



ANAC-TOGO

AUTORITE DE
SURVEILLANCE

COMMENT OBTENIR UN PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE ?

Guide à l'attention des futurs exploitants



AVRIL 2008

TABLE DES MATIERES

1	PREAMBULE	1
2	DELIVRANCE DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE (AOC).....	3
2.1	INFORMATION ET EVALUATION PRELIMINAIRE A LA DEMANDE DE L'AOC.....	3
2.2	DEMANDE INITIALE DE L'AOC	3
2.2.1	Contenu du dossier de demande initiale.....	3
2.2.2	Recevabilité des documents déposés.....	4
2.3	INSTRUCTION DE LA DEMANDE DE L'AOC	5
2.3.1	Etude documentaire	5
2.3.1.1	Organisation et infrastructures (voir fiche 1)	5
2.3.1.2	Système Qualité (Voir fiche 2).....	6
2.3.1.3	Matériel volant.....	6
2.3.1.4	Entretien (voir fiche 3).....	6
2.3.1.5	Exploitation (Voir fiche 4).....	6
2.3.1.6	Personnels (Voir fiche 5).....	7
2.3.1.7	Sûreté	7
2.3.2	Examen sur le terrain.....	7
2.3.2.1	Locaux, matériels et documentations disponibles	7
2.3.2.2	Le matériel volant	8
2.3.2.3	L'entretien	8
2.3.2.4	La formation des personnels	8
2.4	CONCLUSION DE L'INSTRUCTION	8
3	SURVEILLANCE CONTINUE.....	9
4	RENOUVELLEMENT DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE.....	9
5	SUSPENSION ET RETRAIT DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE..	10
	FICHE 1	11
	FICHE 2	12
	FICHE 3	13
	FICHE 4	14
	FICHE 5	21

1 PREAMBULE

Le transport aérien public est une activité réglementée. Il est défini dans le Code de l'Aviation Civile comme consistant à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, de la poste ou du fret, contre rémunération.

L'exercice du transport aérien public par une entreprise de transport aérien est assujéti à la détention et au maintien en état de validité d'un permis d'exploitation aérienne (AOC).

La délivrance du permis d'exploitation aérienne dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

Le postulant à la délivrance d'un AOC doit démontrer qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

- maintenir une structure organisationnelle convenable ;
- maintenir un système de contrôle d'exploitation ;
- satisfaire aux exigences relatives au programme de formation ;
- satisfaire aux exigences relatives à la maintenance ;
- satisfaire aux règles de service aérien commercial applicables à l'exploitation ;
- mener l'exploitation dans des conditions de sécurité satisfaisantes ;

Afin de satisfaire aux exigences ci-dessus, le postulant doit :

- être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;
- disposer de personnel qualifié acceptable par l'autorité et assurant les fonctions de :
 - responsable des opérations aériennes ;
 - responsable des opérations sol ;
 - responsable de la formation et l'entraînement des équipages ;
 - responsable du suivi du maintien de la navigabilité dans le cas où le demandeur ne dispose pas d'un organisme de maintenance agréé (OMA) ;
 - responsable de la maintenance dans le cas où le demandeur dispose d'un OMA ;
- disposer d'un système de gestion de la sécurité comprenant un programme de sécurité et de prévention des accidents ;

- disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la zone d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage qui sont qualifiés pour cette zone et ce type d'exploitation ;
- disposer d'un système de contrôle d'exploitation conforme à la réglementation en vigueur ;
- disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la réglementation sur les licences et les opérations aériennes ;
- disposer d'un manuel d'exploitation ;
- disposer d'un manuel de sûreté ;
- disposer d'un système d'entretien ;

La présente brochure a pour objet de fournir aux futurs exploitants des renseignements concernant la délivrance, la modification et le renouvellement du Permis d'Exploitation Aérienne (PEA ou AOC : Air Operator Certificate) nécessaire pour exercer l'activité de transport aérien public.

L'instruction des dossiers relatifs à la licence d'exploitation ou document équivalent nécessaire pour acquérir la qualité d'entreprise de transport aérien se fait en parallèle mais n'est pas traitée dans le présent document. La licence d'exploitation est accordée après examen des garanties morales, financières et techniques que présente le postulant et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien.

Le présent document ne traite pas de la délivrance des certificats de navigabilité (CDN), certificats de limitation de nuisances (CLN) certificats d'immatriculation (CI) ou licences radio, documents individuels liés à l'appareil (et à son propriétaire pour le CI).

2 DELIVRANCE DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE (AOC).

La procédure de délivrance d'un AOC comprend trois (03) phases :

- la phase d'information et d'évaluation de la faisabilité du projet (préalable au dépôt officiel de la demande du postulant) ;
- la phase d'instruction de la demande ;
- la phase de délivrance proprement dite de l'AOC.

