



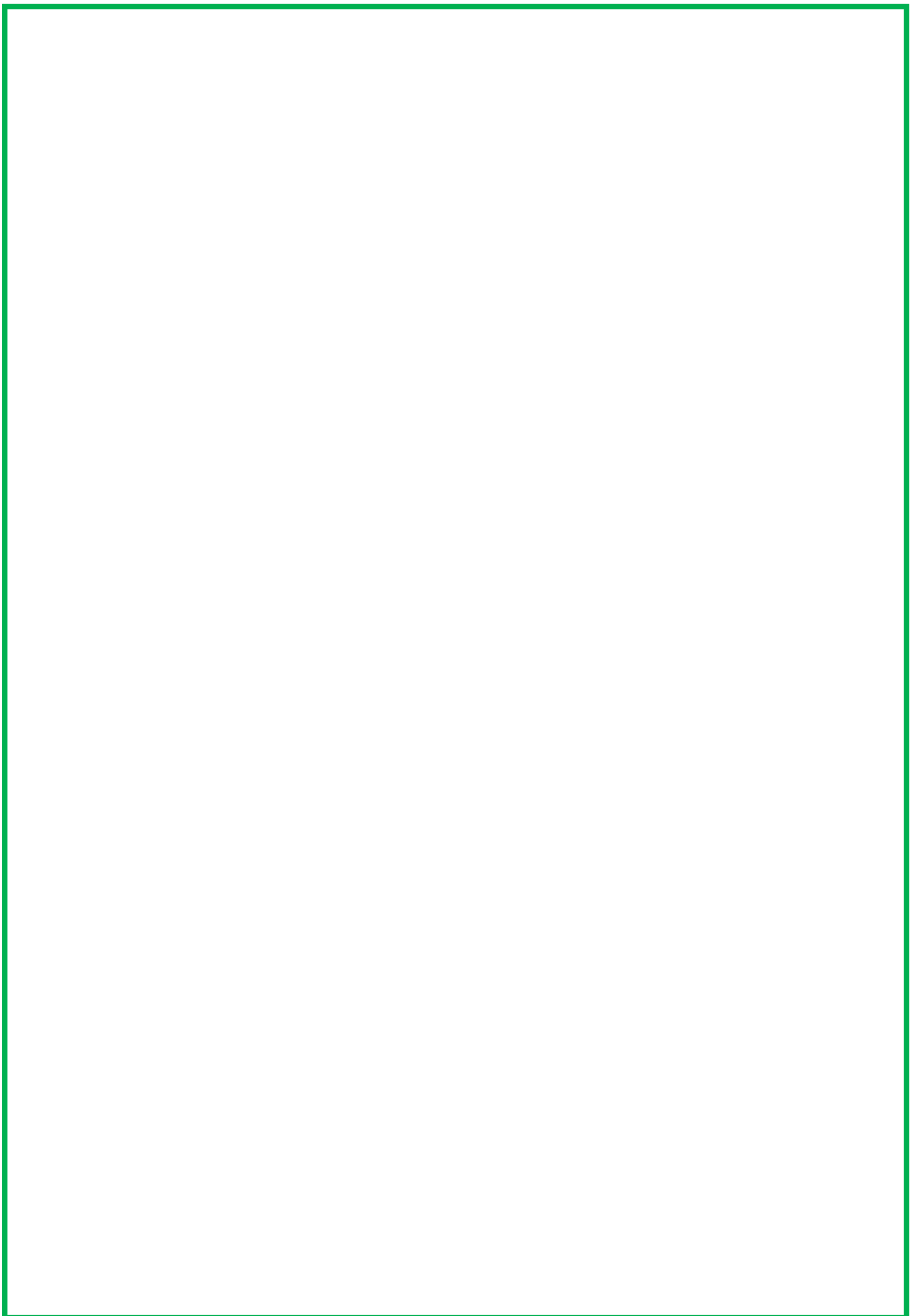
GUIDE DE REDACTION D'UN MANUEL D'EXPLOITATION

EXPLOITANT D'AVION

PARTIE A – GENERALITES / FONDEMENTS

RAG OPS

Août 2012



**Maîtrise du document****Révisions**

Indice de révision	Date de révision	Motif de la révision
00	Août 2012	Création du Guide

Validation

	Nom	Fonction	Validation	
			Date	Visa
Rédaction	M. SABOGA		GUIDE DE REDACTION ADOPTÉ PAR DECISION N°040/ANAC/2012 DU 07 AOUT 2012	
Vérification	A. NKOUMOU DELAUNAY			
	S. THOMAS EBENDJE			
	C. MAKOUMBOU			
	J.P. MATSOUNGOU			
Qualité	E. HOCKE-N'GUEMA-BITEGHE			
Approbation	D. OYINAMONO			

Diffusion

Date	Destinataires
	Exploitant titulaire d'un CTA en cours de validité
	Postulant à un CTA



TABLE DES MATIERES

MAITRISE DU DOCUMENT.....	3
Révisions	3
Validation.....	3
Diffusion	3
TABLE DES MATIERES	4
A.0. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION	7
0.1. INTRODUCTION	7
0.2. SYSTEME D'AMENDEMENT ET DE REVISION	7
A.1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS	8
1.1. STRUCTURE DE L'ORGANISATION	8
1.2. RESPONSABLES DESIGNES	8
1.3. RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL	8
1.4. AUTORITES, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD	9
1.5. TACHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES D'EQUIPAGE AUTRES QUE LE COMMANDANT DE BORD	9
A.2. CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION.....	10
2.1. SUPERVISION DE L'EXPLOITATION PAR L'EXPLOITANT	10
2.2. SYSTEME DE DIFFUSION DES CONSIGNES ET INFORMATIONS OPERATIONNELLES COMPLEMENTAIRES	11
2.3. PREVENTION DES ACCIDENTS ET SECURITE DES VOLS.....	11
2.4. CONTROLE DE L'EXPLOITATION.....	11
2.5. POUVOIRS DE L'AUTORITE	12
A.3. SYSTÈME QUALITÉ	13
A.4. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE	14
4.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE	14
4.2. DESIGNATION DU COMMANDANT DE BORD	15
4.3. INCAPACITE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE - INSTRUCTION POUR LA SUCCESSION DU COMMANDEMENT EN CAS D'INCAPACITE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE	15
4.4. EXERCICE SUR PLUS D'UN TYPE/VARIANTE	15
A.5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION	16
5.1. DESCRIPTION DES LICENCES, QUALIFICATIONS ET COMPETENCES	16
5.2. EQUIPAGE DE CONDUITE.....	16
5.3. ÉQUIPAGE DE CABINE	17
5.4. PERSONNEL D'ENTRAINEMENT DE CONTROLE ET DE SUPERVISION	17
5.5. AUTRE PERSONNEL D'EXPLOITATION	18
A.6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE	19
A.7. LIMITATION DES TEMPS DE VOL	21



A.8. PROCEDURES D'EXPLOITATION.....	22
8.1. CONSIGNES POUR LA PRÉPARATION DU VOL EN FONCTION DU TYPE D'EXPLOITATION..	22
8.2. CONSIGNES RELATIVES A L'ASSISTANCE AU SOL	27
8.3. OPERATIONS EN VOL	31
8.4. OPERATIONS TOUT TEMPS	34
8.5. ETOPS.....	34
8.6. UTILISATION DES LISTES MINIMALES D'EQUIPEMENTS ET DE DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION DE TYPE	34
8.7. VOLS PARTICULIERS	34
8.8. EXIGENCES EN MATIERE D'OXYGENE	35
A.9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES.	36
A.10. SÛRETÉ	37
A.11. TRAITEMENT, NOTIFICATION ET COMPTE-RENDU DES EVENEMENTS	39
A.12. REGLES DE L'AIR.....	42
A.13. LOCATION.....	43





A.o. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

o.1. INTRODUCTION

RAG OPS1.D.010, RAG OPS1.P.005, RAG OPS1.P.010, RAG OPS1.B.020 et RAG OPS1.B.025 (b).

- a) Déclaration selon laquelle le manuel respecte l'ensemble des règlements applicables ainsi que les termes et conditions du Permis d'exploitation aérien applicable
- b) Déclaration selon laquelle le manuel contient les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné :
- c) Une liste et brève description des différentes parties, de leur contenu, de leur domaine d'application et de leur utilisation.
- d) Les explications et définitions des termes et mots nécessaires à l'utilisation de ce manuel

Les déclarations doivent bien couvrir les points a et b.

Lorsqu'une modification intervient, les points c) et d) doivent être amendés.

Acceptations/approbations fondamentales :

- RAG OPS1.P.010 : Structure du manuel d'Exploitation.

Acceptations/approbations particulières :

- RAG OPS1.C.005(c)(1): le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d'un CTA délivré par une autre Autorité sauf accord spécifique entre l'ANAC et cette autre autorité

o.2. SYSTEME D'AMENDEMENT ET DE REVISION

RAG OPS1.P.005

- a) La personne responsable de l'édition et de l'insertion des amendements et révisions.
- b) Enregistrement des amendements/ révisions, dates d'insertion et d'entrée en vigueur.
- c) Interdiction des révisions manuscrites, sauf circonstances exigeant l'adoption immédiate.
- d) La description du système d'annotation des pages et leurs dates d'entrée en vigueur.
- e) Une liste des pages en vigueur.
- f) L'annotation des modifications (sur les pages de texte et, autant que possible, sur les schémas et diagrammes).
- g) Les révisions temporaires.
- h) Une description du système de diffusion des manuels, des amendements et des révisions.

(b, c, d, e, f, g, h) sont exigibles au premier amendement après diffusion du manuel.

La forme du manuel d'exploitation doit être compatible avec les exigences de maîtrise documentaire.

Les amendements doivent mettre en évidence les éléments qui ont été modifiés par rapport à la version précédente.

Pour le point (h), s'il existe des manuels séparés (sûreté, manuel qualité, manuel sécurité sauvetage) l'exploitant doit s'assurer que les personnels concernés ont bien toutes les informations relatives à leur tâches.



A.1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS

1.1. STRUCTURE DE L'ORGANISATION

RAG OPS1. C. 005 (g, h, i), Appendice 2 RAG OPS1. C. 005, RAG OPS1.B.035.

1.1 Description de la structure de l'organisation comprenant l'organigramme général de la société et celui du département exploitation. L'organigramme doit décrire les rapports existants entre le département exploitation et les autres départements de la société. Les liens hiérarchiques et fonctionnels de l'ensemble des divisions, départements, etc., portant sur la sécurité des opérations aériennes, doivent notamment être décrits.

Les organigrammes précités doivent être présents et cohérents avec les informations portées par ailleurs (notamment MME). Ils doivent faire apparaître la structure complète de la compagnie ainsi que les personnes responsables telles qu'exigées par le règlement RAG OPS1 :

- Dirigeant Responsable
- Responsable qualité
- Responsable de la Prévention des accidents et de la Sécurité des Vols
- Responsable désigné opérations aériennes
- Responsable désigné opérations au sol
- Responsable désigné formation et entraînement des équipages
- Responsable désigné système d'entretien

Les liens fonctionnels entre les différentes bases d'exploitation et escales doivent apparaître.

Ce chapitre peut ne contenir que des organigrammes.

Acceptations/approbations fondamentales :

- **RAG OPS1.C.005 (h) : Dirigeant Responsable**

1.2. RESPONSABLES DESIGNES

RAG OPS1.C.005 (h, i), RAG OPS1.M.025 (b)

1.2 Les noms des responsables désignés pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations au sol tels que prescrits par la sous-partie C du RAG OPS. Une description de leurs fonctions et responsabilités doit être incluse.

Les fonctions et responsabilités de chaque responsable désigné doivent être décrites individuellement (référence possible à certains points précis du 1.3).

