

**ARRETE DU MINISTRE
DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE
N° 1397-02 du 26 jommada II 1423 (4 septembre 2002)
FIXANT LES CONDITIONS D'EXPLOITATION QUE DOIVENT OBSERVER
LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE, LE PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE ET LES
AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION
LORS DE L'EXERCICE DE LEURS FONCTIONS**

LE MINISTRE DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE

Vu le décret N° 2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 Juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile tel qu'il a été modifié ou complété, notamment ses articles 26, 27, 32 et 33.

A R R E T E

Article premier : Domaine d'application :

Le présent arrêté a pour objet de fixer les conditions d'exploitation que doivent les membres d'équipage de conduite, le personnel navigant de cabine et les agents techniques d'exploitation, lors de l'exercice de leurs fonctions.

Article 2.- Les fonctions des membres d'équipage de conduite et de personnel navigant de cabine :

2.1.- Les membres d'équipage de conduite et le personnel navigant de cabine, embarqués pour le service de l'aéronef en vol, composent l'équipage de l'aéronef.

Peuvent en outre être compris dans l'équipage de l'aéronef les personnels navigants professionnels qui, en fonction soit de dispositions réglementaires, soit de dispositions prises par l'entreprise de transport aérien et définies au manuel d'exploitation, sont à bord dans le cadre d'une fonction pédagogique, de contrôle ou d'information concourant à la sécurité des vols de transport aérien.

Les membres d'équipage de conduite sont chargés de tâches liées aux fonctions "Commandement", "Pilotage", "Mécanique", "Navigation" et "Télécommunications" telles que définies ci-dessous. Il participent aux tâches de la fonction Sécurité-sauvetage.

Les membres de personnel navigant de cabine sont chargés de tâches liées à la présence de passagers et en particulier à la fonction Sécurité-sauvetage.

2.2.- La fonction "Commandement" comprend la prise de toutes les décisions nécessaires à l'exécution de la mission et toutes les tâches prévues par la réglementation technique en vigueur.

2.3.- La fonction "Pilotage" comprend les tâches permettant la manœuvre de l'aéronef en conditions de vol à vue ou de vol aux instruments (VMC ou IMC) pour suivre la trajectoire désirée.

2.4.- La fonction "Mécanique" comprend les tâches qui permettent d'assurer au sol et en vol :

- a) La vérification de l'aptitude au vol de l'aéronef et de ses équipements, en particulier après les interventions effectuées en escale;
- b) La mise en œuvre et la surveillance des moteurs, des systèmes et des dispositifs propres à l'aéronef;
- c) L'exécution des manœuvres particulières, de secours ou d'urgence pour parer aux défaillances de fonctionnement des moteurs, des systèmes et des dispositifs propres à l'aéronef;
- d) L'établissement du compte rendu de l'état technique de l'aéronef.

2.5.- La fonction "Navigation" comprend toutes les tâches permettant de déterminer :

- a) la position géographique:

- b) Le suivi de la trajectoire prévue, et le maintien de l'aéronef sur cette trajectoire avec un écart latéral et un écart longitudinal compatibles avec les normes en vigueur.

2.6.- La fonction "Télécommunication" comprend toutes les tâches permettant d'assurer les communications radioélectriques avec les aérodromes, les centres de contrôle et d'information en vol et les stations au sol et de participer à la mise en œuvre des équipements de radionavigation.

2.7.- La fonction "Sécurité-sauvetage" comprend toutes les tâches relatives à la surveillance et à la protection des passagers à bord de l'aéronef, lorsque ce dernier est en vol ou au sol, lors des opérations de départ, d'arrivée ou lorsque la réglementation l'exige. Cette fonction comprend notamment :

- a) l'application des consignes de sécurité et de sûreté, y compris les contrôles prévus par ces consignes;
- b) la surveillance de la cabine et de ses annexes, et la lutte contre les incendies;
- c) Les premiers secours à porter aux passagers malades ou blessés;
- d) La protection de la cabine et des passagers en cas d'urgence, y compris l'organisation de l'évacuation d'urgence.

Article 3 : Les fonctions des agents techniques d'exploitation :

Les agents techniques d'Exploitation lorsqu'ils sont employés dans le cadre des méthodes de planification, d'assistance, de préparation et d'exécution des vols doivent :

- aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin ;
- aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation, viser ses documents, s'il y a lieu, et les remettre aux organismes compétents ;
- au cours du vol, fournir au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol ;
- en cas d'urgence, déclencher les procédures éventuellement indiquées dans le manuel d'exploitation.

Article 4 :

Les conditions d'exploitation que doivent observer :

- les membres d'équipage de conduite lors de l'exercice de leurs fonctions sont spécifiés en annexe 1 annexée au présent arrêté ;
- les membres de personnel navigant de cabine lors de l'exercice de leurs fonctions sont spécifiés en annexe 2 annexée au présent arrêté ;
- les agents techniques d'exploitation, lors de l'exercice de leurs fonctions sont spécifiés en annexe 3 annexée au présent arrêté.

Article 5 :

Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au bulletin officiel.

Rabat , le 26 joumada II 1423 (4 septembre 2002)

**Le Ministre du Transport
et de la Marine Marchande**

Signé : Abdesselam ZENINED

ANNEXE 1

Annexe 1 **Relative aux conditions d'exploitation que doivent observer** **les membres d'équipage de conduite lors de l'exercice de leurs fonctions**

1.- Généralités :

1.1.- Un exploitant doit s'assurer que :

- (a) - La composition de l'équipage de conduite et le nombre de membres d'équipage de conduite affectés aux postes de travail désignés sont en conformité avec le manuel de vol de l'aéronef et ne sont pas inférieurs aux minimas spécifiés dans le manuel de vol de l'aéronef ;
- (b) - L'équipage de conduite comprend des membres d'équipage de conduite supplémentaires lorsque le type d'exploitation l'exige, et n'est pas inférieur au nombre spécifié dans le manuel d'exploitation ;
- (c) - Tous les membres de l'équipage de conduite sont détenteurs d'une licence appropriée et en cours de validité, et qu'ils sont dûment compétents et qualifiés pour exécuter les tâches qui leurs sont attribuées;
- (d) - Des procédures acceptables par la direction de l'aéronautique civile sont établies pour éviter le regroupement, au sein d'un même équipage, de membres d'équipage de conduite inexpérimentés;
- (e) - Un pilote parmi l'équipage de conduite est désigné commandant de bord; ce dernier peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote dûment qualifié; et
- (f) - Lorsque le manuel de vol exige la présence d'un opérateur de panneau systèmes, l'équipage de conduite inclut un membre d'équipage détenteur d'une licence de mécanicien navigant.

1.2.- Equipage minimal pour les vols IFR ou de nuit.

Lors des vols IFR ou de nuit, un exploitant doit s'assurer que :

- (a) - L'équipage de conduite minimal de tout aéronef turbopropulseur dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à neuf et de tout aéronef à réaction, est de 2 pilotes; ou
- (b) - Tout autre aéronef non mentionné au sous-paragraphe 1.2.(a) - ci-dessus, est piloté par un seul pilote dans les limites du respect des exigences de la sous-annexe 1-A. Si les exigences de cette sous-annexe ne sont pas respectées, l'équipage de conduite minimal est de 2 pilotes.

ANNEXE 1

1.3.- Un membre d'équipage de conduite :

- (a) est responsable de l'exécution correcte de ses tâches :
 - (1) liées à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants; et
 - (2) spécifiées dans les instructions et procédures décrites dans le manuel d'exploitation.

- (b) doit :
 - (1) rendre compte au commandant de bord de tout incident qui met, ou a mis, ou aurait pu mettre en cause la sécurité; et
 - (2) faire usage du système de comptes rendus d'incidents de l'exploitant. Dans tous ces cas, une copie du (des) compte rendu(s) doit être communiquée au commandant de bord concerné.

- (c) ne doit pas exercer de fonctions sur un aéronef :
 - (1) lorsqu'il est sous l'effet de médicaments, de drogues, d'alcool ou de toute substance risquant d'affecter ses facultés au point de nuire à la sécurité;
 - (2) s'il doute d'être en état d'accomplir les tâches qui lui sont assignées (notamment après une plongée profonde ou après un don du sang ou fatigue);

- (d) ne doit pas :
 - (1) consommer d'alcool au cours des neuf heures précédant l'heure de présentation spécifiée pour le service de vol ou le début de la réserve;
 - (2) consommer de l'alcool pendant toute période durant laquelle il exerce une fonction de membre d'équipage.

1.4.- Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs devrait avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

2.- Formation complémentaire :

Un exploitant doit s'assurer que :

- tout membre d'équipage de conduite n'ayant pas exercé dans le transport aérien public;
- et tout membre d'équipage de conduite nouvellement recruté conformément à des critères spécifiés au manuel d'exploitation,

suivent une formation complémentaire, spécifiée au manuel d'exploitation, portant sur les matières précisées en sous-annexe 1-B.