2.1 INFORMATION ET EVALUATION PRELIMINAIRE A LA DEMANDE DE L'AOC.

Avant que le postulant à un permis d'exploitation aérienne ne dépose un dossier complet tel qu'exigé par le règlement OPS 1 C 015, il existe une phase d'information et d'évaluation au cours de laquelle le postulant présente à l'ANAC son projet et les moyens matériels, financiers et humains dont il dispose déjà ou qu'il compte mettre en œuvre.

Cette phase comprend une série de contacts et de réunions entre le postulant et l'ANAC. En effet, l'ANAC joue un important rôle d'information et d'explication voire de conseil.

2.2 DEMANDE INITIALE DE L'AOC

Le RC OPS1.C.015 prévoit que le dossier de demande initiale d'un permis d'exploitation aérienne est déposé au moins 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée avec la possibilité de dépôt pour le manuel d'exploitation 60 jours avant le début de l'exploitation envisagée.

Toutefois, ces délais ne courent qu'à compter de la date de dépôt d'un dossier complet, ce qui est parfois difficile à mettre en œuvre pour certains postulants, compte tenu de la quantité de documentation à élaborer. En conséquence, le postulant peut solliciter de L'ANAC de déposer par parties, le dossier de demande initiale suivant un calendrier qui devra être accepté par L'ANAC. Dans cette hypothèse, ce calendrier sera précisé par écrit à la conclusion de la phase d'évaluation préalable. Le non-respect du calendrier de dépôt décalera d'autant la date de début d'exploitation.

2.2.1 Contenu du dossier de demande initiale

Conformément à l'OPS1.C.015, le dossier de demande initiale comprendra :

- (1) le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse postale et géographique du postulant ;
- (2) une description de l'exploitation proposée (celle-ci comprendra la date prévue de début d'exploitation) ;

- (3) une description de l'organisation de l'encadrement ;
- (4) le nom du dirigeant responsable ;
- (5) les noms des principaux responsables, notamment ceux chargés des opérations aériennes, du système d'entretien, de la formation et l'entraînement des équipages, des opérations au sol et du système qualité, accompagnés de leurs qualifications et expériences ;
- (6) le manuel d'exploitation.

Il faut noter que l'exploitant peut décider d'éditer un Manuel d'exploitation en plusieurs volumes et notamment, en plus des volumes à l'intention des équipages de conduite, un volume sur les aspects Sécurité Sauvetage, un volume pour les consignes de sûreté (Manuel Sûreté en lieu et place du chapitre 10 de la partie A (Généralités/Fondements) tel que prévu à l'appendice 1 au RC OPS 1 P 010) et un volume décrivant le Système Qualité (Manuel Qualité en lieu et place du chapitre 3 de la partie A (Système qualité) tel que prévu à l'appendice 1 au RC OPS 1 P 010).

Un guide de rédaction du manuel d'exploitation est disponible auprès de la Direction Contrôle et Sécurité (DCS) de l'ANAC.

En ce qui concerne le système d'entretien, les informations ci-après devront être jointes à la demande initiale :

- (1) le manuel de spécifications de maintenance d'un exploitant (M.M.E.) ;
- (2) le manuel d'entretien des appareils prévus pour l'exploitation ;
- (3) le compte rendu matériel de l'avion ;
- (4) le cas échéant, les spécifications techniques du contrat d'entretien conclu entre l'exploitant et tout organisme d'entretien agréé.

Des guides de rédaction des manuels ci-dessus sont disponibles auprès de la DCS.

L'ensemble des éléments constituant le dossier de demande initiale est a priori transmis par le postulant à l'ANAC et à tous les services indiqués par celle-ci.

2.2.2 Recevabilité des documents déposés

A la réception du dossier ou partie du dossier de demande initiale, l'ANAC se prononce sur la recevabilité des documents reçus. Sans en effectuer tout d'abord une étude approfondie, l'ANAC vérifie que les documents reçus sont suffisamment complets et pertinents pour les types d'avions et l'exploitation envisagés.

Cela signifie pour le Manuel d'exploitation ou une de ses parties, que toutes les rubriques correspondantes prévues par l'Appendice 1 de l'OPS 1 P 010 figurent bien dans le manuel ou la partie de manuel déposé.

2.3 INSTRUCTION DE LA DEMANDE DE L'AOC

L'instruction de la demande comprend deux parties, l'une portant sur l'étude des documents déposés par le postulant, l'autre portant sur la vérification sur le terrain de la mise en place des moyens, décrits dans ces documents, permettant de démarrer l'exploitation. La première partie est pour l'essentiel réalisée préalablement à l'examen sur le terrain ; cependant l'analyse de certains items peut nécessiter de mener simultanément les deux parties.