Acceptations/approbations fondamentales :

- **RC OPS1.C.005 (i) : Responsables désignés : Opérations aériennes**
- **opérations au sol**
- **formation et entraînement des équipages**
- **système d'entretien**
- **Système de gestion de la sécurité**

Acceptations/approbations particulières :

- **RAG OPS1.C.005 (Appendice 2 RAG OPS1. C.005) : Niveau de qualification technique et d'expérience acquise pour être désigné comme 'responsable désigné'**
- **RAG OPS1.C.005 Appendice 2 RAG OPS1.C.005 : Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant.**
- **RAG OPS1.C.005 Appendice 2 RAG OPS1.C.005 : Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste de responsable désigné.**

1.3. RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL

Appendice 2 RAG OPS1.C.005

**1.3 Description des tâches, responsabilités et autorité de l'encadrement opérationnel, se rapportant à la sécurité des opérations aériennes et leur conformité aux règles applicables.**

L'exploitant doit donner une description des tâches, responsabilités et autorité des personnes en charge des domaines indiqués ci-dessous :

- programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ;
- encadrement des PNT,
- encadrement des PNC,
- encadrement des personnels au sol dont le chef d'escale et le chef du contrôle de l'exploitation.

Le rôle de l'encadrement opérationnel en matière de sûreté peut être décrit ici, ou à défaut en A.10.1.

1.4. AUTORITES, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

RAG OPS1.B.085, RAG OPS1.B.090,

1.4 Déclaration définissant l'autorité et les responsabilités du commandant de bord.

Il est souhaitable que la description des tâches, responsabilités et autorité du commandant de bord :

- distingue les différentes phases de l'exploitation d'un vol : avant, pendant et après le vol RAG OPS.1.085 (f), (g)
- traite les fonctions instruction et contrôle (adaptation en ligne, reconnaissance de ligne et contrôle en ligne).
- présente le rôle du commandant en matière de sûreté (référence possible aux éléments pertinents de la partie A.10.1).

1.5. TACHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES D'EQUIPAGE AUTRES QUE LE COMMANDANT DE BORD

Intentionnellement blanc, RAG OPS1.B.085

Cette description traite toutes les catégories de membres d'équipage (OPL, OPR, Instructeur, examinateur, contrôleur, OMN, PNC, PCB) pendant toutes les phases de l'exploitation d'un vol.

Rem. : La répartition des tâches du commandant de bord et des autres membres d'équipage peut être décrite de manière détaillée en section A.8.



A.2. CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

2.1. SUPERVISION DE L'EXPLOITATION PAR L'EXPLOITANT

RAG OPS1.C.005 (g) et Appendice 2 au RAG OPS1.C.005

2.1 Description du système de supervision de l'exploitation par l'exploitant (voir paragraphe RAG OPS1.C.005 (g)).

Celui-ci doit spécifier comment la sécurité des opérations aériennes et les qualifications du personnel sont supervisées. En particulier, les procédures concernant les points suivants doivent être décrites :

- a) validité des licences et qualifications ;
- b) compétence du personnel d'exploitation ;
- c) et contrôle, analyse et stockage des comptes rendus, documents de vol, informations et données supplémentaires.

La compréhension de cette notion est jugée essentielle pour assurer le début de l'exploitation.

En conséquence une définition de la notion de supervision doit être présente et traiter au moins les points suivant :

- ☞ une supervision de la fonction planning (la description détaillée de cette surveillance peut être effectuée dans le chapitre A.4.1. du manuel d'exploitation):
 - comment l'encadrement suit, de façon continue, la situation de chaque personnel navigant (validité de la licence et des qualifications sur les types et variantes, aptitude médicale, entraînements et contrôles périodiques, compétences particulières aux approches de précisions, de route et d'aérodrome, expérience globale et récente, temps de travail et de repos),
 - comment il s'assure de la programmation et de la réalisation, dans les délais voulus, des entraînements et contrôles périodiques,
 - comment il empêche la mise en ligne de tout personnel navigant ayant une licence ou des qualifications périmées ou ayant une inaptitude médicale ou n'étant pas à jour de ses entraînements ou contrôles périodiques,
 - comment il s'assure, lors de la programmation des équipages, du respect de la législation sur les temps de travail, et du respect des règles d'appariement des équipages (exercice dans les deux sièges, pilote inexpérimenté)
 - comment il s'assure, en application du RC OPS1.C.005, que les compétences particulières des personnels navigants ainsi que l'équipement des avions répondent aux exigences relatives à la zone, à la route, aux aérodromes et au type d'exploitation.
- ☞ comment l'exploitant s'assure des compétences des personnels chargés des opérations au sol,
- ☞ comment, en application du RAG OPS1.D.030 et du RAG OPS1.D.050, l'exploitant s'assure que les routes et aérodromes qui doivent être utilisés sont adéquats et que les équipages disposent de la documentation appropriée, en particulier celle nécessaire au vol.

Pour la supervision a posteriori, ce chapitre doit notamment indiquer:

- ☞ comment son encadrement s'assure que les comptes rendus et documents de vol sont complets (RAG OPS1.B.130) et ont été utilisés conformément aux spécifications du manuel d'exploitation (RAG OPS1.P.020 et RAG OPS1.P.025),
- ☞ comment, en application du RAG OPS1.B.150, il s'assure de la qualité et de la durée d'archivage des documents figurant à l'Appendice RAG OPS1.P.030,
- ☞ comment il s'assure que les comptes rendus d'incident ayant trait à la sécurité des vols ont bien été soumis à l'autorité dans les délais prescrits (RAG OPS1.D.270).



Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l'exploitant et la nature de l'activité (transport régulier ou à la demande).

Approbations/acceptations particulières :

- **RAG OPS1.P.020 : autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document.**

2.2. SYSTEME DE DIFFUSION DES CONSIGNES ET INFORMATIONS OPERATIONNELLES COMPLEMENTAIRES

2.2 Description de tout système de diffusion d'informations pouvant se rapporter à l'exploitation, mais complémentaires à celles du manuel d'exploitation. Le domaine d'application de ces informations et les responsabilités de cette diffusion doivent également être décrits.

Ce chapitre doit décrire, en application du RAG OPS1.B.020, tout moyen de communication, de consignes ou d'informations utilisées par l'exploitant, autre que le manuel, pour diffuser à ses employés et notamment les personnels navigants toute spécification opérationnelle nouvelle provenant notamment d'exigences réglementaires nouvelles, de recommandations ou de consignes opérationnelles émises par l'Autorité, des OPS Service Bulletins et Alert OPS Service Bulletins du constructeur, de toute mesure corrective décidée par l'exploitant, suite par exemple à des conclusions du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ou des résultats d'audits du système Qualité.

Il doit également décrire un mode de diffusion de consignes urgentes.

2.3. PREVENTION DES ACCIDENTS ET SECURITE DES VOLS

RAG OPS1.B.040, RAG OPS1.D.270

2.3 Description des principaux aspects du programme de sécurité des vols.

Le programme de sécurité des vols doit être correctement défini dans ce chapitre. Certains aspects du programme ne seront pas complètement mis en œuvre dès le début de l'exploitation, il est alors acceptable que ces derniers ne soient pas complètement décrits.

Les moyens et méthodes utilisés par l'exploitant pour répondre aux exigences du RC OPS1.B.040 doivent présenter correctement les points suivants :

- ☞ le système de recueil et d'analyse des comptes rendus d'incidents,
- ☞ le système d'analyse des vols (fondé principalement sur l'analyse des paramètres de vol par rapport à des fenêtres, pour les plus de 10 tonnes ou 20 sièges passagers), le système doit vérifier que le pourcentage de vols analysés est proche de 100%, fixer des délais et assurer un suivi statistique périodique de l'évolution des taux d'anomalies, de certains paramètres,...
- ☞ les procédures de contact des équipages et de retour d'information garantissant l'anonymat,
- ☞ le programme permettant d'assurer et maintenir la conscience du risque (y compris Crew resource management et Facteur Humain C.R.M et FH), il peut prévoir des cours au sol et des stages de rafraîchissement sur les domaines sensibles et la publication de bulletins de sécurité des vols.

La personne responsable de ce programme (parfois appelée officier sécurité des vols) doit être clairement identifiée.

Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l'exploitant et la nature de l'activité (transport régulier ou à la demande).

Le programme de prévention et de sécurité des vols fournit des résultats qui doivent être pris en compte par le système qualité lequel n'intervient donc qu'en aval. Le système qualité n'intervient pas sur les aspects purement techniques et opérationnels (notamment le choix des paramètres et des seuils d'écart admissible analysés, les méthodes d'analyse).

2.4. CONTROLE DE L'EXPLOITATION

RAG OPS1.D.005, IEM OPS.1.D.005

2.4 Description des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols.



Il est rappelé que le RAG OPS1.D.005, IEM RAG OPS1.D.005 définit le contrôle de l'exploitation comme « la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci n'implique pas l'exigence d'Agent Technique d'Exploitation détenteur de licence et d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol ».

Ce chapitre présente le fonctionnement du service qui assure la permanence opérationnelle de suivi des vols et notamment les moyens, informations et procédures utilisées, ainsi que les responsabilités au sein de ce service.

Le contrôle de l'exploitation concerne la gestion en temps réel des irrégularités de vol (retards, annulations, affrètements dans l'urgence,...) qui conduisent à effectuer dans l'urgence des reprogrammations ou programmations nouvelles :

- d'avions dont l'exploitant doit vérifier l'adéquation des équipements aux routes et aérodromes ;
- ou d'équipages, dont l'exploitant doit vérifier les compétences, les qualifications et le respect des règles d'appariement, des temps de repos,...

En conséquence ces procédures de vérifications doivent être décrites et pertinentes.

Dans le cas d'un petit exploitant, le contrôle de l'exploitation peut être assuré par une personne compétente voire par le commandant de bord du vol.

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RAG OPS1.D.005: méthode de contrôle des opérations aériennes**

2.5. POUVOIRS DE L'AUTORITE

RAG OPS1.B.140, RAG OPS1.B.145, RAG OPS1.B.155

2.5 Description des pouvoirs de l'Autorité.

Il est recommandé de rappeler dans ce chapitre les pouvoirs de contrôle en vol (RAG OPS1.B.140) et au sol (RAG OPS1.B.145) de l'Autorité ainsi que les devoirs de conservation et de remise à l'Autorité des enregistreurs de vol et les conditions dans lesquelles les enregistrements peuvent être utilisés (RAG OPS1.B.155). Il convient par ailleurs de fournir aux employés les informations sur la manière de faciliter les inspections par du personnel de l'Autorité.



A.3. SYSTÈME QUALITÉ

RAG OPS1.B.035, Appendice 2 RAG OPS1.C.005, IEM OPS B.035,

Description du système qualité adopté y compris au moins :

- a) politique de la qualité ;
- b) description de l'organisation du système qualité ;
- c) et répartition des tâches et responsabilités.

L'exploitant doit décrire dans un manuel qualité séparé ou dans cette partie du manuel d'exploitation la façon dont notamment les exigences ci-dessous sont prises en compte au sein de son entreprise :

- ☞ politique qualité et but du système qualité
- ☞ description de l'organisation du système qualité avec notamment une description :
 - des tâches et responsabilités du dirigeant responsable, du ou des responsables qualité et des correspondants éventuels
 - de la revue de direction et système de retour d'information au dirigeant responsable
 - du référentiel documentaire (structure documentaire, maîtrise documentaire interne et externe, liste de référence documentaire).
- ☞ programme d'audits, auditeurs
- ☞ formation de l'encadrement

Dans le cas où le système qualité ne serait pas décrit dans un document unique pour les aspects exploitation et entretien, la partie qualité du manuel d'exploitation doit être cohérente avec celle du MME

Approbations/acceptations fondamentales:

- **RAG OPS1.B.035 : Système Qualité - Responsable Qualité.**

Approbations/acceptations particulières :

- **IEM OPS.1.B035(e) responsabilité en matière d'assurance qualité pour les sous- traitants.**



A.4. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

4.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

RAG OPS1.B.045, RAG OPS1.B.085, RAG OPS1.B.090, RAG OPS1.N.005, RAG OPS1.N.035, RAG OPS1.N.040, RAG OPS1.N.045, RAG OPS1.N.050,

4.1 Explication de la méthode permettant d'établir la composition de l'équipage en tenant compte de ce qui suit :

- a) type d'avion utilisé ;
- b) zone et type d'exploitation effectuée ;
- c) phase de vol ;
- d) exigences minimales sur l'équipage et période de service de vol prévue ;
- e) expérience (totale et sur le type), expérience récente et qualification des membres d'équipage ;
- f) désignation du commandant de bord et, si la durée du vol le rend nécessaire, procédures de suppléance du commandant de bord et de tout autre membre de l'équipage de conduite ;
- g) et désignation du chef de cabine et, si la durée du vol le rend nécessaire, procédures de suppléance du chef de cabine et de tout autre membre de l'équipage de cabine.

