

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

ARRETE N°2017...../MTMUSR/SG/ANAC
relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs
civils pour les activités de travail aérien.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE
URBAINE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

- Vu la Constitution ;
- Vu le décret n°2016-001/PRES du 06 janvier 2016, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu le décret n°2017-075/PRES/PM du 20 février 2017, portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2016-006/PRES/PM/SGG-CM du 08 février 2016, portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2016-027/PRES/PM/SGG-CM du 23 février 2016, portant organisation type des départements ministériels ;
- Vu le décret n°2016-398/PRES/PM/MTMUSR du 23 mai 2016, portant organisation du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière;
- Vu le décret n°2015-788/PRES-TRANS/PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015, portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile en abrégée "ANAC",
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ainsi que les instruments juridiques de droit aérien international ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013, portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010 portant adoption du Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu le Décret n° 2012-1075/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012 relatif aux services aériens ;
- Vu le décret N°2012-116/PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant réglementation de la circulation aérienne ;
- Vu le décret n°2012-1034/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS/MS/MEDD du 28 décembre 2012, portant organisation du service de recherches et de sauvetages pour les aéronefs en détresse;

/.....

Vu le décret n°2012-1080/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012, portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile ;

ARRETE

Article 1

Les dispositions applicables à l'utilisation des aéronefs civils en raison de leur catégorie, classe ou type ou de leur condition particulière d'utilisation sont définies dans le document (**RAF 06.5 : Conditions d'utilisation des aéronefs civils pour les activités de travail aérien**) annexé au présent arrêté.

Article 2

Le présent arrêté s'applique :

- aux aéronefs civils, dans les limites du territoire du Burkina Faso au sens de l'article 2 de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
- aux aéronefs inscrits sur le registre burkinabè d'immatriculation ou porteurs des marques provisoires prévues à l'article 7 du décret d'immatriculation, nationalité et propriété des aéronefs, ainsi qu'aux U.L.M. identifiés au Burkina Faso.

Il ne s'applique pas sur le territoire d'un Etat étranger lorsque ses dispositions sont en contradiction avec les règles édictées par cet Etat.

Article 3

L'utilisation des aéronefs détenteurs d'un certificat de navigabilité spécial tel que prévu à l'article 21 du décret portant réglementation de la circulation aérienne peut, par arrêté, faire l'objet d'exemptions au présent arrêté ou être soumise à des conditions particulières.

Sont notamment exclus les planeurs ultra-légers et les parachutes.

Article 4

Le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser à déroger aux dispositions du présent arrêté lorsque le demandeur justifie par des conditions d'utilisation particulières d'un niveau de sécurité équivalent.

Article 5

Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 6

Le Secrétaire Général du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière et le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le **20 AVR 2017** 2017



Souleymane SOULAMA
Officier de l'ordre national

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA
SECURITE ROUTIERE**





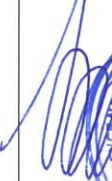

ANNEXE

**RAF 06.5: CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS
POUR LES ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN**

Edition 2, Avril 2017

ANNEXE A L'ARRETE N° 2017.....00060...../MTMUSR/SG/ANAC

**RAF 06.5****CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS
POUR LES ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN**Édition : 2
Révision : 00
Date : 10/04/2017
Page 1 sur 22**MAITRISE DU DOCUMENT**

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	▪ Version papier - Bibliothèque - DEA
Rédacteur	Chef du groupe (DEA)	Azakaria TRAORE		20 MAR 2017	
Vérificateur	Présidente CVRAF (DTA)	Lucie ZEB / TRAORE		10 AVR 2017	
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO	 	10 AVR 2017	▪ Version électronique - Inspecteurs - Site web ANAC - Exploitants
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition/Amt.	Date	Justification			
02/01	Avril 2017	Prise en compte des amendements OACI			

**RAF O6.5****CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS
POUR LES ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN****Édition : 2**
Révision : 00
Date : 10/04/2017
Page 2 sur 22**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

Chapitre	Page	N°d'édition	Date d'édition	N°de révision	Date de révision
1	1	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	2	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	3	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	4	02	Avril 2017	00	Avril 2017
2	5	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	6	02	Avril 2017	00	Avril 2017
3	7	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	8	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	9	02	Avril 2017	00	Avril 2017
4	10	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	11	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	12	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	13	02	Avril 2017	00	Avril 2017
APP.I	14	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	15	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	16	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	17	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	18	02	Avril 2017	00	Avril 2017
APP.II	19	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	20	02	Avril 2017	00	Avril 2017
APP.III	21	02	Avril 2017	00	Avril 2017
	22	02	Avril 2017	00	Avril 2017

**RAF 06.5****CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS
POUR LES ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN****Édition : 2**
Révision : 00
Date : 10/04/2017
Page 5 sur 22**LISTE DES REFERENCES**

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date
Annexe 6 Partie 2	OACI	Aviation générale internationale- avions	9 ^{ème} Édition	Juillet 2016
			Amdt 35	Février 2017