2.3.1 Etude documentaire

Cette phase a pour objet d'examiner dans le détail la conformité au référentiel réglementaire des documents et éléments transmis dans la demande initiale de l'AOC.

Cette analyse porte sur les points suivants :

- Organisation et infrastructures ;
- Système Qualité ;
- Matériel volant ;
- Entretien ;
- Exploitation ;
- Personnels ;
- Sécurité.

Pour les deux premiers points ainsi que pour le Compte Rendu Matériel, l'exploitant devra s'assurer que le contenu des documents relatifs à l'exploitation est homogène avec les données du MME.

2.3.1.1 Organisation et infrastructures (voir fiche 1)

Outre les aspects juridiques et financiers qui sont étudiés parallèlement avec l'examen relatif à la délivrance de la licence d'exploitation, cette partie a pour but de s'assurer que l'encadrement et les personnels et notamment le dirigeant responsable et les responsables désignés ont les compétences et les responsabilités requises pour s'acquitter correctement de leurs fonctions.

L'exploitant s'assurera également des éléments suivants :

- L'acceptabilité du dirigeant responsable et des responsables désignés ;
- Adéquation des prévisions en locaux, des moyens de communication et informatiques à l'exploitation envisagée ;
- Pertinence des méthodes de supervision ainsi que des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation par l'exploitant, en ce qui concerne la sécurité des vols.

2.3.1.2 Système Qualité (Voir fiche 2)

L'étude du système qualité porte sur :

- la politique qualité de l'entreprise ;
- les compétences et la position dans l'organisation du responsable qualité, du personnel affecté au service qualité (en tant que de besoin) et des auditeurs ;
- la documentation et la maîtrise documentaire ;
- le programme d'assurance qualité (contrôles qualité et programme d'audits prévisionnel) ;
- la politique en matière de maîtrise des sous-traitants (y compris affrètement de compagnies) ;
- l'information et la formation du personnel à la qualité.

2.3.1.3 Matériel volant

A ce stade, l'ANAC vérifie, en fonction des informations dont elle dispose, notamment dans le Manuel d'exploitation, que les aéronefs devant être exploités sont dotés des équipements permettant de respecter les chapitres K et L du Règlement RC OPS1.

2.3.1.4 Entretien (voir fiche 3)

L'ANAC étudie le Manuel de Spécifications de Maintenance de l'Exploitant (comprenant le CRM), les parties techniques des contrats d'entretien (couvrant la sous-traitance RC 145 et/ou RC OPS1/M) et le(s) Manuel(s) d'Entretien et transmet ses remarques à l'exploitant jusqu'à obtention de documents acceptables.

L'ANAC mène les actions suivantes :

- examen de la dernière version du MME ainsi que la date prévue pour l'audit de conformité ;
- examen de la dernière version du manuel d'entretien ainsi que des éventuelles limitations à prendre en compte pour l'approbation.

Nota: Un MME jugé acceptable ne sera formellement approuvé que lorsque l'enquête sur le terrain aura permis de confirmer que les procédures sont adaptées et appliquées.

2.3.1.5 Exploitation (Voir fiche 4)

Les éléments essentiels relatifs aux opérations aériennes prévues sont décrits dans le manuel d'exploitation déposé. En conséquence, cette partie consiste essentiellement en un examen détaillé du manuel d'exploitation de la compagnie et en l'instruction des

demandes d'approbations/acceptations fondamentales ou spécifiques qui sont faites par le postulant.

La procédure d'examen du manuel d'exploitation est décrite au Chapitre IV du présent Manuel.

2.3.1.6 Personnels (Voir fiche 5)

- Personnels navigants

Il convient de s'assurer que les prévisions en personnels navigants (nombre et qualification) sont adaptées à l'exploitation envisagée.

Le programme de formation (qualification ou adaptation au type d'aéronef, adaptation à l'exploitation, stage CDB, qualification de route) et de contrôles doit être déposé et lorsque nécessaire approuvé. Cependant, la réalisation de ces programmes avant le démarrage de l'exploitation nécessite le plus souvent l'adoption de dispositions particulières, non prévues par le règlement, notamment le recours à des instructeurs ou des examinateurs extérieurs au postulant.

Il convient d'exiger un calendrier de dépôt du programme d'entraînement et de contrôles périodiques si ce programme n'est pas fourni avec le dossier de demande initiale.

2.3.1.7 Sûreté

Examen des dispositions prises par l'exploitant, afin de s'assurer qu'elles satisfont aux exigences du programme national de sûreté.

2.3.2 Examen sur le terrain

Cette partie a pour objet de vérifier globalement la capacité du postulant à démarrer son exploitation en conformité avec le référentiel réglementaire et en particulier la conformité des moyens mis en place par le postulant aux documents déposés dans sa demande de l'AOC.