Le statut de toute personne pouvant être inscrite sur la liste des membres d'équipage (accompagnateur de fret, PNC en supplément de ceux requis, personnel de cabine non détenteur du CSS, autre personnel complémentaire de bord...) est défini dans cette section (RAG OPS1.B.045).

Cette section doit comprendre également une description de la procédure (ou méthode) utilisée pour planifier la composition de l'équipage.

En conséquence cette procédure ou méthode définit clairement les responsabilités de chacun pour vérifier l'adéquation de l'équipage à l'exploitation prévue en traitant les points (a à g) exigés par la réglementation comme suit :

- a) Définition de l'équipage minimal de conduite et de cabine par type de l'avion, une référence à la partie B du manuel d'exploitation est acceptable. Respecter les exigences:
 - du manuel de vol,
 - du RAG OPS1.N.005,
 - de l'Appendice 2 RAG OPS1.N.005 pour les vols mono pilotes
- b) Zone et type d'exploitation, la composition de l'équipage prend en compte si nécessaire les caractéristiques suivantes :
 - ETOPS, LVP, RVSM, Transocéanique, qualification à la compétence de route et d'aérodrome RAG-OPS1.N.050. (dans ce chapitre ou dans le chapitre A2.1, l'exploitant doit décrire la méthode par laquelle il s'assure que l'équipage a reçu la formation appropriée à l'exploitation prévue)
 - vols de reconnaissance en ligne (route et aérodrome), d'adaptation en ligne, de contrôle en ligne. Il est acceptable que la description de la composition de l'équipage de conduite pour ces trois types de vol soit décrite en A.5.1, auquel cas il est recommandé d'y faire référence.
- c) Préciser quels sont la position (place droite, gauche, poste de repos....) et le statut de chacun des membres d'équipage (PNT, PNC et autres membres d'équipage) pendant chacune des phases du vol (y compris pour les types d'exploitation décrits en b). Une référence précise aux informations des sections 1.4 et 1.5 ou à des procédures générales de conduite du vol en A.8.3 est acceptable si celles-ci sont correctement développées dans ces chapitres.
- d) Décrire sommairement la procédure par laquelle l'exploitant s'assure que l'équipage est renforcé lorsque c'est nécessaire. Les responsabilités de chacun sont clairement établies dans cette procédure (en planification, et pendant le vol). Une référence à la section 2 du manuel d'exploitation est acceptable.



- e) Définir la notion de membre d'équipage de conduite inexpérimenté conformément aux dispositions de l'OPS.1.N.045 et la méthode d'appariement des équipages.
- f) et g) Composition de l'équipage lorsqu'il y a suppléance en vol de l'équipage de conduite (Appendice 1 RAG OPS1.N.005).

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RC OPS1.N.005, IEM OPS1.N.005(a)(4): Procédures d'appariement des équipages de conduite.**

4.2. DESIGNATION DU COMMANDANT DE BORD

RAG OPS1.N.025 et appendice associée, RAG OPS1.N.030

4.2 Les règlements applicables pour la désignation du commandant de bord.

L'exploitant doit décrire sa méthode de désignation du commandant de bord pour tous les types de vols (exploitation courante, instruction, entraînement, etc.).

4.3. INCAPACITE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE - INSTRUCTION POUR LA SUCCESSION DU COMMANDEMENT EN CAS D'INCAPACITE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

Appendice1 RAG OPS1.N.005, IEM à l'appendice 1 OPS1.N.035 (a) (1)

4.3 Instructions pour la succession du commandement en cas d'incapacité de l'équipage de conduite.

En cas d'incapacité du commandant de bord, une description de l'attribution de la fonction commandement doit être donnée (elle est généralement dévolue à la personne inscrite en second sur la liste des membres d'équipage).

4.4. EXERCICE SUR PLUS D'UN TYPE/VARIANTE

PNT : RAGOPS1.N.055, appendice 1 et IEM associées, RAG OPS1.N.060,

4.4 Déclaration indiquant quels avions sont considérés comme un type pour :

- a) la programmation de l'équipage de conduite ;
- b) la programmation de l'équipage de cabine.

L'exploitant doit décrire correctement sa pratique en matière d'exercice sur plus d'un type / variante de ses PNT et PNC.

Approbations/acceptations particulières:

- **RAG OPS1.N.055: Utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour les membres d'équipage de conduite**
- **RAG OPS1.N.055: Approbation d'une procédure appropriée et/ou des restrictions opérationnelles pour toute activité sur plus d'un type.**



A.5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION

RAG OPS1.B.020, RAG OPS1.B.025, RAG OPS1.B.045,

5.1. DESCRIPTION DES LICENCES, QUALIFICATIONS ET COMPETENCES

5.1. Description des licences, qualifications et compétences (par exemple sur la route ou l'aérodrome), expérience, formation, contrôles et expérience récente exigés du personnel d'exploitation pour assurer ses fonctions. Il faut tenir compte du type d'avion, du type d'exploitation et de la composition de l'équipage.

L'exploitant doit décrire la procédure établie pour s'assurer que son personnel d'exploitation satisfait aux exigences suivantes (si cette procédure n'est décrite ni au chapitre 2.1 ni au chapitre 4.1) :

- détention des licences, qualifications, certificats et attestations requis ;
- acquisition de la compétence et l'expérience nécessaires pour l'exercice de ses fonctions;
- maintien de cette compétence par un entraînement adapté ;
- réalisation des contrôles périodiques requis ;
- respect des conditions d'expérience récente.

Cette procédure doit clairement établir les responsabilités de chacun pour s'assurer qu'une fonction n'est assurée par un personnel d'exploitation que lorsque celui-ci a les licences, qualifications, expériences, compétences et autres critères requis.

Les critères que la compagnie s'est fixés afin de désigner les personnels navigants assurant chaque fonction doivent être décrits. L'expérience requise par l'exploitant (totale et sur le type) doit être en adéquation avec l'exploitation prévue. S'agissant des exigences en matière de qualification et d'expérience récente, un simple renvoi aux sections A.5.2 à A.5.5 est considéré comme acceptable. Il est recommandé que seules les informations complémentaires à ces sections soient inscrites en section.5.1.

Approbations/acceptations particulières :

- **RAG OPS1.N.045: Autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite**

5.2. EQUIPAGE DE CONDUITE

RAG OPS1.B.020, RAG OPS1.B.025, RAG OPS1.B.045, sous-partie N, PEL - 1

5.2 Equipage de conduite

- a) Commandant de bord.
- b) Pilote suppléant le commandant de bord.
- c) Copilote.
- d) Pilote supervisé.
- e) Membre d'équipage chargé de la fonction mécanique (O.M.N. ou INAC).
- f) Exploitation de plus d'un type ou variante.

Cette partie doit contenir la liste des formations, expériences et autres critères requis pour chaque fonction (CDB, Pilote suppléant le CDB, OPL, pilote supervisé, instructeur, examinateur, contrôleur, CDB agréé, OMN), sur chaque type d'appareil, et pour chaque type d'exploitation. Chaque module de formation est décrit en section D.

Il est souhaitable qu'apparaissent :

- une définition du niveau minimum d'expérience en vol pour être commandant de bord (en distinguant, le cas échéant, les avions certifiés à un seul pilote des autres). Cette information peut être déjà indiquée en A.4.1. ou A.4.2.
- la nécessité d'effectuer un stage spécifique de commandement.

Les titres, formations et autres critères doivent être également correctement décrits. Il peut s'agir notamment :

- de la licence PL ou PP, ATPL et CPL, OMN ou INAC,



- du certificat de droit aérien ou équivalent
- du certificat transocéanique et polaire pour le long-courrier ou équivalent...
- de la QRI ou des nouvelles dispositions relatives à l'utilisation de la langue anglaise.
- de la qualification de type;
- de la qualification de vol aux instruments
- de la formation au travail en équipage (FTE)
- de la qualification pour effectuer des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP), de l'ETOPS.
- de l'attestation de la formation au RAG OPS1.B.020.
- de l'attestation du stage spécifique de commandement.

Si l'exploitant engage à titre occasionnel des membres d'équipage de conduite, il doit décrire la procédure par laquelle il s'assure du respect des exigences du RAG OPS1.N.005(7).

Approbations/acceptations particulières :

- **Appendice 1 RAG OPS1.N.005 : Acceptation d'un membre d'équipage de cabine pour suppléer en vol à un membre d'équipage de conduite chargé de la fonction mécanique**
- **RAG OPS1.N.050: Catégorisation des aérodromes et des routes définies par l'exploitant pour la compétence de route et d'aérodrome du commandant de bord ou du pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée par le CDB.**

5.3. ÉQUIPAGE DE CABINE

RAG OPS1.B.025, RAG OPS1.B.045, PEL-1 Equipage de cabine

5.3 Equipage de cabine

- a) Chef de cabine.
- b) Membre d'équipage de cabine :
 - i. Membre d'équipage de cabine requis ;
 - ii. Membre d'équipage de cabine supplémentaire et membre d'équipage de cabine lors des vols de familiarisation.
- c) Exploitation de plus d'un type ou variante.

Comme c'est le cas pour l'équipage de conduite, les spécialisations, titres et attestations requis des équipages de cabine, du chef de cabine, des PNC en supplément de l'effectif réglementaire doivent être correctement décrits. Pour le PNC, il s'agit notamment du CFS et d'une attestation d'aptitude professionnelle à l'en tête de l'entreprise

Approbations/acceptations particulières :

Utilisation de plus de 4 types à condition que pour au moins deux de ces types :

- a) les procédures normales et de secours non spécifiques au type d'avion soient identiques ;
- b) les équipements de sécurité ainsi que les procédures normales et de secours spécifiques au type d'avion soient similaires

RAG OPS1.O.055

5.4. PERSONNEL D'ENTRAÎNEMENT DE CONTRÔLE ET DE SUPERVISION

RAGOPS1.N.035, RAG OPS1.N.040

5.4 Personnel d'entraînement, de contrôle et de supervision

- a) pour l'équipage de conduite ;
- b) pour l'équipage de cabine

Avant que l'exploitant ne procède à une activité d'entraînement, de contrôle etc., il doit définir qui est apte à réaliser l'entraînement, un contrôle hors ligne, un contrôle LVP, un contrôle en ligne, et des contrôles sécurité sauvetage et sûreté.

**Approbations/acceptations fondamentales :**

- RAG OPS1.N.015 : Superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage de conduite.
- RAG OPS1.N.035: Agrément des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite.
- RAGOPS1.O.050 Agrément des personnels chargés des contrôles des PN.

5.5. AUTRE PERSONNEL D'EXPLOITATION

RAG OPS1.D.015

Il est recommandé que l'exploitant définisse dans ce chapitre les qualifications/spécialisations minimales des personnels effectuant les tâches de l'exploitation.

Le cas de la formation des agents d'opérations, des PNC en supplément de ceux requis peut être traité dans ce chapitre ou en partie D du manuel.



A.6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE

RAG OPS1.B.085 (§ c et d), Appendice1RAG OPS1.P.010,

6.1 Précautions en matière de santé - Réglementations pertinentes et conseils donnés à l'équipage en matière de santé y compris :

- a) alcool et autres boissons alcoolisées ;
- b) narcotiques ;
- c) médicaments ;
- d) somnifères ;
- e) préparations pharmaceutiques ;
- f) vaccination ;
- g) plongée en eau profonde ;
- h) dons de sang ;
- i) précautions alimentaires avant et pendant le vol ;
- j) sommeil et repos ;
- k) opérations chirurgicales.

Cette partie peut contenir un avertissement indiquant que chacun des sujets (a) à (k) évoqués par l'Appendice1 RAG OPS1.P.010 peut avoir une influence sur l'aptitude médicale des navigants et ces sujets peuvent être détaillés.

Les dispositions du RAG OPS1.B.085 relatives aux boissons alcoolisées et aux narcotiques doivent être correctement reprises par l'exploitant dans son manuel d'exploitation.