**TABLE DES MATIERES**

CHAPITRE I : DEFINITIONS	1
CHAPITRE 2 - AGREMENT D'ENTREPRISE DE TRAVAIL AERIEN.....	5
2.1 GENERALITES.....	5
2.2 CONDITIONS D'OBTENTION DE L'AGREMENT D'ENTREPRISE.....	5
2.3 POLICE D'ASSURANCE	5
2.4 DELIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGREMENT.....	5
2.5 PROCEDURES DE DELIVRANCE DE L' AGREMENT.....	6
2.6 VALIDITE DE L'AGREMENT	6
2.7 RETRAIT DE L'AGREMENT	6
CHAPITRE 3 ACTIVITES PARTICULIERES.....	7
3.1 DEFINITION, MISE A DISPOSITION DU PERSONNEL, DEPOT ET CONTROLE DU MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES	7
3.1.1 Définition	7
3.1.2 Mise à disposition du manuel.....	7
3.1.3 Dépôt.....	8
3.1.4 Amendements	8
3.1.5 Contrôle	8
3.2 UTILISATION ET MODIFICATION DU MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES.....	8
3.2.1 Présence à bord	8
3.2.2 Utilisation	8
3.2.3 Modifications.....	8
3.3 REDACTION DU MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES.....	9
3.3.1 Forme	9
3.3.2 Contenu	9
3.4 COMPETENCE DES PERSONNELS NAVIGANTS	9
3.5 ORGANISMES ASSURANT LA FORMATION AUX ACTIVITES PARTICULIERES.....	10
CHAPITRE 4 OPERATEURS ETRANGERS.....	11
4.1 CONTENU DE LA DEMANDE.....	11
4.2 TRAITEMENT DES DOSSIERS ET DELIVRANCES DES AUTORISATIONS	11
4.3 DEROGATIONS A LA REGLEMENTATION OPERATIONNELLE	12
4.4 CONDITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES.....	12
APPENDICE I - MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES.....	14
Appendice II - DECLARATION DE NIVEAU DE COMPETENCE	19
Appendice III - PROGRAMME FACTEURS HUMAINS DE RATTRAPAGE POUR LES PERSONNELS NAVIGANTS EXERÇANT UNE ACTIVITE PARTICULIERE.....	21



CHAPITRE I : DEFINITIONS

Pour l'application du présent arrêté, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

Activité particulière (travail aérien) : Toute activité soumise au dépôt d'un manuel spécifique à la pratique de ladite activité.

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels, destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodynes : (Voir aéronef)

Aéronef : Appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs. Les aéronefs sont répartis entre aérodynes et aérostats.

Aérodynes : Aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques. Les aérodynes sont répartis entre les catégories des planeurs, des avions, des giravions et des convertibles.

Planeur : Aéronef sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur des surfaces restant fixes dans des conditions données de vol, soit dépourvu d'organe moteur, soit non entraîné par un organe moteur, sauf à l'essor ou dans certaines circonstances de vol différentes de l'utilisation principale pour laquelle il a été conçu. En particulier, cette définition inclut les motos planeurs.

Avion : Aéronef sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur des surfaces restant fixes dans des conditions données de vol et entraîné par un ou plusieurs organes moteurs maintenus en fonctionnement, au moins partiellement, dans les circonstances normales de vol.

Giravion : Aéronef sustenté en vol par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors entraînés autour d'axes sensiblement verticaux. Cette définition comprend notamment les hélicoptères et les autogires.

Hélicoptère : Aéronef sustenté en vol principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors entraînés par un ou plusieurs organes moteurs, autour d'axes sensiblement verticaux.

Autogire : Aéronef sustenté en vol par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.

Convertible : Aéronef dont le principe de sustentation peut, pour un même vol, suivant les conditions et les phases de vol, être soit celui des hélicoptères soit celui des avions.

Aérostat : Aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'air. Cette définition comprend les ballons libres, les ballons captifs et les dirigeables.

Ballon libre : Aérostat, non entraîné par un organe moteur, apte à circuler librement dans les airs.

Ballon captif : Aérostat, non entraîné par un organe moteur dont la hauteur d'envol est limitée par une élingue fixée au sol.



Dirigeable : Aérostat entraîné par un ou plusieurs organes moteurs.

Aéronefs burkinabè : Aéronefs inscrits au registre d'immatriculation burkinabè et U.L.M. identifiés au Burkina Faso au sens de la convention internationale susvisée.

Aéronef léger : Avion ou giravion ne répondant pas à la définition des aéronefs lourds.

Aéronef lourd : Est dit aéronef lourd :

- un avion dont la capacité maximale certifiée figurant sur les documents de navigabilité associés à l'aéronef est supérieure ou égale à 10 sièges à l'exception des sièges pilote, ou
- un giravion dont la capacité maximale certifiée figurant sur les documents de navigabilité associés à l'aéronef est supérieure ou égale à 6 sièges à l'exception des sièges pilote, ou
- un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg, ou
- un giravion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 2700 kg.

Aérostat : (Voir aéronef)

Avion de "N" passagers et plus : Avion dont l'aménagement intérieur approuvé en certification comporte au moins "N" sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage, ou avion transportant effectivement plus de "N-1" passagers.