2.3.2.1 Locaux, matériels et documentations disponibles

Une visite des locaux et installations du postulant à son établissement principal est effectuée par l'ANAC en présence des responsables désignés concernés et si possible du dirigeant responsable afin de s'assurer notamment que les moyens et documents nécessaires à l'exploitation des aéronefs sont disponibles.

Cette visite est aussi l'occasion d'apprécier si l'encadrement du postulant a les compétences requises pour s'acquitter correctement de ses fonctions.

Dans le domaine des opérations, il convient notamment de vérifier, au regard du manuel d'exploitation, les moyens mis en place pour assurer la préparation des vols.

Ces mêmes vérifications pourront être également effectuées dans les établissements secondaires éventuels du postulant.

2.3.2.2 Le matériel volant

Il convient de s'assurer que les aéronefs devant être exploités sont dotés des équipements permettant de respecter les chapitres K, L. La sûreté du compartiment de l'équipage de conduite doit être assurée conformément aux dispositions du RC OPS1.S.025. Les équipements correspondant aux autorisations spéciales sollicitées par le postulant doivent également être vérifiés.

2.3.2.3 L'entretien

L'ANAC effectue un audit de l'exploitant sur les aspects entretien pour vérifier que les moyens décrits dans le MME et/ou les contrats sont effectivement disponibles.

Les activités de la compagnie n'ayant pas commencé, cet audit de conformité ne peut être que partiel. Un audit complémentaire est programmé dans les six mois après le début d'exploitation.

Lorsque des tâches de gestion du maintien de navigabilité sont externalisées, l'audit est étendu au sous-traitant en tant que de besoin.

À l'issue de cet audit, l'ANAC transmet un compte rendu d'audit à l'exploitant afin que ce dernier réponde aux éventuels écarts notifiés.

2.3.2.4 La formation des personnels

Personnels navigants

Il convient de s'assurer que les personnels navigants ont bien reçu une formation conforme aux programmes déposés et aux dispositions particulières fixées par L'ANAC.

Autres personnels d'exploitation

On peut également vérifier les relevés de formation des autres personnels d'exploitation, notamment lorsque les programmes doivent être approuvés (sûreté, marchandises dangereuses,..) ainsi que de ceux chargés de la Qualité.

2.4 CONCLUSION DE L'INSTRUCTION

L'ANAC évalue la situation du postulant au regard des exigences réglementaires. Les éventuelles autorisations spécifiques concernées et les écarts couverts par des dérogations sont mentionnés explicitement. La réalisation d'un contrôle en vol avant la délivrance de l'AOC peut être exigée, le cas échéant, par L'ANAC.

Avant la délivrance d'un AOC, il est exigé, en particulier, que l'ensemble des approbations et acceptations fondamentales prévues puisse être délivré. Toutefois, il

peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels, système qualité, LME...) qui font l'objet d'une approbation ou acceptation fondamentale et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une approbation ou acceptation ultérieure.

Une fois que le postulant remplit la totalité des conditions techniques nécessaires à l'obtention d'un AOC et après, le cas échéant, les résultats favorables du contrôle en vol, l'ANAC peut délivrer le permis d'exploitation aérienne. Au permis d'exploitation aérienne (AOC) sont associées des spécifications opérationnelles qui peuvent être modifiées indépendamment de l'AOC proprement dit.

3 SURVEILLANCE CONTINUE

Les services de l'ANAC exercent une surveillance permanente à l'égard des exploitants, qui permet notamment de vérifier que ceux-ci remplissent les conditions nécessaires au renouvellement de leurs AOC et autorisations spécifiques, le cas échéant. Ils procèdent régulièrement à des inspections approfondies des compagnies dans le cadre de programmes préétablis ainsi qu'à des contrôles techniques d'exploitation inopinés pour les appareils qui fréquentent les aéroports togolais.

4 RENOUELEMENT DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

Il est rappelé que l'exploitant doit formuler sa demande de renouvellement de l'AOC auprès de l'ANAC au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en vigueur (OPS 1.C.015).

Le renouvellement de l'AOC est l'occasion pour l'ANAC de faire le point sur les actions de surveillance menées depuis le dernier renouvellement de l'AOC et notamment sur les actions correctives mises en place par l'exploitant en réponse aux constats.

En fonction de la criticité des actions correctives non soldées, l'ANAC décidera de renouveler ou non l'AOC et selon quelle durée. Une réunion pourra être organisée avec l'exploitant pour faire le point.

5 SUSPENSION ET RETRAIT DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

Lorsqu'une ou plusieurs conditions nécessaires au maintien en état de validité de l'AOC (OPS 1.C.010) ne sont plus respectées, l'inspecteur en charge de l'exploitant peut envisager la suspension ou le retrait de l'AOC.