ANNEXE 1

3.- Stage d'adaptation et contrôle

(Voir sous-annexe 1-C)

3.1.- Un exploitant doit s'assurer que :

(a) - Un membre d'équipage de conduite suit un stage de qualification de type lorsqu'il passe d'un type d'aéronef à un autre type d'aéronef nécessitant une nouvelle qualification de type;

(b) - Un membre d'équipage de conduite suit un stage d'adaptation avant d'entreprendre un vol en ligne sans supervision ;

(i) Lors d'un changement vers un aéronef pour lequel une nouvelle qualification de type ou de classe est exigée ; ou

(ii) lors d'un changement d'exploitant ;

(c) - Tout stage d'adaptation est dispensé par du personnel dûment qualifié et en conformité avec un programme de formation détaillé inclus dans le manuel d'exploitation et approuvé par la direction de l'aéronautique civile ;

(d) - Le contenu de la formation nécessaire au stage d'adaptation de l'exploitant est établi en prenant en compte le niveau de formation antérieur du membre d'équipage de conduite, tel que noté dans les dossiers de formation prescrits par le paragraphe 12 ci-après ;

(e) - Les normes minimales de qualification et d'expérience, requises pour les membres d'équipage de conduite avant de suivre un stage d'adaptation, sont spécifiées dans le manuel d'exploitation ;

(f) - Tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles requis au paragraphe 6.2 - ainsi que la formation et les contrôles requis paragraphe 6.4.- avant d'entreprendre les vols en ligne sous supervision ;

(g) - A l'issue des vols en ligne sous supervision, le contrôle requis par le paragraphe 6.3 - est subi;

(i) - Lorsqu'un membre d'équipage de conduite a entrepris un stage d'adaptation, il n'effectue pas un service de vol sur un aéronef d'un autre type ou classe, avant que le stage ne soit achevé ou qu'il y soit mis fin; et

(ii) - La formation à la gestion des ressources de l'équipage est incluse dans le stage d'adaptation..

3.2.- En cas de changement de type ou de classe, le contrôle requis par le paragraphe 6.2.- peut être combiné avec le test d'aptitude requis pour la qualification de type ou de classe.

3.3.- Le stage d'adaptation et le stage de qualification de type ou de classe peuvent être combinés.

ANNEXE 1

4.- Formation aux différences et formation de familiarisation.

4.1.- Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite suit :

(a) - Une formation aux différences

(i) Lorsqu'il exerce sur une variante d'un aéronef de même type ou sur un autre type d'aéronef de la même classe que celui sur lequel il exerce normalement ; ou

(ii) Lorsqu'un changement d'équipements ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement nécessite des connaissances supplémentaires et une formation dispensée sur du matériel d'instruction approprié.

(b) - Une formation de familiarisation.

(i) Lorsqu'il exerce sur un autre aéronef de même type ou variante ; ou

(ii) Lorsqu'un changement d'équipements ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement nécessite l'acquisition de connaissances supplémentaires.

4.2.- L'exploitant doit préciser dans le manuel d'exploitation les conditions pour lesquelles il est nécessaire d'effectuer une formation aux différences ou une formation de familiarisation.

5.- Désignation comme Commandant de Bord;

5.1.- Pour la promotion d'un co-pilote au poste de Commandant de Bord ou pour la prise de fonction directe comme Commandant de Bord ; un exploitant doit s'assurer que :

(a) - Le manuel d'exploitation spécifie un niveau minimum d'expérience acceptable par la direction de l'aéronautique civile; et

(b) - Le pilote d'un équipage de conduite composé de plus d'un pilote suit un stage approprié de commandement.

5.2.- Le stage de commandement requis au sous-paragraphe (b) - ci-dessus doit être spécifié dans le manuel d'exploitation et comprendre au minimum ce qui suit :

(a) - Une formation au simulateur de vol (y compris l'entraînement au vol orienté ligne) et/ou une formation en vol;

(b) - Un contrôle hors ligne de l'exploitant en fonction "Commandant de Bord";

(c) - Les responsabilités du Commandant de bord;

ANNEXE 1

- (d) - Une adaptation en ligne en tant que Commandant de Bord sous supervision. Un minimum de 10 étapes est nécessaire pour les pilotes déjà qualifiés sur le type d'aéronef;
- (e) - L'exécution d'un contrôle en ligne en tant que Commandant de Bord, comme requis au paragraphe 6.3.- ainsi que la qualification de compétence de route et d'aérodrome requise au paragraphe 9 et
- (f) - Une formation à la gestion des ressources de l'équipage.

5.3.- Le commandant de bord;

- (1) est responsable pendant le temps de vol de l'utilisation en toute sécurité de l'aéronef et de la sécurité de ses occupants;
- (2) a autorité pour donner tous les ordres qu'il juge nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef et des personnes ou biens transportés;
- (3) a autorité pour débarquer toute personne, ou toute partie du chargement, dont il estime qu'elle peut constituer un risque potentiel pour la sécurité ou la salubrité de l'aéronef ou de ses occupants :
- (4) ne doit pas permettre l'admission à bord de l'aéronef d'une personne qui paraît être sous l'influence de l'alcool, de médicaments, de drogues ou de toute autre substance au point de risquer de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants;
- (5) a le droit de refuser de transporter des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes en état d'arrestation si leur transport présente un risque quelconque pour la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants;
- (6) doit s'assurer que les passagers sont informés sur l'emplacement des issues de secours et l'emplacement et l'utilisation du matériel de sécurité et de secours pertinents;
- (7) doit s'assurer du respect, conformément au manuel d'exploitation, de toutes les procédures d'exploitation et listes de vérification;
- (8) ne doit pas autoriser un membre d'équipage à exercer une activité quelconque pendant le décollage, la montée initiale, l'approche finale et l'atterrissage, en dehors des tâches exigées pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'aéronef
- (9) ne doit pas permettre :
 - (i) la mise hors service, la coupure ou l'effacement pendant le vol, d'un enregistreur de paramètres, ni permettre l'effacement après le vol de données enregistrées dans le cas d'un accident ou incident objet d'un rapport obligatoire;
 - (ii) la mise hors service ou la coupure d'un enregistrement de conversation pendant le vol, à moins qu'il n'estime :
 - que les données enregistrées, qui autrement seraient automatiquement effacées, devraient être préservées pour une enquête accident ou incident ; ou
 - que les données enregistrées soient effacées manuellement pendant ou après le vol dans le cas d'un accident ou d'un incident objet d'un rapport obligatoire;

ANNEXE 1

- (10) doit décider ou non d'accepter un aéronef présentant des non-fonctionnements admis par la liste de déviations par rapport à la configuration de type (CDL)/ liste minimale d'équipements (MEL);
- (11) doit s'assurer que la visite prévol a bien été effectuée.

5.4.- Le commandant de bord ou le pilote auquel a été déléguée la conduite du vol doit, dans une situation d'urgence exigeant une décision et une action immédiates, prendre toute action qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Dans de tels cas, il peut déroger aux règles, procédures et méthodes d'exploitation, dans l'intérêt de la sécurité.

5.5.- L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que toutes les personnes se trouvant à bord de l'aéronef obéissent à tous les ordres donnés par le commandant de bord dans le but d'assurer la sécurité de l'aéronef et des personnes ou biens transportés conformément à la réglementation en vigueur.

5.6.- Suite à tout incident en vol, le commandant de bord d'un aéronef doit soumettre un compte-rendu à la Direction de l'Aéronautique Civile, via son exploitant, pour tout incident qui a menacé ou aurait pu menacer la sécurité du vol.

Les compte rendus doivent être transmis dans un délai de 72 heures après l'occurrence de l'événement.

6.- Entraînement et contrôles périodiques.

(Voir sous-annexes 1-D et 1-E)

6.1.- Généralités .

Un exploitant doit s'assurer que :

(a) - Chacun des membres de l'équipage de conduite subit un entraînement et des contrôles périodiques, et que ces entraînements et contrôles sont adaptés au type ou à la variante d'aéronef sur lequel l'équipage de conduite est autorisé à exercer.

(b) - Le programme d'entraînement et de contrôles périodiques est inclus dans le manuel d'exploitation.

(c) - L'entraînement périodique est dispensé par le personnel ci-après :

- i) Cours de rafraîchissement au sol par du personnel dûment qualifié.
- ii) Entraînement sur aéronef/simulateur de vol par un instructeur/examineur de qualification de type ou par un instructeur de qualification de type (instruction en vol simulé).
- iii) Entraînement et contrôle de sécurité-sauvetage par du personnel dûment qualifié ; et
- iv) Entraînement à la gestion des ressources de l'équipage par du personnel dûment qualifié.