Les éléments suivants peuvent être repris :

- a) alcool et autres boissons alcoolisées : Incapacité du navigant à exercer ses fonctions en cas de consommation d'alcool dans les 8h précédant le vol ou une période de réserve, ni durant un service (RAG OPS1.B.085);
- b) narcotiques (tels que les antidépresseurs, psychostimulants, neuroleptiques ...) : Inaptitude médicale rendant impossible l'exercice des fonctions du navigant, l'aptitude étant recouvrée dès la cessation de cet événement (sans le passage d'un examen médical par anticipation) (RAG OPS1.B.085)
- c) médicaments : certains médicaments peuvent avoir une influence négative sur la vigilance. Il pourrait être utile que l'exploitant donne les consignes suivantes à ses PN :

« Lors d'une prescription médicale : l'exploitant doit demander à ses PN de préciser la nature de leurs activités professionnelles à leur médecin et de vérifier auprès de ce dernier la compatibilité de la prescription avec une activité aérienne PN Lors d'une automédication, l'exploitant doit demander au PN de bien lire la notice afin qu'il s'assure de l'absence d'effets secondaires qui pourraient nuire à la sécurité du vol »

- d) somnifères : il pourrait être utile de contre-indiquer aux PN de manière générale l'usage des somnifères. L'exploitant pourrait néanmoins tolérer leur usage sous les réserves suivantes :
 - contrôle médical pour assurer l'utilisation avec la dose minimale efficace de produits à élimination rapide, et n'entraînant pas de dépendance.
 - test de la tolérance du produit en dehors d'une période de service
- e) préparations pharmaceutiques (mêmes consignes que pour les médicaments)
- f) vaccination : il pourrait être utile de rappeler aux équipages d'éviter de se faire vacciner le même jour qu'une activité en vol.
NB : s'agissant de la fièvre jaune, des effets négatifs apparaissent 4 à 7 jours après la vaccination.
- g) plongée en eau profonde : il pourrait être utile que l'exploitant rappelle que ce sport comporte des risques à prendre en compte si l'on effectue un vol. En dehors des cas de plongée peu



profonde (quelques mètres), la pratique de ce sport doit être déconseillée dans les 24 heures précédant un vol (RAG OPS1.B.085 d).

- h) dons de sang : il pourrait être utile de les limiter à 500 ml et les déconseiller dans les 48 H précédant une activité aérienne.
- i) précautions alimentaires avant et pendant le vol : Différenciation des prestations PNT repas différents pendant les 12 heures précédant le vol et pendant le vol.
- j) sommeil et repos : remarques générales visant au respect par les PN de leurs besoins de repos.
- k) opérations chirurgicales : remarques générales pour que les PN veillent au maintien de leur aptitude médicale.

Enfin, l'exploitant pourrait rappeler les points suivants :

- ✓ après une incapacité de travail d'au moins 30 jours due à une maladie, un accident ou une intervention chirurgicale, une visite au Centre d'expertise de médecine aéronautique est obligatoire et après un arrêt médical de plus de 21 jours, une visite médicale de reprise à la médecine du travail est obligatoire.
- ✓ Il est nécessaire d'amener une paire de lunettes en supplément du moyen de correction visuelle utilisée par tout membre d'équipage de conduite.



A.7. LIMITATION DES TEMPS DE VOL

RAG OPS1.Q.005, Appendice 2 au RAG OPS1.N.005

Ce chapitre du manuel d'exploitation doit être au moins conforme aux dispositions pertinentes pour l'exploitation envisagée.

Ceci signifie :

1. Si l'exploitant a conclu un accord d'entreprise, dans le manuel d'exploitation doivent être présents:
 - les dispositions de l'accord relatives au régime de travail des navigants
 - ainsi que, le cas échéant, c'est-à-dire dans l'hypothèse où l'accord négocié est dérogatoire au code de l'aviation civile, l'arrêté autorisant la mise en œuvre de ce régime de travail.
2. Si l'exploitant n'a pas conclu d'accord d'entreprise, des dispositions pertinentes du code de l'aviation civile doivent être présentes selon que l'exploitant est soumis aux dispositions du chapitre Q du RAG OPS1.

Dans un cas comme dans l'autre, les items suivants doivent figurer dans le manex :

- ☞ Définition des termes utilisés
 - ☞ Limitations d'activité exprimées en temps de vol
 - ☞ Modalités des temps d'arrêt
3. En outre, les exploitants ne doivent pas recopier dans leur manex que les dispositions de la section qui les concernent.
 4. L'exploitant doit prévoir le cas de l'affrètement, et correctement identifier sous quel régime il se trouve pour ces vols.
 5. L'alinéa (f) à l'appendice 2 au RAG OPS1.N.005 doit être respecté.
 6. L'exploitant s'assurera que son personnel navigant susceptible d'exercer dans une autre entreprise, est responsabilisé en matière de gestion des temps de vol.



A.8. PROCEDURES D'EXPLOITATION

8.1. CONSIGNES POUR LA PRÉPARATION DU VOL EN FONCTION DU TYPE D'EXPLOITATION

RAG OPS1.D.020

L'exploitant doit indiquer que toute nouvelle exploitation de ligne est précédée d'une étude technique particulière.

Un exploitant doit décrire dans son manuel d'exploitation les séances de briefings de sécurité destinés aux membres d'équipages de conduite et de cabine avant le commencement d'un vol ou d'une série de vols.

8.1.1. Altitudes minimales de sécurité

RAG OPS1.D.050 (a2), RAG OPS1.D.075.

8.1.1 Altitudes minimales de sécurité - Description de la méthode de détermination et d'application des altitudes minimales comprenant :

- une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols VFR,
- et une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols IFR.

Ce chapitre doit comprendre :

- Une description des principes généraux de la procédure de détermination des altitudes minimales de vol de l'exploitant, IEM OPS1.D.075

A cette fin, l'exploitant doit correctement décrire :

- les abréviations utilisées pour les marges et altitudes minimales (MFO au décollage et en route, MOCA, MEA ou MORA, MORA grille)
- la méthode utilisée pour déterminer les altitudes minimales en route compte tenu des contraintes liées à la prise en compte de la panne moteur pour les multi moteurs

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RAG OPS1.D.075 (b) : Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.**

8.1.2. Critères de détermination de l'accessibilité des aérodromes

RAG OPS1.D.030 et IEM associée, RAG OPS1.D.045 et Appendice RAG OPS1.E.005 ; Convention de Chicago pour les formalités de douane.

L'exploitant doit définir correctement la notion d'accessibilité. Pour ce faire, ce chapitre doit définir correctement :

- la notion d'aérodrome adéquat (ouverture, moyens SSLIA, balisage, services CA, dimensions et caractéristiques de la piste compte tenu des performances de l'avion, assistance passagers et avion...) en traitant le cas de l'ETOPS si nécessaire (référence possible à l'A.8.5).
- les conditions météorologiques à prendre en compte.

L'exploitant doit en particulier définir les services CA qu'il estime nécessaire en fonction des types d'exploitation. Dans l'hypothèse où l'exploitant s'autorise à effectuer du transport public sur des aérodromes sans organisme de circulation aérienne, il s'assurera de la cohérence de ce chapitre avec les exigences de l'Appendice RAG OPS1.E.005

8.1.3. Méthodes de détermination de minimums opérationnels d'aérodrome

RAG OPS1.D.050, Appendice OPS.1E.005 : Opérations tous temps

8.1.3 Méthode d'établissement des minima opérationnels des aérodromes pour les vols IFR conformément à la réglementation relative aux minima opérationnels. Référence doit être faite aux procédures de détermination de la visibilité et de la portée visuelle de piste et d'applicabilité de la visibilité réellement constatée par les pilotes, de la visibilité et de la portée visuelle de piste transmises.

L'exploitant doit décrire dans cette section les principes généraux de sa méthode de détermination des minimums opérationnels.



- la référence à Jeppesen, Atlas, SIA ... est acceptable, à condition d'avoir identifié les cas où ces publications ne permettraient pas de respecter l'Appendice RAG OPS1.E.005
- dans le cas où l'exploitant élabore sa propre documentation, la méthode détaillée de détermination des minimums opérationnels peut être décrite dans un autre document que le manuel d'exploitation.

Dans tous les cas, l'exploitant doit mettre en place une procédure permettant de s'assurer que la RVR utilisée par l'équipage respecte le plus contraignant des dispositions de l'Appendice RAG OPS1.E.005 ou des minimums publiés par l'État. Il revient au commandant de bord d'effectuer cette vérification. Dans ce cas, les tableaux de l'Appendice RAG OPS1.E.005 (a) doivent être reproduits dans le manuel d'exploitation.

La description des principes généraux comprend au moins :

- la classification des avions par catégorie Appendice RAG OPS1.E.005(c). Cette classification doit être permanente et indépendante des conditions des opérations aériennes.
- une description des différents types de procédures d'approches et de décollages effectués par l'exploitant : Approche classique (directe et indirecte), Approche de précision CAT I, CAT II et CAT III, décollages normaux ou par faible visibilité LVTO, MVL, MVI approches à vue. Pour les approches de précision d'avions exploités mono pilotes, il est rappelé qu'une RVR inférieure à 800 m n'est pas autorisée sauf en cas d'utilisation d'un PA approprié couplé à un ILS ou MLS auquel cas les minimums normaux s'appliquent. La hauteur de décision appliquée ne doit pas être inférieure à 1.25 fois la hauteur minimale d'emploi du pilote automatique.
- une indication, le cas échéant, de l'utilisation de minimums opérationnels particuliers liés à une classe d'aéronefs ou à l'exploitation sur un aéroport. En particulier, il est rappelé aux exploitants d'avions multi moteurs exploités suivant la classe de performance B, que les minimums opérationnels au décollage doivent être définis en fonction des performances au décollage (cf. tableau 2 de l'Appendice RAG OPS1.E.005).
- les documents auxquels les personnels navigants techniques doivent se reporter pour connaître les minimums opérationnels de référence.
- la façon dont doivent être utilisées les informations sur la visibilité (RVR ou visibilité météo). Il convient de rappeler notamment que les tableaux de conversion visibilité/RVR peuvent être utilisés en vol (sur la base des prévisions météo transmises) mais pas pour la préparation du vol.

Approbations/acceptations fondamentales:

- **RAG OPS1.E.005: Méthode de détermination des minimums opérationnels.**

Approbations/acceptations opérationnelles : se renseigner auprès de l'organisme de tutelle

- **RAG OPS1.E.015, RC OPS1.E.015 et Appendice RAG OPS1.E.005. : Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés.**

8.1.4. Minimums opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR et pour les monomoteurs, instructions sur la sélection de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé en sécurité

RAG OPS1.E.005, RAG OPS1.H.025

Si l'exploitant s'autorise l'exploitation en VFR, un rappel suffisant de la réglementation doit être effectué dans le manuel d'exploitation (visibilité et distance par rapport aux nuages en fonctions des différents types d'espace tel que défini dans la RCA 1).

Les conditions nécessaires pour effectuer des vols IFR doivent être conforme ou plus restrictives que celles prévues par la réglementation.

NB : Par minimums opérationnels en VFR, il convient de comprendre les conditions météorologiques nécessaires pour effectuer des vols VFR.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations particulières :



- **RAC OPS1.H.025 (a) : Approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d'atterrissage forcé (avions monomoteur de classe de performance B)**

8.1.5. Présentation et application des minimums opérationnels d'aérodrome et en route

L'exploitant doit décrire de façon satisfaisante ses méthodes d'application des minimums en précisant les rôles et responsabilités de chacun (CDB, copilote, circulation aérienne).

Une référence à JEPPESEN est acceptable tout en spécifiant la nécessité de vérifier que les minimums appliqués sont supérieurs aux valeurs minimales JAR OPS (Si JEPPESEN est utilisé, il est recommandé de décrire le format JEPPESEN et de présenter des exemples éventuels.

- ☞ S'agissant de l'utilisation pour la préparation du vol, l'exploitant doit décrire correctement les minimums opérationnels à prendre en compte à la préparation du vol pour l'aérodrome de départ, de dégagement au décollage, de destination et de dégagement en route et à destination (RAG OPS1.D.130), en précisant dans quels cas (RAG OPS1.D.125):
 - il est nécessaire de retenir un aérodrome de dégagement au décollage
 - il est nécessaire de retenir deux aérodromes de dégagement à destination
 - si nécessaire, dans quels cas il est possible de ne pas sélectionner d'aérodrome de dégagement à destination.
- ☞ S'agissant de l'utilisation avant le décollage, l'exploitant doit définir les règles permettant d'entreprendre le décollage en fonction des dernières conditions météo prévues à l'aérodrome de destination et/ou à l'aérodrome (aux aérodromes) de dégagement (RAG OPS1.D.180).