Cette sanction ne sera décidée que sur l'avis d'une Commission constituée à cet effet par le Directeur général de l'ANAC. L'exploitant pourra avoir la possibilité de s'expliquer devant cette Commission.

FICHE 1

ORGANISATIONS ET INFRASTRUCTURES

Les exigences réglementaires à respecter

- Mettre en place et maintenir une organisation appropriée (RC OPS1.C.010 (a)(3)).
- Disposer d'un encadrement convenable, correctement adapté à la taille et au cadre de l'exploitation et capable d'assurer la surveillance et le contrôle de l'exploitation, ce qui implique la désignation d'un Dirigeant Responsable (DR) et de Responsables Désignés (RD) des 4 principales fonctions opérationnelles, responsables qui doivent être acceptables par l'ANAC (RC OPS 1.C.005).
- Adopter un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols (RC OPS 1.B.040).
- Définir une méthode de supervision des opérations aériennes approuvée par l'ANAC (RC OPS 1.D.005).
- Mettre en place un système qualité, qui doit couvrir tous les domaines du RC OPS 1. et être reconnu acceptable par L'ANAC (RC OPS 1.C.010).
- Nommer pour faire fonctionner ce système un Responsable Qualité (RQ) qui doit être acceptable par l'ANAC (RC OPS 1.B.035).

Ces dispositions peuvent être adaptées au cas de chaque exploitant, en fonction de sa taille. Une même personne peut cumuler plusieurs des fonctions d'encadrement identifiées par le règlement RC OPS 1.

Deux schémas d'organisation minimale à 2 personnes sont jugés acceptables pour les très petites structures, n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps :

- 1^{er} schéma : 1 personne exerce les fonctions de DR et RQ
1 personne exerce les 4 fonctions de RD.
- 2^{ème} schéma : 1 personne exerce les fonctions de DR et certaines fonctions de RD.
Pour l'exercice de la fonction de RQ, la société peut avoir recours à une personne extérieure ou désigner une 3^{ème} personne en son sein.

FICHE 2

SYSTEME QUALITE

Les exigences réglementaires à respecter

- Le Dirigeant Responsable (DR), responsable in fine du système qualité, définit la politique qualité de l'entreprise, au travers d'un engagement écrit et formel figurant dans la documentation qualité. La documentation précise le périmètre couvert par le système qualité, qui englobe au minimum les domaines RC OPS1. L'engagement du DR présente les objectifs à atteindre, le premier d'entre eux étant naturellement la sécurité de l'exploitation.
- Le Dirigeant Responsable préside une revue de direction sur une base périodique préalablement définie. Celle-ci a pour vocation de piloter le système qualité, de faire le point des actions entreprises dans ce cadre, de passer en revue les mesures correctives et préventives décidées et évaluer son fonctionnement global.
- Le Responsable Qualité, qui doit avoir un accès hiérarchique direct au Dirigeant Responsable, fait fonctionner le système qualité. En particulier, il établit et gère le programme d'assurance qualité, bâti essentiellement autour d'un calendrier d'audits couvrant, sur 12 mois au maximum, l'ensemble des domaines du RC OPS1 (§ (b) (7) de l'IEC RC OPS1.B.035).
- Le Responsable Qualité peut être lui-même « auditeur qualité ». Un auditeur qualité doit être compétent dans le domaine qu'il audite mais indépendant de celui-ci.
- Le Responsable Qualité doit avoir reçu une formation adéquate, incluant une formation à l'audit s'il est lui-même auditeur. Le Dirigeant Responsable et les Responsables Désignés doivent par ailleurs avoir reçu une formation à la qualité, qui peut être dispensée en interne par le Responsable Qualité.
- Une documentation qualité doit être établie soit sous la forme d'un manuel qualité distinct, soit partagée entre le chapitre A3 du manuel d'exploitation et le MME. Cette documentation inclut les procédures essentielles au fonctionnement du système qualité (revue de direction, audits, traitement des écarts et suivi des actions correctives, etc.) ainsi que les modèles de formulaires correspondants (compte rendu d'audit, demande d'action corrective, etc.).
- La surveillance des sous-traitants (§ (e) de l'IEC RC OPS 1.B.035) et la maîtrise documentaire du périmètre OPS1 (3) (§ (c)(4) de l'IEC RC OPS 1.B.035) incombent également au système qualité.
- Le système qualité peut être allégé dans le cas de petites ou très petites structures (§ (g)(3) de l'IEC RC OPS 1.B.035) : cumul de fonctions, simplification des audits ou regroupement en une "liste de vérifications", documentation réduite.