ANNEXE 1

(d) - Les contrôles périodiques sont effectués par le personnel ci-après :

(i) Contrôle hors ligne de l'exploitant - par des instructeurs proposés par l'exploitant et agréés par la direction de l'aéronautique civile en qualité d'examineurs désignés pour la qualification de type ; et

(ii) Contrôle en ligne - par des commandants de bord désignés par l'exploitant et agréés par la direction de l'aéronautique civile;

(e) - Chacun des membres de l'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant en équipage constitué.

6.2.- Contrôle hors ligne de l'exploitant.

(a) - Un exploitant doit s'assurer que :

(i) Tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant pour démontrer sa capacité à exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence ;

(ii) Le contrôle s'effectue sans références visuelles extérieures, lorsque le membre de l'équipage de conduite est appelé à exercer en IFR.

(b) - La période de validité d'un contrôle hors ligne de l'exploitant est de six mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les deux derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne de l'exploitant antérieur, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne de l'exploitant antérieur.

6.3.- Contrôle en ligne :

Un exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un contrôle en ligne sur aéronef, afin de démontrer sa capacité à mettre en œuvre les procédures normales d'utilisation en ligne décrites au manuel d'exploitation. La période de validité d'un contrôle en ligne est de douze mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle en ligne de l'exploitant antérieur, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration du contrôle en ligne de l'exploitant antérieur.

ANNEXE 1

6.4.- Entraînement et contrôle de sécurité-sauvetage.

Un exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un entraînement et un contrôle sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage embarqués. La période de validité d'un contrôle de sécurité-sauvetage est de douze mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle de sécurité-sauvetage de l'exploitant antérieur, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration du contrôle de sécurité-sauvetage de l'exploitant antérieur.

6.5.- Gestion des ressources de l'équipage (CRM).

Un exploitant doit s'assurer que tout membre de l'équipage de conduite suit, lors de l'entraînement périodique, un entraînement à la gestion des ressources de l'équipage.

6.6.- Entraînement au sol de rafraîchissement.

Un exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite effectue un entraînement au sol de rafraîchissement tous les 12 mois.

6.7.- Approbation des programmes de formation :

Avant de mettre en application ses programmes d'entraînement et contrôles périodiques, l'exploitant doit les faire approuver par la direction de l'aéronautique civile. Le dossier d'approbation des programmes de formation des membres d'équipage de conduite doit contenir les informations suivantes :

- les programmes de stage (PGI et PAI) avec indication de la durée réservée à chaque partie du programme, et le nombre des participants par stage ;
- les dossiers du personnel d'instruction ;
- les moyens matériels et pédagogiques utilisés : simulateurs, maquettes, éléments d'aéronefs, moyens audiovisuels ; etc. ; l'exploitant doit indiquer si ces moyens lui appartiennent. Sinon il doit justifier dans quelles conditions ils sont mis à sa disposition ;

Note : les simulateurs ou dispositifs synthétiques de vol doivent être certifiés ou agréés au préalable par la direction de l'aéronautique civile. Leur utilisation doit être approuvée pour le type d'entraînement et contrôles prévus.

- la documentation, personnelle ou non, mise à la disposition des membres d'équipage de conduite ;
- les dossiers du personnel de contrôle proposés pour agrément à la DAC ;
- les méthodes de contrôle et le guide de notation ;
- et les mesures à prendre dans le cas où un contrôle est non satisfaisant.

7.- Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes.

(Voir sous-annexe 1-F)

Un exploitant doit s'assurer que :

- (1) Un pilote susceptible d'exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes suit un entraînement et un contrôle appropriés ; et
- (2) Le programme de cet entraînement et contrôle figure au manuel d'exploitation et est approuvé par la direction de l'aéronautique civile.

8- Expérience récente.

8.1.- Un exploitant doit s'assurer que :

(a) - PIC - Un pilote ne vole pas en transport aérien commercial en tant que PIC s'il n'a effectué, comme pilote aux commandes, dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages, à bord d'un aéronef ou sur un simulateur de vol agréé du même type que celui de l'aéronef sur lequel il exerce. Le simulateur de vol doit être agréé pour les décollages et les atterrissages par la direction de l'aéronautique civile; et

(b) – Copilote- Un copilote ne peut exercer ses fonctions s'il n'a pas effectué, dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois décollages et atterrissages à bord d'un aéronef du même type ou sur un simulateur du type d'aéronef sur lequel il exerce, certifié et agréé à cet effet.

8.2.- La période de 90 jours mentionnée aux sous-paragraphe 8.1.(a) - et 8.1.(b) - ci-dessus peut être étendu à 120 jours maximum en volant en ligne sous supervision d'un instructeur/examineur de qualification de type.

9.- PIC - Qualification à la compétence de route et d'aérodrome.

9.1.- Un exploitant doit s'assurer qu'avant d'être affecté comme PIC, le pilote a acquis une connaissance suffisante de la route devant être suivie et des aérodromes (y compris les dégagements), des infrastructures et des procédures à appliquer.

9.2.- La période de validité de cette qualification de compétence de route et d'aérodrome est de douze mois calendaires à compter de la fin :

- (a) - du mois d'accomplissement de la qualification, ou
- (b) - du mois de la dernière utilisation de la route ou de l'aérodrome.

9.3.- la qualification de compétence de route et d'aérodrome doit être renouvelée par l'utilisation de la route ou de l'aérodrome pendant la période de validité prescrite au sous-paragraphe 9.2- ci-dessus.

9.4.- En cas de renouvellement dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'une qualification de compétence de route et d'aérodrome antérieur, la période de validité s'étend alors de la date de renouvellement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration de la qualification de compétence de route et d'aérodrome antérieure.

10.- Exercice sur plus d'un type ou variante.

Un exploitant doit s'assurer qu'aucun membre d'équipage de conduite n'exerce sur plus d'un type ou variante d'aéronef, à moins que le membre d'équipage de conduite ne soit compétent pour le faire; l'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation des procédures appropriées et / ou des restrictions opérationnelles, approuvées par la direction de l'aéronautique civile, pour toute activité sur plus d'un type ou variante couvrant :

1. le niveau d'expérience minimum des membres de l'équipage de conduite ;
2. le niveau d'expérience minimum sur un type ou variante avant de commencer l'entraînement et l'activité sur un autre type ou variante ;
3. le processus par lequel des membres d'équipage de conduite qualifiés sur un type ou variante seront formés et qualifiés sur un autre type ou variante ;
4. toutes les exigences d'expérience récente applicables pour chaque type ou variante.

11.- Attestation de contrôle de compétence.

L'exploitant doit délivrer à chaque membre de l'équipage de conduite une attestation de contrôle de compétence justifiant qu'il a subi de manière satisfaisante les contrôles de compétence.

Cette attestation à l'entête de l'exploitant doit :

- indiquer les dates des stages suivis ainsi que les dates et périodes de validité des contrôles auxquels a satisfait l'intéressé ;
- être présentée à toute réquisition des services compétents de la direction de l'aéronautique civile chargés du contrôle.

12.- Dossiers de formation

Tout exploitant doit :

- (a) - Tenir à jour les dossiers de tous les entraînements, formations, qualifications et contrôles suivis par un membre d'équipage de conduite, et requis aux paragraphes 2, 3, 5, 6, 7, et 9 de la présente annexe 1;
- (b) - Tenir à la disposition du membre d'équipage de conduite concerné, sur demande de ce dernier, les dossiers de tous les stages d'adaptation, entraînement et contrôles périodiques.

Exploitations monopilote en régime IFR

Les aéronefs mentionnés au paragraphe 1.2. (b)- de l'annexe 1 peuvent être pilotés en IFR ou de nuit par un seul pilote à condition de satisfaire aux exigences suivantes :

1 - l'exploitant doit inclure dans le manuel d'exploitation un programme de stage d'adaptation et d'entraînement périodique qui comprend les exigences supplémentaires nécessaires pour une exploitation monopilote;

2 - En particulier les procédures du poste de pilotage doivent comprendre :

- (i) la gestion des moteurs et les manœuvres d'urgence;
- (ii) l'utilisation des check-lists normales, anormales et d'urgence;
- (iii) les communications ATC;
- (iv) les procédures de départ et d'approche;
- (v) la gestion de pilote automatique, et
- (vi) l'utilisation d'une documentation simplifiée en vol.

3 - les contrôles périodiques exigés au paragraphe 6 de l'annexe 1 doivent être effectués en situation de conduite monopilote sur le type ou classe d'aéronef donné et dans un environnement représentatif de l'exploitation;

4 - le pilote doit avoir effectué un minimum de 50 heures de vol sur aéronef de ce type ou classe, en régime IFR, dont 10 heures comme PIC;

5 - l'expérience récente minimale requise pour un pilote exerçant seul à bord en IFR ou de nuit, doit être de 5 vols IFR dont 3 approches aux instruments dans les 90 jours précédant le vol projeté, sur le même type ou classe d'aéronef, en tant que pilote seul à bord. Cette exigence peut être remplacée par un contrôle sur une approche aux instruments IFR avec le même type ou classe d'aéronef.

