe 6 de l'OACI. La Régie est encouragée à passer en revue les zones géographiques de [ÉTAT] et à désigner celles qui requièrent des types spécifiques d'équipement de survie supplémentaires.

Les sources principales de la présente partie sont l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I, Amendement 43 ; Partie II, Amendement 36 ; et Partie III, Amendement 22.

**Partie 8 ─ Exploitation**

La Partie 8 du MCAR présente les exigences réglementaires pour l’exploitation d’aéronefs dans [ÉTAT], en fonction des impératifs des Annexes 2 et 6 de l’OACI. La présente partie prescrit les impératifs d’exploitation par le personnel navigant certifié dans [ÉTAT] d’aéronefs immatriculés dans [ÉTAT], ainsi que l’exploitation d’aéronefs immatriculés à l’étranger par des titulaires d’AOC de [ÉTAT] et celle d’aéronefs dans [ÉTAT] par du personnel navigant ou des titulaires d’AOC d’un État étranger. La présente partie s’applique à l'exploitation hors de [ÉTAT] par tous les commandants de bord et exploitants de [ÉTAT] sauf si cette conformité entraînait une violation des lois de l'État dans lequel l'exploitation a lieu. La réglementation s’applique à tous les aéronefs, sauf lorsqu’elle est supplantée par des impératifs plus stricts imposés aux entités se livrant au transport aérien commercial et aux titulaires d’AOC.

La présente partie s’appuie sur l’Annexe 2 de l’OACI, Amendement 46, Annexe 6, Partie I, Amendement 43 ; Annexe 6, Partie II, Amendement 36 ; et Annexe 6, Partie III, Amendement 22. La présente partie est complétée par des sections de 14 CFR, et, dans les versions précédentes du MCAR, les concepts des JAR avant leur transposition dans la réglementation de l’UE.

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

La Partie 9 du MCAR présente les impératifs réglementaires pour les personnes ou les organismes auxquels [ÉTAT] entend délivrer un 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 de 14 CFR et/ou des JAR. Ajouter 14 CFR ou les JAR permet une mise en œuvre plus efficace des SARP de base de l'OACI, en se fondant sur l'expérience acquise par la FAA, les JAA, et désormais par l’AESA.

La présente partie du MCAR s’appuie sur les SARP de l’Annexe 18 de l’OACI, Amendement 12 ; Annexe 6, Partie I, Amendement 43 ; Annexe 6, Partie III, Amendement 22 ; Annexe 8, Amendement 106 ; Annexe 17, 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 ».*

**Partie 10 ─ Transport commercial aérien par des exploitants aériens étrangers dans [ÉTAT]**

La Partie 10 du MCAR détaille les modalités aux termes desquelles [ÉTAT] assumera ses responsabilités envers ses ressortissants en matière de sécurité de l'aviation et assurera l'exploitation en toute sécurité, l'état de navigabilité et les qualifications des membres d'équipage d'exploitants étrangers qu'il autorise à opérer à destination, en provenance et à l’intérieur de son territoire, comme le demandent la Convention de Chicago et les lois et règlements de [ÉTAT].

Chaque État contractant a le droit, aux termes de la Convention de Chicago, de fixer les conditions d'entrée et de vol à destination, en provenance ou à l'intérieur de cet État contractant. Les vols de transport commercial aérien international sont ordinairement autorisés à entrer dans un État contractant selon les termes et conditions d'accords internationaux accordant l'autorisation économique d'opérer à destination, en provenance ou à l'intérieur de l'État contractant, et imposent que les aéronefs utilisés à cet effet le soient sans danger. Par conséquent, la RAA de l’État d'immatriculation et celle de l’État de l'exploitant sont responsables, au titre de la Convention de Chicago, de l’exploitation sans danger de chaque aéronef pouvant être exploité pour des opérations de transport commercial aérien vers, depuis ou à l’intérieur de [ÉTAT].[[1]](#footnote-1)

Les impératifs imposés aux exploitants étrangers dans la présente partie ont directement trait à la responsabilité de chaque État contractant d'assurer que ses exploitants se livrant au transport aérien commercial international respectent les SARP figurant dans les Annexes de l'OACI correspondants, les conditions spéciales de [ÉTAT] qu'il signale à l'OACI en tant que différences avec les SARP, et les conditions spéciales de [ÉTAT] qu'il signale dans des manuels et publications d'informations aéronautiques.

La présente partie du MCAR s’appuie sur les SARP de l’Annexe 2 de l’OACI, Amendement 46 ; Annexe 6, Partie I, Amendement 43 ; Annexe 6, Partie III, Amendement 22 ; et Doc 8335 de l’OACI, *Manuel des procédures d'inspection, d’autorisation et de surveillance continue de l’exploitation*, cinquième édition (2010).

**Partie 11 ─ Travail aérien**

La Partie 11 du MCAR stipule les impératifs ayant trait aux opérations de travail aérien, y compris l'aviation agricole, le transport de charges extérieures, le remorquage de planeurs et de bannières, les opérations de télévision et de cinématographie, les vols d'excursion, l'observation de poissons, les médias d’information et les informations sur la circulation. Bien que les impératifs de la présente partie semblent aborder les opérations effectuées dans [ÉTAT], des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] se livreront parfois à du travail aérien dans les États contigus.

Les Annexes de l’OACI ne traitent pas spécifiquement le travail aérien. Les Annexes 1 et 6 de l’OACI contiennent une définition du travail aérien, mais le préambule et l'avant-propos historique de l'Annexe 6, Partie II, notent que cette définition est donnée afin que les États sachent que l'Annexe 6 n'aborde pas le travail aérien. Étant donné que des opérations de travail aérien peuvent être effectuées en dehors des frontières de [ÉTAT], il est nécessaire que les aéronefs utilisés à cet effet soient exploités et maintenus conformément aux normes de l’OACI, définies dans les autres parties de la présente réglementation.

La présente partie est principalement tirée de 14 CFR et des directives de la FAA. Ni l'AESA, ni les JAA ne publient de réglementation sur le travail aérien, si bien que cette responsabilité incombe aux États contractants à titre individuel.

**COORDINATION RÉGIONALE**

 La Régie de [ÉTAT] doit envisager de mettre en corrélation ses lois et réglementations portant sur l’aviation civile avec celles d’autres États contractants de la région. Cette corrélation peut entraîner une plus grande unité dans les efforts déployés par [ÉTAT] et ses voisins pour la sécurité aérienne. Cette approche peut faciliter la réglementation relative à la sécurité des consortiums commerciaux opérant dans la région comprenant [ÉTAT]. La Loi modèle et le MCAR sont le fondement de cette corrélation.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

1. La plupart des exploitants aériens commerciaux internationaux dans un État contractant disposent d’une Régie unique qui délivre des certificats d’exploitants aériens, et est responsable de la validité des licences des équipages et de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans ledit État. Il vaut cependant mieux considérer l'État d'immatriculation et l’État de l'exploitant comme étant des entités séparées jusqu'à ce que la situation concernant les locations ou les arrangements soit entièrement déterminée. [↑](#footnote-ref-1)