FICHE 3

ENTRETIEN

Les exigences réglementaires à respecter

ATELIERS DE MAINTENANCE

- L'entretien et la remise en service des appareils exploités en transport public ne peuvent être effectués que par des ateliers disposant d'un agrément RC 145.
- Si la maintenance des appareils est entièrement sous-traitée à une ou des sociétés extérieures, aucun agrément spécifique autre que l'AOC n'est exigé de l'entreprise exploitante.
- Si des actions de maintenance, même mineures et/ou partielles sont effectuées par l'entreprise exploitante, celles-ci doivent être réalisées dans le cadre d'un "atelier intégré". Pour que cet atelier ait le droit de fonctionner, il doit disposer d'un agrément RC 145. Les procédures de travail de cet atelier doivent être décrites dans un MOE (Manuel d'Organisme d'Entretien) approuvé par l'ANAC.

SYSTEME D'ENTRETIEN

- Dans tous les cas, l'entreprise doit, pour être en conformité avec le chapitre M du RC OPS1, disposer d'un système d'entretien formalisé.
- Le système d'entretien est décrit dans un Manuel de spécifications de Maintenance de l'Exploitant (MME), distinct du MOE. Dans le cas où l'exploitant dispose d'un atelier intégré, bien que la réglementation prévoit la possibilité de regrouper le MOE et le MME dans un même document, il est recommandé de les séparer.
- L'exploitant doit transmettre pour approbation les qualifications et expériences des personnels d'encadrement du système de gestion du maintien de navigabilité.
- Le cas échéant, l'exploitant doit transmettre pour approbation les spécifications techniques des contrats d'entretien conclus avec des organismes de maintenance agréés RC 145 ou équivalent.
- Pour chaque type d'appareil, l'exploitant doit présenter un Programme d'Entretien pour approbation par l'ANAC. Le ou les ateliers RC 145 ou équivalent (internes ou externes) qui assure(nt) l'entretien des appareils doivent s'y conformer.
- L'exploitant doit présenter un formulaire de CRM (Compte Rendu Matériel) pour approbation. Ce CRM doit être utilisé par les équipages et les mécaniciens conformément à la procédure d'utilisation associée également approuvée.

Pour la rédaction des documents liés à l'entretien, se reporter aux guides de rédaction spécifiques.

FICHE 4

EXPLOITATION

Exigences réglementaires

Approbations et acceptations

On distingue plusieurs types d'approbations :

- **Approbations / acceptations fondamentales**

Ce sont les approbations/acceptations qui sont indispensables à tout exploitant. Elles doivent en principe être délivrées avant la signature du permis d'exploitation aérienne ou avant l'inscription d'un type d'aéronef sur les Spécifications associées à l'AOC. Cependant, il peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels, système qualité, LME...) qui font l'objet d'une approbation ou acceptation fondamentale et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une approbation ou acceptation ultérieure.

- **Approbations mentionnées dans les spécifications opérationnelles**

Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes de l'AOC (exemples : autorisation CatII/CatIII, autorisation ETOPS, autorisation de transport de marchandises dangereuses, survol de zone hostile...)

Ces approbations font l'objet d'une mention dans les « spécifications opérationnelles » associées à l'AOC.

- **Approbations / acceptations particulières**

Ces approbations et acceptations sont requises dans le Règlement OPS dans deux cas :

- lorsque la réglementation prévoit la possibilité de s'écarter du cas général (ex : RC OPS 1.B.125 : conditions de dispense d'emport du manuel de vol),
- lorsque les conditions d'exploitation sont particulières à l'exploitant et requièrent une approbation ou acceptation spécifique de l'autorité (ex : Appendice 1 RC OPS 1.E 025 : formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité lorsque aucun simulateur n'existe).

Il est à noter que l'ANAC n'est pas toujours à même de savoir si l'exploitant a besoin d'obtenir certaines approbations/acceptations particulières. C'est pourquoi **il est du ressort des exploitants de demander les approbations et acceptations particulières qui les concernent, et que le dépôt du manuel d'exploitation ne peut en aucun cas être considéré comme une demande d'approbation ou d'acceptation particulière.**

- **Approbations et acceptations délivrées par d'autres organismes**

Certaines opérations nécessitent l'approbation d'organismes autres que l'ANAC appartenant ou non au même pays. En cas de problème rencontré par l'exploitant, l'ANAC pourra intervenir auprès de l'organisme, ou de l'Autorité étrangère.