Formation complémentaire
(Ref. Paragraphe 6 de l'annexe 1)

Un exploitant doit s'assurer que tous les éléments de la formation complémentaire spécifiés ci-après, sont dispensés par des instructeurs qualifiés.

A - Droit aérien et réglementation technique :

- 1) Notions générales de droit
 - Les sources du droit
 - Droit civil et pénal : notions adaptées à l'aéronautique civile
 - Autorité, responsabilité civile et pénale du commandant de bord et des membres d'équipage
 - Obligations à se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats survolés ou desservis
 - Structure de la législation primaire de l'aviation civile au Maroc, des textes d'application (en particulier les arrêtés et les circulaires) et des procédures de mise en oeuvre
- 2) L'Autorité de l'Aviation Civile au Maroc
- 3) La responsabilité du transporteur aérien
 - Responsabilité civile vis-a-vis des passagers
 - Responsabilité civile vis-a-vis des tiers non passagers, en particulier à la surface
 - Responsabilité civile pour les marchandises transportées
 - Notions sur les assurances aériennes
 - Sensibilisation aux conséquences des infractions en cas de non respect des limitations de nuisance
- 4) Statut du personnel navigant professionnel
 - Cadre réglementaire :
 - Licences et qualifications
 - Normes d'aptitude médicale
 - Formation complémentaire, entraînement périodique et contrôles de compétence
 - Durée de travail
 - Relations entre le personnel navigant et l'Autorité de l'Aviation Civile
 - Relations entre le personnel navigant et l'employeur
- 5) Différences publiées vis-a-vis des annexes de l'OACI

B – Formation et contrôle au travail en équipage (MCC)

C – Procédures d'exploitation

- 1) Organisation de l'exploitation
 - a. Organigrammes
 - b. Responsabilités
 - c. Contrôle de l'exploitation
 - d. Prévention des accidents et sécurité des vols
- 2) Documents et manuels
 - a. Manuel d'exploitation
 - b. Documentation embarquée
 - c. Notes et instructions techniques

Stages d'adaptation

1 - Un stage d'adaptation doit comprendre;

- a) - une formation et un contrôle au sol couvrant les systèmes de l'aéronef, les procédures normales, anormales et d'urgences;
- b) - une formation et un contrôle de sécurité sauvetage, qui doivent être effectués avant le début de la formation sur aéronef;
- c) - une formation à la gestion des ressources de l'équipage;
- d) - une formation et un contrôle sur aéronef ou simulateur de vol;
- e) - une adaptation en ligne sous supervision et un contrôle en ligne.

2 - Le stage d'adaptation doit être dispensé dans l'ordre fixé au sous-paragraphe 1.- ci-dessus.

3 - Lorsqu'un membre d'équipage de conduite n'a pas auparavant suivi un stage d'adaptation, l'exploitant, doit s'assurer qu'en plus des prescriptions du sous-paragraphe 1.- ci-dessus, le membre d'équipage de conduite suit une formation au premier secours et, le cas échéant, un entraînement aux procédures d'amerrissage, avec utilisation des équipements en milieu aquatique.

Entraînement et contrôles périodiques - Pilotes

1 - Entraînement périodique - l'entraînement périodique doit comprendre :

a) - Un cours de rafraîchissement au sol :

(i) le programme du cours de rafraîchissement au sol doit comprendre :

(A) les systèmes aéronaf;

(B) les procédures et règlements opérationnels;

(C) un bilan des accidents/incidents et événements.

(ii) les connaissances acquises lors du cours de rafraîchissement doivent être contrôlées au moyen d'un questionnaire ou de tout autre moyen adéquat.

b) - Un entraînement sur aéronaf/simulateur de vol :

(i) le programme d'entraînement sur aéronaf/simulateur de vol doit être établi de façon à ce que toutes les défaillances majeures des systèmes aéronaf ainsi que les procédures associées soient couvertes au cours des trois années précédentes.

(ii) lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur aéronaf, la panne moteur doit être simulée.

(iii) l'entraînement sur aéronaf/simulateur de vol peut être combiné avec le contrôle hors ligne de l'exploitant.

c) - Un entraînement de sécurité-sauvetage :

(i) L'entraînement de sécurité-sauvetage peut être combiné avec le contrôle de sécurité-sauvetage et doit s'effectuer sur aéronaf ou sur tout autre matériel d'instruction approprié.

(ii) Tous les ans, le programme d'entraînement de sécurité-sauvetage doit couvrir ce qui suit :

(A) le cas échéant, la mise effective d'un gilet de sauvetage;

(B) la mise effective d'un équipement de protection respiratoire;

(C) le maniement effectif des extincteurs;

(D) l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage à bord de l'aéronaf;

- (E) l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les types d'issues; et
- (F) les procédures de sûreté.

(iii) tous les trois ans, le programme d'entraînement doit couvrir ce qui suit :

- (A) le maniement effectif de tous les types d'issues;
- (B) le cas échéant, la démonstration de la méthode utilisée pour déployer correctement un toboggan;
- (C) un exercice de lutte anti-feu effective réalisé sur un feu réel ou simulé, à l'aide d'équipements représentatifs de ceux de l'aéronef. Cependant, dans le cas d'extincteurs au halon, un autre agent extincteur acceptable par la direction de l'aéronautique civile peut être utilisé;
- (D) les effets de la fumée en espace confiné et l'utilisation effective de tous les équipements appropriés, dans un environnement simulé empli de fumée;
- (E) le cas échéant, le maniement effectif de la pyrotechnie, réelle ou simulée;
- (F) le cas échéant, la démonstration de l'utilisation du canot de sauvetage.

d) - un entraînement à la gestion des ressources de l'équipage

2 - Contrôles périodiques - les contrôles périodiques doivent comprendre :

a) - les contrôles hors ligne de l'exploitant;

(i) les contrôles hors ligne de l'exploitant doivent comprendre, les manœuvres suivantes:

- (A) accélération-arrêt lorsqu'un simulateur de vol est disponible, sinon exercice gestuel uniquement;
- (B) décollage avec panne de moteur entre V1 et V2;
- (C) approche de précision aux instruments jusqu'aux minima, avec un moteur en panne dans le cas d'aéronefs multimoteurs;
- (D) approche classique jusqu'aux minima;
- (E) approche aux instruments interrompue à partir des minima, avec un moteur en panne dans le cas d'aéronefs multimoteurs;
- (F) atterrissage avec un moteur en panne. Sur aéronef monomoteur un exercice d'atterrissage forcé est requis.

(ii) lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur aéronef, la panne doit être simulée.

(iii) En plus des contrôles aux sous-paragraphe (i)(A) à (F) ci-dessus, les exigences de l'Arrêté Ministériel n° 227-97 du 04 Février 1997 relatives aux licences et qualifications du personnel aéronautique doivent être satisfaites tous les 12 mois et peuvent être combinées avec le contrôle hors ligne de l'exploitant.

(iv) Dans le cas d'un pilote exerçant en VFR uniquement, les contrôles prescrits aux sous-paragraphe (i)(C) à (E) ci-dessus peuvent être remplacés par une approche et d'une remise de gaz sur multimoteur en panne.

(v) les contrôles hors ligne de l'exploitant doivent être effectués par un examinateur de qualification de type.

b) - Contrôles de sécurité-sauvetage : les items à contrôler sont ceux qui ont fait l'objet de l'entraînement prescrit au sous-paragraphe 1.-c) ci-dessus.

c) - Contrôles en ligne :

(i) les contrôles en ligne doivent confirmer l'aptitude à effectuer de façon satisfaisante un vol complet en ligne comprenant les procédures pré-vol et post-vol et l'utilisation des équipements fournis conformément au manuel d'exploitation.

(ii) l'équipage de conduite doit être évalué sur son aptitude à la gestion des ressources de l'équipage.

(iii) lorsque les pilotes sont assignés aux fonctions de pilote aux commandes et de pilote non aux commandes, ils doivent être contrôlés dans les deux fonctions.

(iv) les contrôles en ligne doivent être effectués sur aéronef.

(v) les contrôles en ligne doivent être effectués par des commandants de bord désignés par l'exploitant et agréés par la direction de l'aéronautique civile.

**Entraînement et contrôles périodiques
opérateurs de panneaux systèmes**

- 1 - Les entraînements et contrôles périodiques des opérateurs de panneaux systèmes doivent satisfaire aux exigences applicables aux pilotes et inclure toute tâche spécifique additionnelle, en supprimant les items qui ne s'appliquent pas aux opérateurs de panneaux systèmes.
- 2 - Les entraînements et contrôles périodiques des opérateurs de panneaux systèmes doivent, si possible, avoir lieu en même temps que les entraînements et contrôles périodiques pour un pilote.
- 3 - les contrôles en ligne doivent être effectués par des opérateurs de panneaux systèmes par l'exploitant et agréés par la direction de l'aéronautique civile.