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations particulières :

Appendice1 RAG OPS1.G.035(a)(3) : conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente sur pistes sèches.

8.1.6. Interprétation des données météorologiques:

8.1.6 Documents explicatifs sur le décodage des messages d'observations et de prévision météorologiques concernant la zone d'exploitation, et sur l'interprétation des expressions conditionnelles.

Le manuel doit donner une explication suffisante des codes habituels, mais aussi des codes utilisés plus rarement (SNOWTAMS, SIGMETS...), ou indiquer où il est possible de trouver cette explication. Il est recommandé que cette section contienne également des informations sur les services automatisés d'assistance météo.

Dans cette section ou toute autre du chapitre A.8.1 une définition de la composition du dossier météorologique de vol doit être donnée.

Cette définition présente :

- d'une part, l'ensemble des informations qu'il est souhaitable de trouver si celles-ci sont disponibles. Pour chaque type d'exploitation, le dossier « normal » doit comporter les données météorologiques de surface et d'altitude tant s'agissant de la situation MTO connue au moment de la préparation du vol que s'agissant des prévisions pertinentes pour l'exécution du vol.
- et d'autre part, les consignes que l'exploitant donne à ses commandants de bord afin de ne pas débiter un vol s'il n'a pas l'ensemble des informations pertinentes (RAGOPS1.D.120). En fonction du type d'exploitation prévue (réseau, zone géographique des escales, climat tropical, climat froid....) et de l'expérience de l'exploitant.



8.1.7. Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau-méthanol transportées

RAG OPS1.D.125 et RAG OPS1.G.025, RAG OPS1.D.225

8.1.7 Les méthodes selon lesquelles les quantités minimales de carburant, lubrifiant et eau-méthanol devant être embarquées sont déterminées et contrôlées en vol. Cette section doit également inclure des consignes sur la quantité et la répartition des fluides embarqués à bord. De telles consignes doivent tenir compte de toutes les circonstances susceptibles de se produire en vol, notamment l'éventualité d'une replanification en vol et d'une défaillance d'une ou plusieurs installations motrices de l'avion. Le système de conservation des relevés carburant et lubrifiant doit être décrit.

Ce chapitre doit comprendre :

- ☞ Une description des méthodes de la compagnie : choix de la réserve de route, calcul de la réserve de dégagement, description des procédures particulières utilisées (point de décision,...).
- ☞ Si le type d'appareil ou les routes exploitées le justifient (ex : ETOPS), la prise en compte pour le calcul de la réserve additionnelle de la panne d'un moteur, de la panne de pressurisation, et de la panne de deux moteurs pour les tri ou quadrimoteurs lorsque la route s'éloigne à plus de 90 minutes – à la vitesse de croisière Long Range tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme – d'un aéroport permettant un atterrissage (classe de performances A).

Il est recommandé de dissocier dans le manuel d'exploitation la présentation du calcul de la quantité de carburant devant être embarquée au moment de la préparation du vol et celle de la gestion du carburant pendant le suivi du vol.

8.1.8. Principes généraux de masse et de centrage

Sous-partie J:

Y compris

- a) définitions ;
- b) méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage ;
- c) politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires ;
- d) méthode de détermination des masses des passagers, des bagages et du fret applicables ;
- e) masse des passagers et des bagages applicables pour différents types d'exploitations et différents types d'avions ;
- f) consignes et informations générales nécessaires au contrôle des différents types de documents de masse et centrage en usage ;
- g) procédures de changements de dernière minute ;
- h) densités du carburant, du lubrifiant et du mélange eau-méthanol ;
- i) et procédures et politiques d'attribution des sièges.

Les points suivants doivent être correctement décrits:

- définitions.
- méthode d'évaluation de la masse des passagers (forfait, déclaration orale + incrément, pesée), des bagages enregistrés (pesée, forfait) en fonction du type d'appareil et de l'exploitation réalisée, et la méthode d'évaluation de la masse du fret. Si les valeurs forfaitaires sont utilisées, vérifier qu'elles sont indiquées et conformes au RAG OPS1.J.025.
- principes généraux de détermination des marges de centrage, prises en compte pour le calcul de l'enveloppe opérationnelle de centrage (voir IEM à l'Appendice 1 à l'article RAG OPS1.J.005
- méthode éventuelle d'attribution des sièges
- contenu de la documentation de masse et centrage (voir Appendice RAG OPS1.J.030).
- procédure de préparation et d'acceptation du document de masse et centrage : rédaction du document initial, plan de chargement, document définitif, acceptation par le commandant de bord, procédures de modification de dernière minute.



L'exploitant doit décrire les procédures par lesquelles il s'assure que le chargement réel de l'avion, aussi bien au niveau des soutes que de la cabine, est cohérent avec le chargement prévu par le calcul de masse et centrage. Ces consignes peuvent figurer en 8.2.2. (k).

En outre, dans le cas où la compagnie utilise un système informatique pour le calcul de la documentation de masse et centrage, elle décrira les procédures par lesquelles elle s'assure que toutes les modifications de masse et centrage sont correctement prises en compte.

Certains points évoqués ci-dessus peuvent être décrits en partie B6.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations particulières :

- **Appendice 1 à l'article RAG OPS1.J.005 : marges de centrage et procédures opérationnelles associées**
- **Appendice 1 à l'article RAG OPS1.J.005: utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages**
- **RAG OPS1.J.020 : autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage- RAG OPS1.J.025 : approbation de la campagne de pesée**
- **RAG OPS1.J.025 : approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant**
- **Appendice RAG OPS1.J.030 : omission de certaines informations sur le document de masse et centrage**
- **Appendice RAG OPS1.J.030 : utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire**
- **Appendice RAG OPS1.J.030 : utilisation de procédures non standard concernant la documentation de masse et centrage.**

8.1.9. Plan de vol circulation aérienne

RAG OPS1.D.135

8.1.9 Procédures et responsabilités pour la préparation, le dépôt et les modifications du plan de vol circulation aérienne. Les éléments à prendre en compte comprennent la méthode de dépôt et de modification des plans de vol individuels et répétitifs.

L'exploitant doit clairement définir :

- Sa politique en matière de dépôt de plan de vol (RPL/FPL/Plan de Vol réduit) en précisant les vols pour lesquels un plan de vol circulation aérienne est requis.
- Le contenu de sa procédure de dépôt ou de modification de plan de vol précisant les responsabilités de chacun. comment et par qui le document est émis, utilisé...

La présence d'un exemple de plan de vol CA est recommandée.

8.1.10. Plan de vol exploitation

RAG OPS1.D.120, RAG OPS1.D.135, RAG OPS1.K.145, RAG OPS1.P.025

8.1.10 Procédures et responsabilités pour la préparation et l'acceptation du plan de vol exploitation. L'utilisation du plan de vol exploitation doit être décrite, avec des exemples des formulaires de plan de vol utilisés.

Ce chapitre doit contenir :

- une description de la procédure de rédaction de ce document et si nécessaire un descriptif du système informatique chargé de la préparation du vol et des codes utilisés
- une description détaillée du contenu du Plan de Vol exploitation, qui doit être conforme au RAG OPS1.P.025).
- une description de l'utilisation de ce document (RAG OPS1.P.025).

Donner un exemple d'utilisation du PV exploitation (remplissage type avant le vol et pendant le vol).



8.1.11. Compte-rendu matériel de l'exploitant

RAG OPS1.M.045

8.1.11 *Compte-rendu matériel de l'exploitant* - Les responsabilités et l'utilisation du compte-rendu matériel doivent être décrites, avec des exemples du formulaire utilisé.

L'exploitant présente ici le ou les documents de support de CRM et son contenu en l'illustrant notamment par un exemple de formulaire rempli, et décrit la procédure de rédaction et d'utilisation du CRM avec les différents intervenants :

- avant vol : APRS, Potentiel Restant, acceptation ou non des tolérances,
- après le vol : mentions à reporter, ajout éventuel de plaintes CRM

Cette partie du manuel d'exploitation doit être cohérente avec celle pertinente du MME.

Approbations/acceptations fondamentales :

- RAG OPS1.M.045 : CRM de l'exploitant

8.1.12. Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter

RAG OPS1.B.120, RAG OPS1.B.125, RAG OPS1.B.130, RAG OPS1.B.135, RAG OPS1.D.050.

Cette liste doit comprendre les Informations Aéronautiques (Cartes nécessaires pour un vol IFR/VFR, NOTAM, suppléments) et les documents de bord.

Il est recommandé de décrire dans cette partie les documents à conserver au sol durant le vol.

Approbations/acceptations particulières :

- RAG OPS1.B.125 : Conditions de dispense d'emport du manuel de vol
- RAG OPS1.B.130: support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord

8.2. CONSIGNES RELATIVES A L'ASSISTANCE AU SOL

8.2.1. Procédures d'avitaillement

RAG OPS1.D.140, RAG OPS1.D.145 Description des procédures d'avitaillement y compris :

8.2.1. Description des procédures d'avitaillement y compris :

- a) mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et de vidange carburant, y compris avec un groupe auxiliaire de puissance en fonctionnement ou avec une turbine tournante et le frein d'hélice actionné
- b) avitaillement et vidange carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant ;
- c) précautions à prendre pour éviter tout mélange de carburants

Les points suivants doivent être correctement traités :

☞ a) Mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et vidange:

- Règles générales : Périmètre de sécurité, et zone particulièrement dangereuse où il y a interdiction d'utilisation des appareils radio ou radar de bord, interdiction de procéder à des manipulations génératrices d'étincelles. Opérations générales. Véhicule d'avitaillement prêt à démarrer rapidement, mise au même potentiel, interdiction de fumer ... et précautions à adopter pour les aéronefs stationnant au voisinage d'un point d'avitaillement Surveillance de l'avitaillement par une personne appropriée (fonction des réservoirs à remplir en premier, de la répartition par réservoir et de la quantité maximale par réservoir à embarquer si le plein n'est pas demandé...).
- Consignes particulières :
 - ✓ Moteur tournant : avitaillement interdit pendant le fonctionnement des moteurs de propulsion,
 - ✓ Groupe Auxiliaire de Puissance tournant (APU) : condition d'arrêt obligatoire et en cas de fonctionnement distance à respecter derrière l'APU en marche
 - ✓ Procédure d'utilisation des groupes de piste (arrêt sauf si à l'extérieur de la zone de sécurité ou si conforme relatif au matériel utilisable en atmosphère explosif, de groupe auxiliaire de bord).



- Mesure de prévention et lutte contre l'incendie (présence d'extincteurs normalisés)
 - Dispositions prises dans des conditions particulières : en cas de déversement de carburant, perturbations orageuses.
 - Utilisation des véhicules de service et manipulation de fret pendant l'opération de ravitaillement.
 - Dispositions prises pour les opérations de reprise de carburant des réservoirs (interdiction de reprise dans un bac à air libre - cas d'une petite quantité de carburant restant dans le réservoir).
- ☞ b) Avitaillement avec passagers embarquant, à bord ou débarquant (RAG OPS1.D.140)
- Interdit en cas d'utilisation de carburant volatile (Avgaz, essence ou Jet B ou équivalent), d'indisponibilité totale du SSLIA : Décrire les moyens d'extinction minimum requis pour que l'opération soit possible).
 - Dans les autres cas, il est possible sous réserve du respect des conditions fixées par l'Appendice RAG OPS1.D.140. Si l'exploitant ne s'interdit pas l'avitaillement avec passagers, il doit donner :
 - ✓ la description des moyens préventifs (moyens d'extinction pendant la durée des pleins, zone dégagées au sol pour déploiement des toboggans et évacuation d'urgence).
 - ✓ les consignes de surveillance de la cabine : annonce par un PNC au moyen du PA : ceintures détachées et défense de fumer et d'utiliser des objets susceptibles de produire des étincelles,
 - ✓ les consignes pour que la cabine soit prête à une évacuation rapide et sûre : maintenir les portes d'accès ouvertes, rideaux de séparation ouverts, pas d'encombrement des couloirs et des issues,
 - ✓ les dispositions prises en cas d'alerte incendie ou d'écoulement de carburant.
- ☞ c) Carburant utilisé
- Un renvoi à la partie B-1 Limitations peut être accepté pour s'assurer que le carburant proposé correspond à celui autorisé pour le type d'avion.
 - Quand le mélange de kérosène et de carburant volatile est possible (doc constructeur) précautions supplémentaires mises en place et vérifier le respect des conditions fixées par le RAG OPS1.D.145 et l'IEM associée.