APPROBATIONS/ACCEPTATIONS FONDAMENTALES

Référence RC OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation
1(3).B.030.a	L.M.E. (Liste minimale d'équipements)
1(3).B.035.c	système qualité
1(3).C.005.h et i, 1(3).M.025. 1(3).B.035.c et 1(3).B.035.e	dirigeant responsable responsable désigné opérations aériennes responsable désigné formation et entraînement des équipages responsable désigné opérations au sol responsable désigné système d'entretien responsable(s) qualité
1(3).D.005	méthode de contrôle de l'exploitation définie par l'exploitant
1(3).D.075.b	méthode de détermination des altitudes minimales de vol
1(3).E.005	mode de calcul des minima opérationnels d'aérodrome (d'héliport)
1(3).M.015.	système d'entretien
1(3).M.035. 1(3).M.020.c 1(3).M.025.c 1(3).M.045 b 1(3).M.040 .b	Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) procédures d'entretien contrats de sous-traitance de l'entretien C.R.M. (Compte-rendu matériel) de l'exploitant manuels d'entretien aéronef de l'exploitant
1.N.005.a.4	procédures d'appariement de l'équipage de conduite
1.N. 015 (AMC OPS 1..N.015 .5.1)	superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage
1.N.015.a.3	programme du stage d'adaptation de l'équipage de conduite
1.N.035.a.2 1.N.0355 (App. 1 à l'OPS 1.N.035.a.3.iii.C)	programme d'entraînement et des contrôles périodiques de l'équipage de conduite utilisation d'autres extincteurs que les extincteurs au halon pour les exercices de lutte anti-feu pendant les entraînements et contrôles périodiques des équipages de conduite
1.N.040.a.2	programme d'entraînement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes
1N.035.a.4.ii	agrément des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite
1.N.050 (AMC OPS 1.N.050.2.2)	catégorisation des routes et aérodromes

1.O.040	méthodes d'entraînement des PNC
1.O.050	Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC
1.P.005.b	acceptation du contenu du manuel et approbation si nécessaire.
1.P.010.c	structure du manuel d'exploitation
1.S.010	programmes de formation à la sûreté
1.R.080.a	programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses - pour les exploitants non autorisés au transport de marchandises dangereuses - pour les exploitants autorisés au transport de marchandises dangereuses

APPROBATIONS/ACCEPTATIONS MENTIONNEES DANS LES SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES AVIONS

Référence OPS	Objet de l'approbation/acceptation
1.D.060	MNPS
1.D.055	RVSM
1.D.060	RNAV/RNP
1.D.065.a et 1.D.070	procédures ETOPS
1.E.015.a.3 et 1.E.015 b et App.1 au 1.E.005 a.4	Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
1.E.015 (App. 1 au 1.E.015.d.3)	nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH \geq 50 ft
1.E.025.a.2	programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité
1.E.025 (App. 1 au 1.E.025.d.2) et 1.E.005 (App. 1 au 1.E.005.a.4)	autorisation d'emploi de simulateurs pour les stages d'adaptation aux approches de précisions et pour l'entraînement à l'utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
1.R.010	autorisation de transport de marchandises dangereuses

APPROBATIONS/ACCEPTATIONS PARTICULIERES AVIONS

Référence OPS 1	Objet de l'approbation/acceptation
Chapitre B - GENERALITES	
1.B.030.b	autorisation pour exploiter un avion en dehors de la LME
1.B.065.b	conditions spéciales de transport des armes (sûreté)
1.B.065.b	conditions spéciales de transport des munitions (marchandises dangereuses)
<i>1.B.070.b.1</i>	<i>autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)</i>
<i>1.B.070.b.1</i>	<i>autres procédures de rangement si les munitions des armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (marchandises dangereuses)</i>
<i>1.B.125.a.3</i>	<i>conditions de dispense d'emport du manuel de vol</i>
<i>1.B.130.b</i>	<i>support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (autres que entretien)</i>
<i>1.B.130.b</i>	<i>support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (relatifs à l'entretien)</i>
1.B.160.b.2 ou c.2	Approbation pour l'affrètement d'un exploitant
Chapitre C - AGREMENT ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT	
<i>1.C.005 (App. 2 à 1.C.005.b.4 et 5)</i>	<i>nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant</i> <i>Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné</i>
1C.005. (App. 1 à 1.C.005.e)	système pour informer l'Autorité des immatriculations des avions exploités au titre de leur AOC
1.C.005.c.1	Le postulant à un AOC ne doit pas être détenteur d'un AOC délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités
Chapitre E - OPERATIONS TOUT-TEMPS	
<i>1.E.005 (App. 1 au 1.E.005.b.3.x)</i>	<i>références visuelles non standard pour les approches classiques</i>
<i>1.E.005 (App. 2 au 1.E.005.c.b.1)</i>	<i>si l'opérateur désire changer la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l'atterrissage inférieure pour les approches de précision de catégorie I</i>
<i>1.E.015 (App. 1 au 1.E.015.f.iv)</i>	<i>programme de démonstration réduit pour l'utilisation d'aéronef déjà approuvé CatII/CatIII dans un autre Etat</i>