**Qualification des pilotes pouvant exercer
dans l'un ou l'autre des sièges pilotes.**

1 - Les commandants de bord pouvant être amenés à exercer depuis le siège de droite et à remplir les tâches d'un copilote, ou les commandants de bord devant dispenser une formation ou effectuer des contrôles depuis le siège de droite, doivent suivre une formation complémentaire et subir un contrôle ainsi que spécifié dans le manuel d'exploitation, en même temps que les contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits au paragraphe 6.2.- de l'annexe 1. Cet entraînement complémentaire doit inclure au moins ce qui suit :

- a) - une panne moteur au décollage;
- b) - une approche et une remise des gaz avec un moteur en panne;
- c) - un atterrissage avec un moteur en panne.

2 - Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur aéronef, la panne moteur doit être simulée.

3 - Pour exercer à partir du siège de droite, les contrôles prescrits par le présent arrêté pour exercer à partir du siège de gauche doivent en outre être en état de validité.

4 - Un pilote assurant la suppléance du commandant de bord en tant que PIC doit démontrer son aptitude à pratiquer, au cours des contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits par le paragraphe 6.2.- de l'annexe 1, les exercices et procédures qui relèveraient normalement de la responsabilité du commandant de bord en tant que PIC. Lorsque les différences entre les sièges de droite et de gauche ne sont pas significatives, (par exemple en cas d'utilisation du pilote automatique), ils peuvent être pratiqués indifféremment à partir de l'un ou l'autre siège.

5 - Un pilote autre que le commandant de bord et occupant le siège de gauche doit démontrer son aptitude à pratiquer, au cours des contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits par le paragraphe 6.2.- de l'annexe 1, les exercices et procédures qui relèveraient normalement de la responsabilité du commandant de bord en tant que pilote non aux commandes. Lorsque des différences entre les sièges de droite ou de gauche ne sont pas significatives (par exemple lors de l'utilisation du pilote automatique), ils peuvent être pratiqués indifféremment à partir de l'un ou l'autre siège.

ANNEXE 2

**Relative aux conditions d'exploitation que doivent observer
les membres de personnel navigant de cabine lors de l'exercice de leurs fonctions**

1.- Généralités :

1.1.- Un exploitant ne doit pas exploiter un aéronef dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19, dès lors que celui-ci transporte un ou plusieurs passagers, sans inclure au moins un membre de personnel navigant de cabine chargé d'effectuer des tâches liées à la sécurité des passagers, spécifiées dans le manuel d'exploitation.

1.2.- Tout exploitant doit soumettre à l'approbation de la direction de l'aéronautique civile, le nombre minimal de personnel navigant de cabine nécessaire dans chaque type d'aéronef pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence déterminés d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés.

Ce nombre doit au moins être égal au plus élevé des deux nombres obtenus par le calcul ci-après:

- i) un , si le nombre de passagers est au moins égal à 20 et 50 au plus ; au delà , un personnel navigant de cabine additionnel est obligatoire par tranche complète ou incomplète de 50 passagers ;
- ii) le nombre s'il y a lieu arrondi par défaut, égal à la moitié des issues de plain-pied dont est doté l'aéronef et reconnues comme issues de secours dans la configuration d'exploitation approuvée.

Pour les appareils comportant deux ponts, ce calcul est effectué en considérant chacun d'entre eux isolement sauf si un des ponts ne possède qu'une seule issue de plain-pied et est occupé par moins de 20 sièges passagers. Sont notamment considérées comme issues de plain-pied, les issues de type A, I et II, telles que définies par les règlements de navigabilité.

1.3.- La direction de l'aéronautique civile peut, dans des circonstances exceptionnelles justifiées, exiger pour un type d'aéronef donné un nombre de membres de personnel navigant de cabine supérieur à celui soumis par l'exploitant pour approbation.

1.4.- Présence de membres de personnel navigant de cabine aux postes d'évacuation d'urgence :

L'exploitant doit s'assurer que des membres de personnel navigant de cabine occupent les sièges installés aux postes d'évacuation d'urgence pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

1.5.- Protection des membres de personnel navigant de cabine pendant le vol :

Chaque membre du personnel navigant de cabine est tenu d'occuper un siège et boucler sa ceinture, ou si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

2.- Exigences minimales

Tout exploitant doit s'assurer que les membres de personnel navigant de cabine:

- Sont âgés de 21 ans révolus;
- Ont subi auprès d'un centre d'expertise en médecine aéronautique agréé par la direction de l'aéronautique civile un premier examen, ou évaluation médicale correspondant à la délivrance d'un certificat d'aptitude physique et mentale de classe 2, et ils doivent être médicalement aptes à effectuer les tâches spécifiées dans le manuel d'exploitation;
- Sont titulaires du Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS).
- Sont détenteurs d'une attestation de contrôle de compétence conforme aux exigences du paragraphe 12.

3.- Carte de Membre d'Equipage (CME) :

3.1.- Délivrance :

L'exploitant doit s'assurer que tout personnel navigant de cabine faisant partie de l'équipage de cabine minimal conformément au paragraphe 1 ci-dessus est détenteur d'une Carte de Membre d'Equipage délivrée par la direction de l'aéronautique civile.

Cette carte peut être délivrée avec la mention «PCS : Personnel de Cabine Supplémentaire/ Stagiaire» à tout personnel navigant de cabine programmé pour effectuer les 60 heures de vol exigées pour la délivrance du Certificat de Sécurité et Sauvetage ou les vols de familiarisation/re-familiarisation. Elle est délivrée exceptionnellement avec la même mention dans des conditions jugées acceptables par la direction de l'aéronautique civile. Dans ces cas les intéressés ne peuvent être comptés comme membre du personnel navigant de cabine réglementaire.

3.2.- Validité et renouvellement :

Cette carte a une validité de 24 mois (12 mois pour les membres du personnel navigant de cabine âgés de plus de 40 ans). Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé produise un certificat d'aptitude physique et mentale de classe 2 auprès d'un centre d'expertise en médecine aéronautique agréé par la direction de l'aéronautique civile ; il doit, en outre, fournir un état de son activité durant les six derniers mois. Si l'examen médical est accompli dans les derniers trente jours de validité de la Carte de Membre d'Equipage, la période de validité doit s'étendre de la date de son accomplissement jusqu'à 24 mois (12 mois pour les membres du personnel navigant de cabine âgés de plus de 40 ans) après la date d'expiration de la Carte de Membre d'Equipage.

3.3.- Suspension et revalidation :

la validité de la Carte de Membre d'Equipage est suspendue lorsque son titulaire :

- 1) cesse d'exercer les fonctions à bord pendant plus de 6 mois ; ou
- 2) est déclaré inapte temporairement suite à un examen médical

ANNEXE 2

La Carte de Membre d'Equipage est revalidée :

- dans le 1^{er} cas : si son titulaire justifie avoir suivi un stage de remise à niveau tel que prévu par le paragraphe 9 de la présente annexe 2 et qu'il demeure médicalement apte ;
- **dans le 2^{ème} cas : lorsque les causes d'inaptitude temporaire ont disparu ;**
- **également, lorsque son titulaire a satisfait à un examen médical à la suite :**
 - . d'un accouchement ou d'une interruption de grossesse ;
 - . d'une intervention chirurgicale ;
 - . d'une incapacité de travail d'au moins trente jours ;
 - . d'une action illicite menée contre un aéronef et dont il a été victime ;
 - . d'un accident aérien dans lequel il a été impliqué.

La Carte de Membre d'Equipage est retirée si les services compétents de la direction de l'aéronautique civile constatent que son titulaire ne se conforme pas aux dispositions réglementaires applicables.

La Carte de Membre d'Equipage doit être restituée à la direction de l'aéronautique civile lorsque son titulaire quitte son employeur.

4.- Formation initiale :

(Voir sous-annexe 2-B)

Tout exploitant doit s'assurer que chacun des membres de personnel navigant de cabine a suivi avec succès une formation initiale complète avant d'entreprendre un stage de spécialisation. Cette formation dont les éléments sont spécifiés en sous-annexe 2-B, doit être approuvée par la direction de l'aéronautique civile.

5.- Stage de spécialisation et formation aux différences

(Voir sous-annexe 2-C)

5.1.- Tout exploitant doit s'assurer que, avant d'entreprendre les tâches qui lui sont assignées, chaque membre du personnel navigant de cabine a suivi une formation appropriée, spécifiée dans le manuel d'exploitation, comme ci-après :

- (a) Stage de spécialisation - Un stage de spécialisation doit être effectué avant l'affectation :
- i) pour la première fois par l'exploitant à des tâches de membre du personnel navigant de cabine; ou
 - ii) sur un autre type d'aéronef, et

ANNEXE 2

- (b) Formation aux différences - Une formation aux différences doit être effectuée avant l'affectation :
- i) sur une variante d'un type d'aéronef normalement utilisé; ou
 - ii) sur un aéronef dont l'équipement ou l'emplacement des équipements ou les procédures de sécurité sont différents de ceux des types ou variantes d'aéronef normalement utilisés.