8.2.2. Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'avion relatives à la sécurité

RAG OPS1.D.085, RAG OPS1.D.090, RAG OPS1.D.095, RAG OPS1.D.100, RAG OPS1.D.110

8.2.2. Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'avion relatives à la sécurité.

Description des procédures d'assistance à utiliser pour l'attribution des sièges, l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et déchargement de l'avion. Toute autre procédure destinée à assurer le maintien de la sécurité lorsque l'avion est au parking doit également être spécifiée. Les procédures d'assistance doivent porter sur :

- a) les enfants et les bébés, les passagers malades et à mobilité réduite ;
- b) le transport de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ;
- c) la dimension et la masse autorisées des bagages à main ;
- d) le chargement et l'arrimage des articles à bord de l'avion ;
- e) les chargements spéciaux et la classification des compartiments cargo ;
- f) la position du matériel au sol ;
- g) le fonctionnement des portes de l'avion ;
- h) la sécurité au parking, et notamment la prévention incendie, le périmètre de sécurité, les zones de souffle et d'aspiration réacteur ;
- i) les procédures de démarrage, de départ et d'arrivée au parking ;
- j) le service des avions ;
- k) les documents et les formulaires relatifs à l'assistance des avions ;
- l) et l'occupation à plusieurs d'un même siège



Les règles générales fixant le nombre maximum de passagers admissibles, le nombre de PNC prévu doivent être données.

- ☞ Point a), Existence de consignes fixant les conditions particulières d'acceptation au transport de certains passagers malades, des femmes enceintes, de passagers ayant besoin d'oxygène, épileptiques, handicapés, et indiquant les moyens mis en place et les traitements assurés par la compagnie :
 - consignes d'embarquement/débarquement des passagers
 - consignes de sécurité
 - rôle de l'assistant en escale (transmission de l'information aux escales de transit et d'arrivée par l'escale de départ pour présence des moyens demandés à l'arrivée) fixant l'attribution des places :
 - ✓ sièges soumis à utilisation conditionnelle (à proximité des issues de type III)
 - ✓ sièges spécifiques pour passagers à mobilité réduite
 - ✓ affectation des places enfants/bébés en fonction des masques à oxygène
Appendice RAG OPS1.K.145
- ☞ Point b) Existence de consignes fixant le nombre maximum de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ; le contrôle et le traitement de ces passagers (pré-embarquement et post-embarquement, installation en cabine, prise en compte en escale),
- ☞ Point c) Existence d'une procédure de vérification de la dimension et de la masse autorisée des bagages à main dans les consignes d'embarquement des passagers.

Si des bagages volumineux sont acceptés en cabine (violoncelle) ou en soute (vélo, planche à voile... etc.) en décrire le stockage et l'arrimage.
- ☞ Point d) Existence de consignes générales de chargement du fret en fonction des caractéristiques de soute (accessibilité soute/cabine, classification de sécurité incendie, ventilation, chauffage, volume offert, limite de charge plancher) et des dimensions des portes fixant les masses et dimensions de colis admissibles. Précautions obligatoires pour éviter les accidents corporels et dégradations de l'avion (protection des planchers, seuils et cadres de portes). Ordre de chargement (par exemple Soute Avant en priorité) utilisation de la béquille si nécessaire. Renvoi aux sections B5-B6 et/ou règles de l'art de l'arrimage du fret.
- ☞ Point e) les conditions de transport des frets spéciaux identifiés par leurs codes IATA et limitations spécifiques à chacun des types d'appareil exploités.
- ☞ Point f) règles de circulation dans le périmètre de sécurité « anticollision » (parallèlement à l'avion, sauf véhicules prévus pour approche frontale marche arrière guidée etc.), règle de stationnement des matériels autour de l'avion dans cette zone.
- ☞ Point g) présence d'instructions
 - d'ouverture et fermeture depuis l'intérieur et depuis l'extérieur de chacune des portes passagers, porte cargo, porte de service
 - d'ouverture depuis l'intérieur et depuis l'extérieur de chacune des issues de secours, trappe d'évacuation équipage
 - d'ouverture et fermeture de trappe(s) de soute

Ceci peut également figurer en partie B pour chacun des types d'avion.
- ☞ Point h) définition d'un périmètre de « sécurité incendie » et d'une zone dangereuse « moteur/APU » indiquant les dimensions de la zone de souffle à l'arrière des moteurs et en sortie d'APU et de la zone d'aspiration à l'avant des moteurs au régime ralenti et au régime de mise en mouvement.
- ☞ Point i) présence d'une procédure indiquant les consignes de sécurité lors des phases de démarrage de départ et d'arrivée au parking :



- Pour le personnel (feux anticollision _ mise en route _ zone de souffle et d'aspiration libres et à l'arrivée attendre l'arrêt complet des moteurs)
 - Pour les passagers (pas de circulation à proximité d'un poste où l'avion a ses moteurs en fonctionnement)
 - Pour le matériel (avant mise en route aucun matériel ou véhicule en zone critique moteur/APU,
 - Pour l'avion (portes fermées pendant le fonctionnement des moteurs).
- ☞ Point k) les documents comprennent au moins le plan de chargement, le devis de masse et centrage, l'ordre de plein carburant, et le document de transport de marchandises dangereuses (NOTOC).
- ☞ Point l) l'occupation à plusieurs d'un même siège est possible s'il s'agit d'un adulte et d'un bébé uniquement.

8.2.3. Procédures de refus d'embarquement

RAG OPS1.B.090 et RAG OPS1.D.100

8.2.3. Procédures de refus d'embarquement - Procédures pour s'assurer que les personnes semblant intoxiquées ou qui montrent - par leur comportement ou certaines indications physiques - qu'ils sont sous l'influence de médicaments ou de drogues, à l'exception des patients sous surveillance médicale appropriée, sont refusées à l'embarquement.

8.2.4. Procédures dégivrage et antigivrage au sol

(Doc OACI 9640-AN/940)

8.2.4. Description de la politique et des procédures de dégivrage et d'antigivrage des avions au sol. Elles doivent comporter une description des types et effets du givre et autres contaminants présents sur toutes les parties de l'avion suite à dépôt ou projection lors des déplacements au sol et lors du décollage. De plus, la description doit porter sur les Types de fluides utilisés, y compris :

- a) noms de marque ou dénominations commerciales ;
- b) caractéristiques ;
- c) et précautions et limite d'utilisation du fluide (dilution, basse température, chauffage, pression).
- d) temps de protection HOT ;
- e) incidences sur les performances de l'avion

Lorsque l'exploitant peut être exposé à des conditions givrantes régulièrement, ce chapitre doit comprendre :

- un rappel des effets des « contaminants » sur la surface de l'avion,
- un rappel des conditions propices à la formation de givre,
- une description des procédures de dégivrages/antigivrage couvrant tous les points du 1.b) du RAG OPS1.D.185 que l'exploitant met en œuvre et dans quelles conditions ces procédures sont mises en œuvre,
- un tableau de synthèse indiquant pour chacun des types de fluides utilisés les durées de protection estimées avant le décollage en fonction du produit, de la méthode utilisée, de sa dilution, des conditions MTO. Il spécifiera que ces tableaux ne sont que des guides
- le mode opératoire pour le dégivrage et antigivrage (avec prise en compte de la configuration APU, moteurs à l'arrêt ou en fonctionnement. de l'écart entre la température OAT et le point de congélation du liquide protecteur).
- un énoncé des limitations aux décollages induites par ces opérations (limitation de masse) et des procédures de manœuvre (effort au manche, taux de montée) écrite par le constructeur. Renvoi au programme d'entraînement et contrôle périodique de la partie D possible.
- lorsque le dégivrage/antigivrage de l'aéronef est assuré par un sous-traitant, un énoncé des informations que les équipages doivent fournir au sous-traitant ou obtenir de ce dernier.



- le cas échéant, un renvoi aux consignes particulières liées au type d'aéronef décrites en partie B.

8.3. OPERATIONS EN VOL

8.3.1. Politique IFR/VFR

8.3.1. Description de la politique pour autoriser les vols VFR ou pour exiger que les vols soient IFR ou pour passer de l'un à l'autre.

Ce chapitre doit indiquer clairement si l'exploitant s'autorise ou s'interdit l'exploitation en VFR et présenter clairement sa politique IFR/VFR.

Lorsque la société autorise un changement de régime de vol, justifié par des raisons opérationnelles, lister toutes les précautions à prendre lors de la phase transitoire (règles de l'air, fréquences à contacter...).

En particulier, l'annulation d'un IFR ou les plans de vol mixtes IFR -> VFR devraient rester exceptionnels

8.3.2. Procédure de navigation

RAG OPS1.D.055, RAG OPS1.D.060, RAG OPS1.D.210 et RAG OPS1.D.215

8.3.2 Description de l'ensemble des procédures de navigation correspondant au type et à la zone d'exploitation. Il faut tenir compte :

- a) des procédures de navigation standard, y compris les méthodes permettant d'effectuer des contrôles croisés indépendants de la saisie de données sur clavier, lorsque celle-ci affecte la trajectoire de vol de l'avion ;
- b) de la navigation MNPS et polaire et de la navigation dans d'autres régions désignées ;
- c) de la navigation de surface (RNAV) ;
- d) de la replanification en vol ;
- e) des procédures en cas de dégradation des systèmes ;
- f) et de la séparation verticale réduite (RVSM).

Chacune des procédures de navigation utilisées par la compagnie doit être correctement décrite (Standard, MNPS et Polaires, RNAV/RNP, RVSM).

L'exploitant doit décrire la procédure générale de replanification en vol et la procédure en cas de dégradation des systèmes en vol compte tenu du type d'exploitation effectuée et des espaces traversés (référence à la partie B et à la partie C possible).

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier spécifique ; l'exploitant se renseignera auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations opérationnelles :

RAG OPS1.D.060: MNPS.

RAG OPS1.D.060: RNAV/RNP.

RAG OPS1.D.055: RVSM.

8.3.3. Procédures de calage altimétrique

L'exploitant doit définir le calage altimétrique à utiliser en fonctions des différentes phases de vol. La procédure décrite doit traiter le cas des zones particulières (RVSM).

8.3.4. Procédures du système avertisseur d'altitude

RAG OPS1.K. .040

Décrire l'utilisation de ce système.

8.3.5. Procédures du dispositif avertisseur de proximité du sol

RAG OPS1.D.240,

La réponse du pilote aux différents types d'alarmes (E) GPWS doit être correctement décrite. Cette description doit être exhaustive et citer chaque message dans les différents modes de (E) GPWS (au maximum 7 modes) installés sur les aéronefs de l'exploitant. Ces informations peuvent figurer en partie B.

L'exploitant doit définir des consignes aux équipages en cas d'alerte MSAW (action et phraséologie).

**8.3.6. Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti abordage (TCAS)**

RAG OPS1.D.245, et RAG OPS1.K.050

La réponse du pilote aux avis et alarmes TCAS (TA/RA) doit être correctement décrite. Ces informations peuvent figurer en partie B. Les informations pertinentes publiées « instructions destinées aux exploitants » sur les programmes de formation à l'utilisation de l'ACAS II doivent être prises en compte par l'exploitant.

8.3.7. Politique et procédures de gestion en vol du carburant

Appendice RAG OPS1.D.225

L'exploitant doit correctement définir :

- quand les comparaisons entre le carburant prévu et le carburant consommé seront effectués par le Commandant de bord
- dans quelles conditions le Commandant de bord doit envisager d'anticiper le dégagement en route
- quand le commandant de bord devra se déclarer en situation d'urgence.

8.3.8. Conditions atmosphériques défavorables et présentant un risque potentiel

RAG OPS1.K.055

8.3.8 Procédures pour exploiter en conditions atmosphériques présentant un risque potentiel et pour les éviter, notamment :

- a) orages ;
- b) conditions givrantes ;
- c) turbulences ;
- d) cisaillement de vent ;
- e) jet-stream ;
- f) nuage de cendres volcaniques ;
- g) fortes précipitations ;
- h) tempêtes de sable ;
- i) ondes de relief ;
- j) inversions significatives de température ;
- k) et rabattants.