1.E.025 (App. 1 au 1.E.025.a)	formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité
1.E.030 (App. 1 au 1.E.030. Note 2)	autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps
1.E.025(App. 1 au 1.E.025.f.2)	formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe
1.E.025 (App. 1 au 1.E.026.c.5)	autorisation d'emploi de simulateurs si aucun simulateur de type n'existe pour l'entraînement aux opérations par mauvaise visibilité
Chapitres F, G, H, I – PERFORMANCES	
1.F.010.b 1.G.005.a 1.I.005	<i>acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol</i>
1.F.015 a.6	configuration maximale en sièges passagers utilisée par l'exploitant, lorsque celle-ci est différente de la configuration figurant au manuel de vol
1.G.005.b 1.G.040.b	<i>données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées</i>
1.G.015.c.3 1.G.015 (App. 1 à 1.G.015.c.3)	utilisation, en classe de performance A, des angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage
1.G.030.b	utilisation lors de l'atterrissage, approche en classe de performance A, d'un gradient de montée non standard en cas d'approche interrompue
1.G.035 a 3 et App. 1 à 1.G.035.a.3	conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente
1.G.035.a.4 et app 1 et 2 au 1.G.035.a.4.	conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'atterrissage court
1.H.010 (AMC OPS 1.H.010.c.5) 1.I.010 (AMC OPS 1.I.010.d.4)	<i>décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%</i>
1.H.025.a	approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d'atterrissage forcé des avions monomoteurs de classe de performance B
1.H.035.a.1 et app 1 à 1.H.035 .a.1	conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'approche à forte pente
1.H.035.a.3 et app 2 à 1.H.035.a.2	conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'atterrissage court

1.H.040.b 1.I.045.b	<i>données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées</i>
Chapitre J - MASSE ET CENTRAGE	
1.J.005 (App. 1 à 1.J.005.b)	utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages
1.J.005 (App. 1 à 1.J.005.d.1)	<i>marges de centrage et procédures opérationnelles associées</i>
1.J.020.a.3	<i>autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage</i>
1.J.025g	approbation préalable pour lancer une campagne de pesée
1.J.025 g	approbation de la campagne de pesée
1.J.025.g	approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant
1.J.030 (App. 1 à 1.J.030.a.1.ii)	omission de certaines informations sur le document de masse et centrage
1.J.030 (App. 1 à 1.J.030.c)	utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire
1.J.030.c	utilisation de procédures non standard concernant la documentation de masse et centrage.
Chapitre K - INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE	
1.K.055.b	approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage $\leq 5,7$ t et de configuration maximale approuvée en siège passagers ≤ 9
Chapitre M - ENTRETIEN	
1.M.020 (AMC 1.M.020 a.4)	autorisation pour modifier le manuel d'entretien sans intervention directe de l'autorité
Chapitre N - ÉQUIPAGE DE CONDUITE	
1.N.005 (App. 1 à 1.N.005 (f))	<i>suppléant du membre d'équipage chargé de la fonction mécanique</i>
1.N.045.a.b.	autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite
1.N.050 (AMC OPS 1.N.050.5)	autorisation d'emploi de simulateur pour la qualification à la compétence de route et d'aérodrome du commandant de bord

1.N.055.c	utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour l'exercice sur plus d'un type ou variante
1.N.055.d	procédures appropriées pour l'exercice, par l'équipage de conduite, sur plus d'un type ou variante
1.N.060	procédures appropriées et/ou restrictions opérationnelles pour l'activité sur hélicoptère et avion
Chapitre N - ÉQUIPAGE DE CABINE	
1.O.055	Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC
Chapitre P - MANUELS, REGISTRES ET RELEVÉS	
1.P.020.b	autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document
Chapitre R - TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES	
1.R.030.b.2	approbation de l'Etat pour certaines marchandises dangereuses identifiées dans les instructions techniques de l'OACI

FICHE 5

PERSONNEL

Les exigences réglementaires à respecter

COMPETENCES ET CONTROLES DES EQUIPAGES

- La sous-partie N « Équipages de conduite » du RC OPS 1 fixe les dispositions concernant la composition, la formation, l'entraînement et les contrôles des personnels navigants techniques.
- Le règlement n° 06/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 définit les conditions de délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres d'équipage de conduite Avion (RC PEL 1).
- L'OPS1 limite par ailleurs le nombre de types ou variantes d'aéronefs sur lesquels un membre d'équipage de conduite peut exercer (RC OPS 1.N.055 et N.060).
- L'annexe 3 (PEL5) de l'arrêté n° 10/MD-PR/ETPTIT/ANAC-TOGO du 12 février 2007 définit les conditions de délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres d'équipage de cabine ;

Le programme de formation des personnels d'exploitation au sol ayant un impact sur la sécurité sera décrit dans la partie D du manuel d'exploitation. Une attention particulière sera portée sur la formation des agents techniques d'exploitation.