5.2.- L'exploitant doit déterminer la teneur du stage de spécialisation ou de la formation aux différences en tenant compte de la formation précédemment suivie par le membre du personnel navigant de cabine, telle que consignée dans les dossiers de formation requis par le paragraphe 13 de la présente annexe 2.

5.3.- Tout exploitant doit s'assurer que :

- (a) le stage de spécialisation est dispensé de manière structurée et réaliste, conformément à la sous-annexe 2-C;
- (b) la formation aux différences est dispensée de manière structurée ; et
- (c) le stage de spécialisation et, si c'est nécessaire la formation aux différences, incluent l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de survie et toutes les procédures d'urgence applicables au type ou à la variante, et comportent une formation et une partie pratique, à l'aide de matériel d'instruction représentatif ou à bord de l'aéronef.

6.- Vols de familiarisation

Tout exploitant doit s'assurer qu'à l'issue du stage de spécialisation, un membre du personnel navigant de cabine effectue des vols de familiarisation (au moins 3 vols) sous la supervision d'un instructeur agréé, spécifiés dans le manuel d'exploitation, avant de faire effectivement partie de l'équipage minimal de cabine.

7.- Chefs de cabine

7.1.- Un exploitant doit désigner un chef de cabine dès que le nombre de membres de personnel navigant de cabine est supérieur à un.

7.2.- Le chef de cabine est responsable devant le commandant de bord de la conduite et de la coordination des procédures de sécurité cabine et d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation.

7.3.- Lorsque le paragraphe 1 de la présente annexe 2 exige le transport de plus d'un membre du personnel navigant de cabine, l'exploitant ne doit pas nommer chef de cabine une personne ayant moins d'un an d'expérience en qualité de membre du personnel navigant de cabine et qui n'a pas suivi un stage approprié.

ANNEXE 2

7.4.- Un exploitant doit établir des procédures de désignation du membre du personnel navigant de cabine habilité à remplacer le chef de cabine désigné en cas d'incapacité de ce dernier. Ces procédures doivent être approuvées par la direction de l'aéronautique civile et tenir compte de l'expérience opérationnelle du membre du personnel navigant de cabine.

8.- Entraînement périodique :

(Voir sous-annexe 2-D)

8.1.- Tout exploitant doit s'assurer que chacun des membres de personnel navigant de cabine suit un entraînement périodique couvrant les actions assignées à chaque membre d'équipage lors d'une évacuation ainsi que toutes les autres procédures normales et d'urgence et les exercices adaptés aux types et/ou variantes sur lesquels l'équipage sera appelé à exercer, conformément à la sous-annexe 2-D.

8.2.- Tout exploitant doit s'assurer que le programme d'entraînement et des contrôles périodiques inclut une instruction théorique et pratique, ainsi qu'un entraînement individuel conformément à la sous-annexe 2-D.

8.3.- Avant de mettre en application ses programmes d'entraînement périodique, l'exploitant doit les faire approuver par la direction de l'aéronautique civile. Le dossier d'approbation des programmes de formation du personnel navigant de cabine doit contenir les informations suivantes :

- les programmes de stage (PGI et PAI) avec indication de la durée réservée à chaque partie du programme, et le nombre des participants par stage ;
- les dossiers du personnel d'instruction ;
- les moyens matériels et pédagogiques utilisés : simulateurs, maquettes, éléments d'aéronefs, moyens audiovisuels ; matériels de sécurité-sauvetage et de secourisme, documentation etc.. ; l'exploitant doit indiquer si ces moyens lui appartiennent. Sinon il doit justifier dans quelles conditions ils sont mis à sa disposition ;
- la documentation, personnelle ou non, mise à la disposition du personnel navigant de cabine ;
- les dossiers du personnel de contrôle proposés pour agrément à la DAC ;
- les méthodes de contrôle et le guide de notation ;
- et les mesures à prendre dans le cas où un contrôle est non satisfaisant.

8.4.- La période de validité des entraînements périodiques et des contrôles associés exigés par le paragraphe 10 de la présente annexe 2 doit être de 12 mois calendaires à compter de la fin du mois de leur accomplissement. Si ces entraînements périodiques et ces contrôles associés sont accomplis dans les trois derniers mois calendaires de validité d'un contrôle précédent, la période de validité desdits entraînements et contrôles doit s'étendre de la date de leur accomplissement jusqu'à douze mois calendaires après la date d'expiration de ce précédent contrôle.

9.- Remise à niveau

9.1.- Tout exploitant doit s'assurer que les membres de personnel navigant de cabine, qui ont totalement cessé d'exercer des fonctions à bord pendant plus de 6 mois, effectuent un stage de remise à niveau approuvé par la direction de l'aéronautique civile et figurant dans le manuel d'exploitation. Ce stage doit couvrir au moins :

- (a) Les procédures d'urgence, y compris l'incapacité d'un pilote**
- (b) Les procédures d'évacuation, y compris les techniques de contrôle de la foule ;
- (c) La manœuvre et l'ouverture réelle par chaque membre du personnel navigant de cabine des issues normales et de secours utilisables pour l'évacuation des passagers, sur aéronef ou sur un matériel d'instruction représentatif ;
- (d) La démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues, et
- (e) L'emplacement et le maniement des équipements d'urgence, y compris les systèmes d'oxygène, la mise des gilets de sauvetage, de l'équipement d'oxygène portatif et de l'équipement de protection respiratoire.

9.2.- Tout exploitant doit s'assurer que les membres de personnel navigant de cabine qui n'ont pas exercé des fonctions, sur un type d'aéronef donné, pendant les 6 derniers mois, effectuent, soit :

- (a) un stage de remise à niveau pour ce type d'aéronef ; soit
- (b) deux vols de re-familiarisation effectués dans les mêmes conditions que celles fixées par le paragraphe 6 ci-dessus.

10.- Contrôle

Tout exploitant doit s'assurer que , lors des stages prévus par les paragraphes 4, 5 et 8 ou à la fin de ces stages, les membres de personnel navigant de cabine subissent des contrôles portant sur la formation reçue de façon à vérifier leur compétence à exécuter les tâches liées à la sécurité qui leur ont été confiées. Ces contrôles doivent être effectués par des instructeurs proposés par l'exploitant et agréés par la direction de l'aéronautique civile en qualité d'examineurs désignés (CCE).

11.- Exercice sur plus d'un type ou variante

11.1.- Tout exploitant doit veiller à ce qu'aucun des membres de personnel navigant de cabine ne n'exerce pas sur plus de trois types d'aéronef différents.

Sur dérogation de la direction de l'aéronautique civile, un membre du personnel navigant de cabine peut exercer, au maximum, sur 5 types d'aéronefs à condition que les équipements de sécurité et les procédures d'urgence soient similaires pour au moins deux de ces types;

11.2.- Pour l'application du sous-paragraphe 11.1. ci-dessus, les variantes d'un type d'aéronef sont considérées comme types d'aéronef différents si elles ne sont pas similaires dans tous les aspects ci-après :

- (a) Utilisation des issues de secours;
- (b) Emplacement et type des équipements de sécurité; et
- (c) Procédures d'urgence.

12.- Attestation de contrôle de compétence :

L'exploitant doit délivrer à chaque membre du personnel navigant de cabine une attestation de contrôle de compétence justifiant qu'il a subi de manière satisfaisante le contrôle de ses compétences.

Cette attestation à l'entête de l'exploitant doit :

- indiquer les dates des stages suivis ainsi que les dates et périodes de validité des contrôles auxquels a satisfait l'intéressé
- préciser les types d'aéronefs sur lesquels le personnel navigant de cabine peut exercer, notamment lorsque le nombre de spécialisations acquises par l'intéressé sur des aéronefs utilisés par l'exploitant dépasse le chiffre de trois.
- être présentée à toute réquisition des services compétents de la direction de l'aéronautique civile chargés du contrôle.

13.- Dossiers de formation

Tout exploitant doit :

- (a) tenir à jour les dossiers de tous les stages, entraînements et contrôles exigés par les paragraphes 4, 5, 8, 9 et 10 de la présente annexe 2; et
- (b) tenir les dossiers de tous les stages de formations initiale, de spécialisation, d'entraînement périodique et des contrôles à la disposition du membre du personnel navigant de cabine concerné, sur demande de ce dernier.

Formation en droit aérien et réglementation technique

Tout exploitant doit s'assurer que tous les éléments de la formation en droit aérien et réglementation technique spécifiés ci-après, sont dispensés par du personnel dûment qualifié.