8.3.9. Turbulence de sillage et souffle rotor

8.3.9 Critères de séparation liés aux turbulences de sillage et au souffle rotor compte tenu des conditions de vent et de la localisation de la piste.

8.3.10. Membres de l'équipage de conduite à leurs postes

RAG OPS1.D.150

8.3.10 Exigence pour les membres d'équipage d'occuper leurs postes ou sièges respectifs lors des différentes phases de vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.11. Utilisation des ceintures de sécurité par l'équipage et les passagers

RAG OPS1.D.160

8.3.11 Exigences relatives à l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais par les membres d'équipage et les passagers pendant les différentes phases du vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.12. Admissions au poste de pilotage

RAG OPS1.B.095

8.3.12 Conditions d'admission au poste de pilotage de personnes autres que les membres de l'équipage de conduite. La politique d'admission d'inspecteurs de l'Autorité doit également être incluse.

La politique d'admission au poste de pilotage doit être strictement conforme au RAG OPS1.B.095. Il convient en particulier de rappeler que le commandant de bord doit s'assurer que:



- dans l'intérêt de la sécurité, l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;
- et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisés avec les procédures de sécurité applicables.

La politique en matière de sûreté pour l'accès au poste de pilotage peut être décrite ici ou en partie 10.

8.3.13. Utilisation des sièges équipages vacants

8.1.13 Conditions et procédures d'utilisation des sièges équipage vacants.

8.3.14. Incapacités des membres de l'équipage de conduite

8.3.14 Procédures à suivre en cas d'incapacité en vol de membres de l'équipage de conduite. Des exemples types d'incapacité et les moyens de les reconnaître doivent être spécifiés.

8.3.15. Exigences en matière de sécurité cabine

RAG OPS1.D.165, RAG OPS1.D.170

8.3.15 Procédures portant sur :

- a) la préparation de la cabine pour le vol, les exigences en vol et la préparation de l'atterrissage, y compris les procédures relatives à la sécurité de la cabine et des offices ;
- b) les procédures permettant de s'assurer que les passagers sont assis à l'endroit où, au cas où une évacuation d'urgence est requise, ils peuvent assister le mieux et ne pas entraver l'évacuation de l'avion ;
- c) les procédures à suivre durant l'embarquement et le débarquement des passagers ;
- d) les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant.
- e) l'autorisation de fumer à bord.

Il doit exister une check-list par appareil en vue de la préparation de la cabine avant le vol, et la manière dont le Commandant de bord s'assure de son exécution (possibilité de faire référence à la partie B).

L'exploitant doit définir des procédures appropriées de vérification après l'embarquement s'agissant de la position des passagers particuliers (personnes âgées, handicapés, enfants, mais aussi passagers non admissibles...) et de la position des bagages afin de laisser libres les couloirs et issues, ainsi qu'une procédure de vérification des toilettes (RAG OPS1.D.220, requis seulement si 1 PNC est requis).

Les particularités liées à l'exploitation d'avions sans PNC doivent être prises en compte.

8.3.16. Procédures d'information des passagers

RAG OPS1.D.115

8.3.16 Contenu, dispositifs et moment de l'information des passagers conformément à la réglementation applicable.

8.3.17. Procédures d'exploitation des avions lorsque des systèmes de détection de radiations cosmiques ou solaires exigés sont embarqués

RAG OPS1.D.235, et IEM OPS1.D.235

8.3.17 Procédures d'exploitation des avions lorsque des systèmes de détection de radiations cosmiques ou solaires exigés sont embarqués - Procédures d'utilisation des systèmes de détection des radiations cosmiques ou solaires et d'enregistrement des relevés, comprenant les actions à entreprendre en cas de dépassement des valeurs limites spécifiées dans le manuel d'exploitation. Egalement procédures, y compris celles de circulation aérienne, à suivre suite à une décision de descente ou de déroutement.

Les dispositions du RAG OPS1.D.235 concernant l'exposition aux radiations cosmiques devront être prises en compte dans ce paragraphe.



8.4. OPERATIONS TOUT TEMPS

8.4 Opérations tout temps - Description des procédures opérationnelles associées aux opérations tout temps. (Voir sous-parties du RAG OPS.1.

Tous les exploitants doivent décrire, s'agissant de l'utilisation des minimums au décollage, comment le CDB s'assure que la RVR ou la visibilité dans le sens du décollage est supérieure aux minimums applicables, en traitant notamment les points suivants:

- les possibilités d'évaluation de la RVR/Visibilité par le pilote
- les cas où le CDB doit s'assurer que les LVP sont en vigueur
- les cas d'exigence de RVR multiples,
- éventuellement les conditions particulières relatives aux LVTO avec RVR<150/200m

S'agissant de l'utilisation des minimums opérationnels pendant le vol pour les exploitants détenant une autorisation LVP, cette section comprend également :

- les conditions pour poursuivre vers l'aérodrome de destination en fonction des dernières informations météo disponibles (RAG OPS1.D.180)
- les conditions pour le commencement et la poursuite de l'approche,
- les règles d'utilisation du tableau de conversion visibilité / RVR (Appendice RAG OPS1.E.005)
- les références visuelles minimales à la décision
- l'effet sur les minimums opérationnels de la défaillance d'équipements au sol IEM à l'appendice OPS1.E.005(d) et (e) et chapitre C.

Les exploitants souhaitant obtenir une autorisation LVP se renseigneront auprès de l'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations opérationnelles :

- **Appendice RAG OPS1.E.005. : Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés.**
- **Appendice RAG OPS1.E.005 : nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH < 50 ft- Appendice RAG OPS1.E.005: références visuelles non standard pour les approches classiques**
- **Appendice1 RAG OPS1.E.015 : programme de démonstration réduit pour l'utilisation d'aéronef déjà approuvé Cat II / Cat III.**

Approbations/acceptations particulières :

- **Appendice 3 RAG OPS1.E.005 : 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**

8.5. ETOPS

RAG OPS1.D.065 et RAG OPS1.D.070

L'autorisation ETOPS fait l'objet d'un dossier spécifique. Une note détaillant comment constituer le dossier de demande est disponible auprès de l'organisme de tutelle. et fait partie des spécificités opérationnelles du CTA

Approbations/acceptations opérationnelles :

- **RAG OPS1.D.065 et RAG OPS1.D.070: autorisation ETOPS**

8.6. UTILISATION DES LISTES MINIMALES D'EQUIPEMENTS ET DE DEVIATIONS TOLERÉES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION DE TYPE

RAG OPS1.B.085, RAG OPS1.K.005

Le préambule de la LME peut figurer ici ou en partie B.9 selon le choix de l'exploitant (voir guide de rédaction partie B).

8.7. VOLS PARTICULIERS

8.7 Procédures et limitations relatives aux :

- a) vols d'entraînement ;
- b) vols de contrôle ;
- c) vols de livraison ;
- d) vols de convoyage ;



- e) vols de démonstration ;
- f) et vols de mise en place ;

Ainsi que le type de personnes pouvant être transportées lors de tels vols.

Définir les méthodes d'exploitation et la composition de l'équipage lors des vols autres que de transport public.

En particulier, pour ce qui concerne les avions mono pilotes exploités à deux, définir impérativement la composition de l'équipage lors des vols de convoyage et de mise en place. Indiquer, le cas échéant, les conditions d'archivage des dossiers de vol des vols particuliers notamment pour tenir compte des temps de vol, de service et de repos des équipages ainsi que du suivi de l'entretien des aéronefs.

8.8.EXIGENCES EN MATIERE D'OXYGENE

RAG OPS1.D.230; RAG OPS1.K.140, RAG OPS1.K.145, RAG OPS1.K.150, RAG OPS1.K.155 et leurs appendices, IEM

L'exploitant doit correctement décrire dans son manuel d'exploitation l'équipement en oxygène ainsi que les conditions d'utilisation adaptées à chaque avion. Il n'est pas acceptable qu'un exploitant décrive dans son manuel d'exploitation des équipements en oxygène non installés dans ses avions.

8.8.1. Explications des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utilisé.

8.8.2. Exigences en matière d'oxygène spécifiées pour:

- a) l'équipage de conduite ;
- b) l'équipage de cabine ;
- c) et les passagers.

L'exploitant doit faire un rappel suffisant de la réglementation compte tenu de son exploitation. Ce rappel doit présenter le nombre de systèmes distributeurs, les décrire (masque à pose rapide ou non, bouteille portatives...) et les quantités requises.

Si l'équipement de la flotte de l'entreprise est standardisé, il est recommandé que la description des systèmes distributeurs d'oxygène et leurs modes d'utilisation figure dans cette section. Dans le cas contraire, il est souhaitable que cette description figure dans les différentes parties B du manuel d'exploitation.



A.9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES.

RAG OPS1.B.065, RAG OPS1.B.070, RAG OPS1.B.080, RAG OPS1.D.270, Sous-partie R dont RAG OPS1.R.025 et AMC associée, RAG OPS1.R.075 et AMC associée. S'agissant du transport des armes, voir aussi le manuel de sûreté OACI

- 9.1(a) : la politique de l'exploitant en matière de transport de marchandises dangereuses
- 9.1(b) : les conseils relatifs aux exigences en matière d'acceptation, d'étiquetage, de manutention, d'arrimage et de séparation des marchandises dangereuses
- 9.1(c) : les procédures de réponse à une situation d'urgence impliquant des marchandises dangereuses
- 9.1(d) tâches de tous les personnels impliqués, conformément à la réglementation applicable
- 9.1(e) instructions pour le transport des employés de l'exploitant
- 9.2 : Conditions de transport d'armes et munitions de guerre et de sport.
 - RAG OPS1.R.020: autorisation de transport de marchandises dangereuses
 - RAG OPS1.R.080: programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (voir partie D du manex)

Acceptations/approbations particulières :

- **RAG OPS1.B.065: conditions spéciales de transport des munitions de guerre (sûreté + marchandises dangereuses)**
- **RAG OPS1.B.070: autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté +marchandises dangereuses).**



A.10. SÛRETÉ

Chapitre S, IEM RAG OPS1.S.005

10.1 Consignes et conseils non confidentiels en matière de sûreté devant inclure le pouvoir et les responsabilités du personnel d'exploitation. Les politiques et procédures permettant d'appréhender et de reporter des délits criminels à bord, tels qu'une intrusion illégale, un sabotage, des menaces d'attentat à la bombe et un détournement doivent également être spécifiées.

10.2 Description des mesures préventives et de la formation concernant la sûreté.

Note : il est possible de préserver le caractère confidentiel de certaines parties des consignes et lignes de conduite en matière de sûreté.

10.1 La description du programme de sûreté est considérée comme partie intégrante du manuel d'exploitation. .Notamment les points suivants doivent être correctement traités :

- ☞ Nomination d'un correspondant sûreté
- ☞ Définition de la sûreté et ses objectifs,
- ☞ Politique sûreté de l'exploitant,
- ☞ Engagement de l'exploitant que ses personnels respectent les règles et les dispositions particulières de sûreté en vigueur sur les aéroports qu'il dessert
- ☞ Organisation de la sûreté au sein de l'entreprise
 - description du programme en tant que "système sûreté" cohérent avec le réseau des vols, l'identité des vols assurés et la flotte exploitées. Ce système doit être capable de traiter différentes nature de menaces, qu'elles soient permanentes ou temporaires.
 - mise en évidence des liens hiérarchiques entre le responsable sûreté et les responsables désignés et des liens fonctionnels avec les chefs des escales et le chef des PN
 - description du retour d'information au responsable sûreté
 - description des moyens de communication et d'adaptation à de nouvelles menaces (pour décider si nécessaire de mesures supplémentaires et communication au commandant de bord et chefs d'escales)
- ☞ maîtrise de l'information :
 - L'exploitant connaît-il les mesures de sûreté à mettre en œuvre au départ de chaque escale desservie?
 - description de tous les véhicules d'information disponibles : il doit exister un moyen rapide d'information aux équipages et chefs d'escale au départ de chaque escale (ex message SITA)¹
 - gestion de la confidentialité des informations relatives aux mesures à appliquer (ex diffusion contrôlée et restreinte d'au moins la partie confidentielle du chapitre 10)
- ☞ Programme de suivi de la sûreté : dispositions pour le contrôle du respect de la qualité et de l'efficacité des mesures sûreté applicables, compte-rendu des incidents de sûreté RAG OPS1.S.015) adressé au responsable sûreté, et en cas de détournement, rapport d'événement adressé à l'Autorité.
- ☞ Plans d'actions en urgence et notamment prévoir des mesures de sauvegarde en cas d'acte illicite afin d'en limiter les conséquences et l'usage des règles de l'air

¹ En cas d'escales étrangères, conformément aux dispositions de l'annexe 17 de l'OACI, les exploitants doivent se conformer aux exigences sûreté étrangères à mettre en œuvre au départ de chaque escale desservie (en effet, chaque État définit les mesures à appliquer par les exploitants au départ de son territoire). Ils doivent en outre prévoir et décider des mesures complémentaires à mettre en œuvre soit à la demande de l'ANAC soit sur leur propre initiative.