- 1) Notions générales de droit
 - Les sources du droit
 - Droit civil et pénal : notions adaptées à l'aéronautique civile
 - Autorité, responsabilités civile et pénale du commandant de bord et des membres d'équipage
 - Obligations à se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats survolés ou desservis
 - Structure de la législation primaire de l'aviation civile au Maroc, des textes d'application (en particulier les arrêtés et les circulaires) et des procédures de mise en oeuvre
- 2) L'Autorité de l'Aviation Civile au Maroc
- 3) La responsabilité du transporteur aérien
 - Responsabilité civile vis-a-vis des passagers
 - Responsabilité civile vis-a-vis des tiers non passagers, en particulier à la surface
 - Responsabilité civile pour les marchandises transportées
 - Notions sur les assurances aériennes
 - Sensibilisation aux conséquences des infractions en cas de non respect des limitations de nuisance
- 4) Statut du personnel navigant professionnel
 - Cadre réglementaire
 - Carte de membre d'équipage et certificat de sécurité et sauvetage
 - Normes d'aptitude médicale
 - Formation initiale, entraînement périodique et contrôles de compétence
 - Durée de travail
 - Relations entre le personnel navigant et l'Autorité de l'Aviation Civile
 - Relations entre le personnel navigant et l'employeur
- 5) Différences publiées par le Maroc vis-a-vis des annexes de l'OACI

Formation initiale
(Ref. Paragraphe 4 de l'annexe 2)

Tout exploitant doit s'assurer que tous les éléments de la formation initiale spécifiés ci-après, sont dispensés par des instructeurs qualifiés (CCI).

A - Formation feu et fumée - L'exploitant doit s'assurer que la formation feu et fumée inclut:

- (1) La connaissance de la responsabilité des membres de personnel navigant de cabine pour une intervention rapide en cas de feu ou d'émissions de fumée,
- (2) L'importance d'une transmission immédiate de l'information à l'équipage de conduite ainsi que les actions spécifiques nécessaires pour assurer la coordination et l'assistance en cas de découverte de feu ou de fumée;
- (3) La nécessité d'un contrôle fréquent des zones présentant un risque de feu, y compris les toilettes, et des détecteurs de fumée associés;
- (4) La classification des feux et les produits extincteurs et procédures appropriés pour des situations de feu particulières, les techniques d'utilisation des produits extincteurs, les conséquences d'une mauvaise utilisation, et de leur utilisation dans un espace restreint; et
- (5) Les procédures générales des services de secours au sol sur les aérodromes.

B - Formation à la survie dans l'eau - L'exploitant doit s'assurer que la formation à la survie dans l'eau comprend la mise et l'utilisation en conditions réelles d'équipement individuel de flottaison dans l'eau par chacun des membres de personnel navigant de cabine. Avant d'exercer pour la première fois sur un aéronef disposant de canots de sauvetage ou d'autres équipements similaires, une formation doit être dispensée sur l'utilisation de cet équipement, et un exercice pratique dans l'eau doit être effectué.

C - Formation à la survie - L'exploitant doit s'assurer que la formation à la survie est dispensée de manière adaptée à ses zones d'exploitation (par exemple, milieu polaire, désert, jungle ou mer).

D - Aspects médicaux et premiers secours - L'exploitant doit s'assurer que l'instruction concernant les aspects médicaux et les premiers secours inclut les sujets suivants :

- (1) formation au secourisme et à l'utilisation des trousse de premiers secours;
- (2) premiers secours liés à une formation de survie et à une hygiène appropriée; et
- (3) effets physiologiques d'un voyage en aéronef, en insistant plus particulièrement sur l'hypoxie.

E - Prise en charge des passagers - L'exploitant doit s'assurer que la formation à la prise en charge des passagers inclut les sujets suivants :

- (1) conseil quant à l'identification et la prise en charge des passagers qui sont, ou deviennent ivres, agressifs ou sont sous l'influence de drogues ;

- (2) méthodes utilisées pour motiver les passagers et assurer un contrôle de la foule nécessaires à une évacuation rapide de l'aéronef ;
- (3) règles relatives au rangement sûr des bagages de cabine (y compris les équipements de service en cabine) et au risque qu'ils deviennent un danger pour les occupants de la cabine ou obstruent ou endommagent les équipements d'urgence ou les issues de l'aéronef;
- (4) L'importance d'une répartition correcte des passagers eu égard à la masse et au centrage de l'aéronef. On devra par ailleurs insister plus particulièrement sur l'allocation des sièges aux passagers handicapés et sur la nécessité de placer des passagers de bonne constitution à proximité des issues non surveillées;
- (5) Tâches à effectuer en cas de turbulence, y compris assurer la sécurité de la cabine;
- (6) Précautions à prendre en cas de transport d'animaux vivants en cabine;
- (7) Formation au transport des marchandises dangereuses ; et
- (8) Procédures de sûreté.

F - Communication - L'exploitant doit s'assurer que, lors de la formation, l'accent est mis sur l'importance d'une communication efficace entre équipage de cabine et équipage de conduite, tant pour le langage technique que les termes usuels et la terminologie.

G - Discipline et responsabilité – L'exploitant doit s'assurer que chaque membre du personnel navigant de cabine reçoit une formation sur :

- (1) l'importance pour l'équipage de cabine d'exécuter ses tâches conformément au Manuel d'Exploitation;
- (2) Le maintien de la compétence et de l'aptitude à exercer les fonctions de membre du personnel navigant de cabine, en portant une attention particulière à la réglementation sur les limitations des temps de vol et sur les temps de repos;
- (3) Une connaissance des règlements aéronautiques concernant l'équipage de cabine et le rôle de l'Autorité de l'Aviation Civile;
- (4) Des connaissances générales sur la terminologie aéronautique appropriée, la mécanique du vol, la répartition des passagers, la météorologie et les zones d'exploitation;
- (5) Le briefing pré-vol de l'équipage de cabine et la donnée des informations de sécurité nécessaires pour l'exécution de leurs tâches spécifiques;
- (6) L'importance de s'assurer de la mise à jour de la documentation à l'aide des correctifs fournis par l'exploitant;
- (7) L'importance d'identifier les circonstances où les membres d'équipage de cabine ont l'autorité et la responsabilité de déclencher une évacuation d'urgence ou tout autre procédure d'urgence; et

- (8) L'importance de la fonction sécurité dans ses tâches et ses responsabilités ainsi que la nécessité de réagir promptement et efficacement devant une situation d'urgence.

H - Gestion des ressources de l'équipage

I - Toute particularité de l'exploitant tant en ce qui concerne les matériels que les procédures.

Stage de spécialisation et formation aux différences
(Ref. Paragraphe 5 de l'annexe 2)

A - Généralités.

Tout exploitant doit s'assurer que :

- 1.- les stages de spécialisation et la formation aux différences sont dispensés par des instructeurs qualifiés (CCI);
- 2.- lors du stage de spécialisation et de la formation aux différences, une formation est dispensée sur la localisation, l'enlèvement de leur logement et l'utilisation des équipements d'urgence et de survie transportés à bord de l'aéronef, ainsi que la formation sur les procédures d'urgence et l'entraînement d'urgence, relatif au type, à la variante et à la configuration de l'aéronef devant être exploité.

B - Entraînement feu et fumée

Tout exploitant doit s'assurer que :

- 1.- chaque membre du personnel navigant de cabine reçoit une formation réaliste et pratique à l'utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu y compris des vêtements de protection représentatifs de ceux existant à bord. Cet entraînement doit comporter :
 - i - l'extinction par chaque membre du personnel navigant de cabine d'un feu ayant les caractéristiques d'un feu à bord d'un aéronef, sauf qu'en cas d'extincteurs au Halon, il est possible d'utiliser un autre agent extincteur; et
 - ii - la mise et l'utilisation par chaque membre du personnel navigant de cabine de l'équipement de protection respiratoire dans un espace clos rempli de fumée simulée;
- 2.- chaque membre du personnel navigant de cabine remplit les exigences d'entraînement périodique prévues par le présent arrêté.

C - Manœuvre des portes et issues

Tout exploitant doit s'assurer que :

- 1.- chaque membre du personnel navigant de cabine manœuvre et ouvre réellement toutes les issues normales et de secours utilisables pour l'évacuation des passagers, sur aéronef ou sur matériel d'instruction représentatif; et
- 2.- une démonstration du fonctionnement de toutes les autres issues est faite.

D - Entraînement à l'évacuation par toboggan - L'exploitant doit s'assurer que :

- 1.- chaque membre du personnel navigant de cabine évacue à l'aide d'un toboggan depuis une hauteur représentative de celle du seuil du pont principal de l'aéronef ;
- 2.- le toboggan est amarré à l'aéronef ou à un matériel d'instruction représentatif;

3.- une nouvelle évacuation par toboggan est effectuée par tout membre du personnel navigant de cabine lorsque le seuil des issues du pont principal est à une hauteur différente sensiblement de celles de tous les types d'aéronef utilisés auparavant

E - Procédures d'évacuation et situations d'urgence

Tout exploitant doit s'assurer que :

1 - une formation aux procédures d'évacuation d'urgence inclut l'analyse des évacuations prévues ou non prévues, sur terre ou sur l'eau. Cette formation doit permettre de juger si les issues sont inutilisables ou si les moyens d'évacuations sont hors service;

2 - chaque membre du personnel navigant de cabine a reçu une formation lui permettant de faire face à :

- i - un feu en vol, en insistant plus particulièrement sur l'importance de l'identification du véritable foyer du feu;
- ii - des turbulences graves ;
- iii- une dépressurisation rapide mise en place de l'équipement d'oxygène portatif par chaque membre du personnel navigant de cabine; et
- iv - d'autres situations d'urgence en vol.

F - Contrôle de la foule

Tout exploitant doit s'assurer qu'une formation est dispensée sur les aspects pratiques du contrôle de la foule dans les situations d'urgence susceptibles de s'appliquer à l'aéronef utilisé.

G - Incapacité d'un pilote

Tout exploitant doit s'assurer que, sauf si l'équipage de conduite minimum est supérieur à deux, chaque membre du personnel navigant de cabine reçoit une formation pour porter assistance en cas d'incapacité d'un pilote ; cette formation doit comprendre les démonstrations suivantes :

- 1 - le mécanisme de réglage du siège pilote ;
- 2 - la fixation et l'enlèvement du harnais du pilote ;
- 3 - l'utilisation de l'équipement d'oxygène du pilote;
- 4 - l'utilisation des listes de vérification du pilote.

H - Equipement de sécurité

Tout exploitant doit s'assurer que chaque membre du personnel navigant de cabine reçoit une formation adéquate, et une démonstration de la localisation et l'utilisation des équipements de sécurité qui sont :

- 1 - Les toboggans d'évacuation, et lorsqu'un toboggan est non gonflable l'utilisation de cordes associées ;
- 2 - Les canots de sauvetage et les toboggans convertibles, y compris l'équipement rattaché à, et/ou transporté dans, les canots et toboggans convertibles.
- 3 - Les gilets de sauvetage pour adultes et pour enfants et les berceaux ;

SOUS-ANNEXE 2-C

- 4 - Le système de présentation automatique des masques à oxygène
- 5 - L'oxygène de premier secours ;
- 6 - Les extincteurs ;
- 7 - Les haches d'incendies ou pieds de biche ;
- 8 - Les éclairages de secours, y compris les lampes torches ;
- 9 - Les systèmes de communication, y compris les mégaphones ;
- 10 - Les lots de survie, et leur contenu;
- 11 - Les équipements pyrotechniques (réels ou matériels représentatifs) ;
- 12 - Les trousse de premiers secours, leur contenu et l'équipement médical d'urgence;
- 13 - Les autres systèmes ou équipements de secours en cabine, lorsqu'ils existent.

I - Annonces Passagers/Démonstrations des consignes de sécurité.

Entraînement périodique
(Ref. Paragraphe 8 de l'annexe 2)

A - Tout exploitant doit s'assurer que les entraînements périodiques sont dispensés par des instructeurs qualifiés (CCI).

B - Tout exploitant doit s'assurer que chaque année, le programme d'entraînement pratique couvre ce qui suit :

1 - Les procédures d'urgence y compris l'incapacité d'un pilote.

2 - Les procédures d'évacuation y compris les techniques de contrôle de la foule ;

3 - La gestuelle par chaque membre du personnel navigant de cabine de l'ouverture des issues normales et de secours utilisables pour l'évacuation des passagers ;

4 - L'emplacement et le maniement des équipements d'urgence, y compris les systèmes d'oxygène, la mise par chacun des membres de personnel navigant de cabine de gilets de sauvetage, de l'équipement d'oxygène portatif et de l'équipement de protection respiratoire ;

5 - Le secourisme et le contenu de la (des) trousse(s) de premiers secours ;

6 - L'arrimage d'objets dans la cabine ;

7 - Les procédures concernant les marchandises dangereuses;

8 - Les procédures de sûreté ;

9 - La revue des incidents et accidents ; et

10 - La gestion des ressources de l'équipage ;

C - Tout exploitant doit s'assurer qu'une fois tous les 3 ans que, cet entraînement couvre également :

1 - La manœuvre et l'ouverture réelle des issues normales et de secours servant à l'évacuation des passagers, sur aéronef et sur un matériel d'instruction représentatif ;

2 - La démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues ;

3 - La formation adéquate de chaque membre du personnel navigant de cabine pour l'utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu y compris des vêtements de protection représentatifs de ceux existant à bord. Cet entraînement doit comporter :

i - l'extinction par chaque membre du personnel navigant de cabine d'un feu ayant les caractéristiques d'un feu à bord d'un aéronef ;

ii - la mise et l'utilisation par chaque membre du personnel navigant de cabine de l'équipement de protection respiratoire dans un espace clos rempli de fumée simulée.

4 - l'utilisation des équipements pyrotechniques (Réels ou matériels représentatifs),

5 - Lorsque l'aéronef en est équipé, la démonstration de l'utilisation des canots de sauvetage ou des toboggans convertibles.

ANNEXE 3
Relative aux conditions d'exploitation que doivent observer
les agents techniques d'exploitation, lors de l'exercice de leurs fonctions

1.- Généralités :

Un agent technique d'exploitation doit s'abstenir, en tout état de cause, de prendre des mesures contraires aux procédures instituées par les services :

- de contrôle de la circulaire aérienne ;
- météorologiques ;
- des télécommunications.

2.- Expérience requise :

Un agent technique d'exploitation n'est affecté à l'une des fonctions prévues à l'article 3 du présent arrêté, que s'il a :

- dans les 12 mois précédents son affectation, effectué au moins un vol de familiarisation, dans le poste de pilotage d'un aéronef, sur une ligne du réseau pour lequel il est censé assurer la fonction d'agent technique d'exploitation;
- prouvé qu'il connaît :
 - la teneur du manuel d'exploitation ;
 - l'équipement radio communication des aéronefs utilisés ;
 - l'équipement de navigation des aéronefs utilisés ;
- prouvé qu'il maîtrise parfaitement, dans le cadre de l'espace de l'activité à sa charge, le traitement des données relatives aux :
 - conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;
 - effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des aéronefs utilisés ;
 - particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
 - instructions relatives au chargement des aéronefs ;
- prouvé qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées à l'article 3 du présent arrêté.

2.- Stage de maintien de compétence :

Tout exploitant doit s'assurer que chaque agent technique d'exploitation suit un stage de maintien de compétence sanctionné par une évaluation.

La période de validité de ce stage doit être de 24 mois calendaires à compter de la fin du mois de sa réalisation. Si ce stage est accompli dans les trois derniers mois calendaires de validité d'un stage précédent, sa période de validité doit s'étendre de la date de sa réalisation jusqu'à 24 mois calendaires après la date d'expiration de ce précédent stage.

Avant de mettre en application ces stages de maintien de compétence, l'exploitant doit les faire approuver par la direction de l'aéronautique civile. Le dossier d'approbation des programmes de formation des agents techniques d'exploitation doit contenir les informations suivantes :

- les programmes de stage (PGI et PAI) avec indication de la durée réservée à chaque partie du programme, et le nombre des participants par stage ;
- les dossiers du personnel d'instruction ;
- les moyens matériels et pédagogiques utilisés ; l'exploitant doit indiquer si ces moyens lui appartiennent. Sinon il doit justifier dans quelles conditions ils sont mis à sa disposition ;
- la documentation, personnelle ou non, mise à la disposition des agents techniques d'exploitation ;
- les dossiers du personnel de contrôle proposés pour agrément à la direction de l'aéronautique civile ;
- les méthodes de contrôle et le guide de notation ;
- et les mesures à prendre dans le cas où un contrôle est non satisfaisant.

4.- Attestation de maintien de compétence :

L'exploitant doit délivrer à chaque agent technique d'exploitation une attestation de maintien de compétence.

Cette attestation à l'entête de l'exploitant doit indiquer les dates des stages de maintien de compétence, de qualifications de type d'aéronefs et de qualifications de route ou de régions suivis ainsi que les dates et périodes de leur validité.

Elle doit être présentée à toute réquisition des services compétents de la direction de l'aéronautique civile chargés du contrôle.

5.- Dossiers de formation

Tout exploitant doit tenir à jour les dossiers des agents techniques d'exploitation qu'il emploie. Ces dossiers doivent contenir au minimum :

- a) copie du dossier de formation initiale;
- b) copie de la licence d'agent technique d'exploitation ;
- c) les certificats de stage de qualifications de type d'aéronefs ;
- d) les certificats de stages de qualifications de route ou de régions ;
- e) les certificats de stages de maintien de la compétence ;