- ☞ Maîtrise des sous-traitants : description des clauses contractuelles utilisées en matière de formation et d'application des mesures sûreté exigées (ex contrat IATA).

10.4. Chacun des domaines suivants doivent être traités par l'exploitant :

- ☞ La protection des aéronefs dont l'accès aux aéronefs en stationnement pendant les escales courtes, longues et de nuit, L'accès au poste de pilotage en vol (RAG OPS1.S.025) et les visites de sûreté de l'aéronef (RAG OPS1.S.020),
- ☞ Le traitement des passagers dont la concordance documentaire du passager, le transport de personnes d'escorte armées et de diplomates
- ☞ Le traitement des bagages de soute dont l'acceptation de bagages dévoyés, la protection des bagages des équipages, et le rapprochement entre le passager et son bagage selon au moins deux niveaux de menace
- ☞ Le traitement du fret, du courrier et des colis express. L'exploitant doit mentionner la conformité du programme, et les liens avec les programmes de marchandises dangereuses.
- ☞ Le traitement du commissariat de bord
- ☞ Le traitement de vol classé sensible par l'Etat.

Chacune de ces mesures doit être complétées de mesures additionnelles ou renforcées dans les cas suivants :

- élévation générale de la menace ;
- évolution de l'identité de l'exploitant commercial (code du vol) ;
- évolution du réseau desservi.

Les modalités d'application doivent être décrites de manière à ce que le commandant de bord puisse en contrôler le respect.

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RAG OPS1.S.010: programme de formation à la sûreté**

Approbations/acceptations particulières :

- **RAG OPS1.B.065: conditions spéciales de transport des armes (sûreté)**
- **RAG OPS1.B.070: autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)**

**A.11. TRAITEMENT, NOTIFICATION ET COMPTE-RENDU DES EVENEMENTS**

RAG OPS1.B.050, RAG OPS1.B.055, RAG OPS1.B.085, RAG OPS1.B.155, RAG OPS1.D.270, RAG OPS1.R.085

Procédures relatives au traitement, à la notification et au compte rendu d'événements. Cette section doit comprendre :

- a) les définitions des événements et les responsabilités correspondantes de toutes les personnes impliquées ;
- b) les illustrations des formulaires utilisés pour le compte-rendu de tous types d'événements (ou des copies des formulaires proprement dits), des instructions sur la façon de les renseigner, les adresses auxquelles ils doivent être envoyés et le temps imparti pour cela ;
- c) en cas d'accident, une description des différents départements de la compagnie, et, conformément aux dispositions relatives aux enquêtes techniques sur les accidents de l'aviation civile, des différentes autorités et organisations qui doivent être informés, la manière de le faire et dans quel ordre ;
- d) les procédures de notification verbale aux unités des services de la circulation aérienne en cas d'incidents impliquant des avis de résolution ACAS (RA), des périls aviaires, des marchandises dangereuses et des conditions dangereuses ;
- e) les procédures de transmission de compte-rendu écrit relatifs aux incidents de circulation aérienne, aux avis de résolution ACAS (RA), aux collisions avec oiseaux, et aux comportements illicites ;
- f) les procédures de compte-rendu pour assurer la conformité aux paragraphes RAG OPS1.B.085 et RAG OPS1.D.270.

Ces procédures doivent inclure des procédures de compte-rendu internes relatives à la sécurité, à suivre par les membres d'équipage, conçues de telle sorte que le commandant de bord soit immédiatement informé de tout incident qui a, ou aurait pu, mettre en danger la sécurité pendant le vol, et qu'il soit tenu au courant de toute information pertinente.

a) Les définitions données dans le RAG OPS1.D.270 de l'accident, de l'incident et de l'incident grave doivent être reprises dans ce paragraphe. Par ailleurs, le manuel d'exploitation doit reprendre la liste des événements à rapporter.

NB : Si la compagnie est autorisée à effectuer du transport de marchandises dangereuses, il est recommandé que le manuel d'exploitation définisse les notions d'incident, incident grave et accident concernant des marchandises dangereuses.

b) Ce paragraphe doit présenter tous les types de formulaires utilisés par l'exploitant ainsi qu'une liste des types d'événements devant faire l'objet d'un compte-rendu par le commandant de bord. Les formulaires de compte-rendu doivent être à jour, contenir toutes les informations requises et couvrir tous les cas cités par le RAG OPS1.D.270 dont notamment :

- Le compte rendu par le CDB à l'ANAC dans les 72 heures de tout accident/incident (RAG OPS1.D.270) de préférence au moyen du rapport de péril aviaire, foudroiement.....
- Le compte rendu par le CDB ou son représentant, en utilisant un formulaire conforme au modèle prévu à cet effet, de tout incident de CA dans un délai de deux semaines au bureau l'organisme de circulation aérienne ATC Airprox (RAG OPS1.D.270)
- Le rapport circonstancié par l'exploitant à l'ANAC dans les 72 heures de tout incident lié au transport de MD et le cas de MD non déclarées ou mal déclarées et découvertes dans le fret ou les bagages des PAX (RAG OPS1.R.085).
- Le rapport à l'autorité locale désignée et à l'ANAC par le CDB de toute intrusion illicite (RAG OPS1.D.270)
- le rapport d'incident post crise de tout acte illicite à bord de l'avion par le CDB ou l'exploitant, transmis au responsable de la sûreté de l'exploitant, lequel le retransmet à l'autorité désignée RAG OPS1.S.015)

Il est recommandé de limiter le nombre de formulaires distincts, mieux vaut un seul formulaire adapté à plusieurs types d'incidents. Il convient toutefois de noter que l'A.S.R ("Air Safety Report" type



BASIS) n'est pas un support acceptable pour le compte rendu d'un incident CA, sauf acceptation explicite par les autorités compétentes de la navigation aérienne.

NB : Par ailleurs, il convient de noter que la délivrance de certaines autorisations particulières d'exploitation (ETOPS, RVSM, MD.....) est subordonnée à la mise en œuvre de procédures de surveillance générale de l'exploitation, qui prévoient des comptes rendus d'incidents spécifiques. L'exploitant doit donc coordonner les informations du manuel d'exploitation relatives aux incidents/accidents avec ces conditions de délivrance des autorisations particulières.

c) Le manuel d'exploitation doit également définir les consignes pour tout membre d'équipage, de l'escale ou de la compagnie en cas d'accident. Il est recommandé de dissocier les actions à effectuer immédiatement pendant l'exploitation du vol (notification, déclaration....) des autres (comptes rendus....).

S'agissant des consignes à appliquer pendant l'exploitation du vol, cette section du manuel d'exploitation doit décrire :

- ☞ l'organisation des premières mesures de secours par le CDB ou tout autre membre d'équipage valide. L'organisation des secours depuis la permanence OPS le cas échéant (transmission de la liste de matériel de sécurité-sauvetage RAG OPS1.B.055, nombre et identité des pax...).
- ☞ le rôle de l'équipage en cas d'accident au niveau de la conservation des éléments d'enquête et de l'utilisation des enregistreurs de vol : interdiction d'arrêter volontairement les enregistreurs de paramètres et le CVR, sauf si les données du CVR à préserver pour une enquête seraient autrement effacées (RAG OPS1.B.085)
- ☞ le rôle du CDB pour la mise à jour du compte rendu matériel (RAG OPS1.D.270).
- ☞ le rôle de la permanence opérationnelle et de l'escale, en lien avec l'entretien en ligne en cas d'incident et d'accident (notamment en matière de préservation des indices matériels).
- ☞ une notification immédiate au Bureau d'enquête (BEIAA)
 - Lorsque l'accident intervient dans la juridiction de l'Etat :
 - une déclaration de l'incident/accident est effectuée sans retard par le CDB à l'organisme de circulation aérienne avec lequel il est en contact ou à défaut au responsable de l'aérodrome le plus proche
 - en cas d'empêchement du CDB, la déclaration de l'incident/accident au Bureau d'enquête (BEIAA) par l'exploitant de l'aéronef
 - Lorsque l'accident intervient en dehors de la juridiction de l'Etat, la déclaration est effectuée par l'exploitant sans retard au BEIAA.

Après le vol, ces consignes doivent prévoir l'usage (par le CDB ou le cas échéant par l'exploitant) du formulaire de compte rendu adapté à chaque type d'incident/accident, décrit au paragraphe b de cette section du manuel d'exploitation.

d) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de notification immédiate par le CDB à l'ATC (RAG OPS1.D.270) :

- ☞ * de conditions dangereuses influant sur le vol et intéressant les autres appareils (dont événement météo inhabituel, nuage de cendres volcaniques, niveau de radiation élevé)
- ☞ * de tout incident CA (AIRPROX et réclamation)
- ☞ * de péril aviaire
- ☞ * d'urgence en vol avec Marchandises Dangereuses
- ☞ * d'irrégularité des installations de navigation.
- ☞ * d'acte illicite en cours (RAG OPS1.S.015)

e) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de comptes rendus écrits relatifs aux incidents de la circulation aérienne.



f) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de compte rendu par tout membre d'équipage au CDB (RAG OPS1.B.085 ex: incidents cabine) et les systèmes de recueil des témoignages par l'exploitant dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols (RAG OPS1.B.040).

**A.12. REGLES DE L'AIR**

Les règles de l'air y compris :

- a) les règles de vol à vue et aux instruments ;
- b) l'application territoriale des règles de l'air ;
- c) les procédures de communication, y compris les procédures en cas de panne des dispositifs de communication ;
- d) les informations et consignes afférentes à l'interception des avions civils ;
- e) les circonstances dans lesquelles une veille radio doit être maintenue ;
- f) les signaux ;
- g) le système horaire utilisé en exploitation ;
- h) les clairances du contrôle de la circulation aérienne, la conformité au plan de vol et les comptes rendus de position ;
- i) les signaux visuels utilisés pour avertir un avion non autorisé qu'il survole ou qu'il est sur le point de survoler une zone dangereuse, interdite ou réglementée ;
- j) les procédures à appliquer par les pilotes témoins d'un accident ou recevant un message de détresse ;
- k) les codes visuels sol-air réservés à l'usage des survivants, la description et l'utilisation des aides à la signalisation ;
- l) et les signaux d'urgence et de détresse.

Cette section doit au minimum comprendre une copie conforme de la réglementation en vigueur à la date de rédaction

**A.13. LOCATION**

RAG OPS1.B.160

13.1 Une description des dispositions contractuelles prises dans le cadre opérationnel en cas de location, des procédures associées et des responsabilités de l'encadrement.

L'exploitant décrit ici les procédures mises en œuvre dans les différents cas de location :

- prise en location coque nue (la compagnie loue un aéronef coque nue et l'inscrit sous son CTA)
- mise en location coque nue (la compagnie donne un aéronef coque nue en location et le retire de son CTA)
- prise en location avec équipage complet (la compagnie affrète une autre compagnie),
- mise en location avec équipage complet (la compagnie est affrétée par une autre compagnie).

Et selon la nationalité de l'exploitant avec lequel le contrat est passé :

- National,
- Communautaire,
- Extra-communautaire

Ces procédures décriront précisément les cas où l'autorité doit donner son approbation comme requis au paragraphe RAG OPS1.B.160, les responsabilités de l'exploitant lors des opérations, les cas de sous-affrètement.

L'exploitant décrira également la procédure de sélection de ces partenaires (méthode, services en charge...), puis, s'il existe, le suivi particulier qui en est réalisé