Ballon libre et ballon captif : (voir aéronef)

Catégorie d'aéronefs : Selon les règles opérationnelles et pour l'application de ce texte, classification des aéronefs d'après leurs caractéristiques fondamentales, par exemple : avion, planeur, giravion, ballon libre.

Ceinture de sécurité : Une ceinture de sécurité est constituée de :

- deux sangles formant la ceinture,
- de ferrures de fixation des sangles sur le siège ou sur l'aéronef,
- d'un système de réglage permettant de l'adapter à la taille de l'utilisateur.

Classe d'aéronef : Regroupement des types d'aéronefs d'une même catégorie selon une ou plusieurs caractéristiques fondamentales communes.

Classe de performances 1 : Les opérations d'hélicoptère en classe de performances 1 sont celles avec des performances telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.

Classe de performances 2 : Les opérations d'hélicoptère en classe de performances 2 sont des opérations telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les performances disponibles permettent à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.



Classe de performances 3 : Les opérations d'hélicoptère en classe de performances 3 sont des opérations telles qu'en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut être nécessaire sur un hélicoptère multi moteur mais sera nécessaire sur un hélicoptère monomoteur.

Consignes opérationnelles : Documents par lesquels le ministre chargé de l'aviation civile impose des limitations opérationnelles pour des raisons de sécurité, ou par lesquels les services compétents donnent des informations relatives à l'application ou à l'interprétation des règlements opérationnels.

Convention de Chicago : La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ses Annexes.

Convertible : (Voir aéronef)

COSPAS/SARSAT : L'organisme de repérage par satellite des balises de détresse

Dirigeable : (Voir aéronef)

ELT (Emetteur de localisation d'urgence) : Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact, on parle alors d'ELT Automatique (ELT(A)), ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

ELT(AF) (ELT automatique fixe) : ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

ELT(AP) (ELT automatique portable) : ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

ELT(AD) (ELT automatique largable) : ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

ELT(S) (ELT de survie) : ELT pouvant être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants

Équipement : Tout dispositif physiquement contenu en une seule unité et composé de deux ou plusieurs unités ou composants séparés physiquement mais connectés entre eux.

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs.

Giravion : (Voir aéronef)

Harnais de sécurité : Un harnais de sécurité est constitué d' :

- une ceinture de sécurité à laquelle sont adjoindes une, deux ou trois sangles pouvant être reliées à la structure par l'intermédiaire d'un enrouleur à inertie,



- une ferrure de fixation des sangles.

Hélicoptère : (Voir aéronef)

Membre d'équipage : Personne embarquée pour le service de l'aéronef en vol.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Planeur : (Voir aéronef)

PLB (Balise de localisation personnelle) : Une balise de détresse autonome et portable qui est mise en marche manuellement par des survivants.

Premier vol : correspond à la date de la délivrance au Burkina Faso ou à l'étranger du premier certificat de navigabilité individuel ou de la première autorisation de vol pour les aérodynes non dotés de C.D.N.

Standard d'exploitation : Système permettant à chacun des membres d'équipage de conduite de sélectionner les écoutes, les lignes de modulation et les alternats.

Station d'aéronef : Un ou plusieurs émetteurs ou récepteurs, ou un ensemble d'émetteurs et récepteurs placés à bord d'un aéronef pour assurer un service de radiocommunication, de radionavigation ou de surveillance.

Temps de vol avion : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Titres aéronautiques : Ensemble des brevets, licences et qualifications conférant des privilèges aux navigants.



CHAPITRE 2 - AGREMENT D'ENTREPRISE DE TRAVAIL AERIEN

2.1 GENERALITES

- a) Toute entreprise qui satisfait aux conditions fixées dans le présent arrêté a droit à un agrément d'entreprise de travail aérien.
- b) Il ne sera ni délivré ni maintenu en validité un agrément pour le travail aérien, dès lors que les conditions fixées dans le présent arrêté ne sont pas respectées.

2.2 CONDITIONS D'OBTENTION DE L'AGREMENT D'ENTREPRISE DE TRAVAIL AERIEN

- a) Le ministre chargé de l'aviation civile ne délivre un agrément à une entreprise, que si cumulativement:
 - 1) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés au Burkina Faso ;
 - 2) son activité comporte l'exploitation d'aéronefs ;
 - 3) soit :
 - i. son capital est détenu majoritairement par l'Etat du Burkina Faso, un ou des Etats membres de l'UEMOA, un ou des ressortissants du Burkina Faso et/ou d'un Etat membre de l'UEMOA ; et/ou qu'elle est contrôlée effectivement par l'Etat du Burkina Faso et/ou ses ressortissants;
 - ii. les services qu'elle exploite ont majoritairement comme points de départ et d'arrivée un ou des aéroports du Burkina Faso ou d'un Etat membre et son personnel technique, opérationnel et de gestion est composé majoritairement des ressortissants du Burkina Faso ou des Etats membres de l'UEMOA.
- b) L'entreprise doit pouvoir prouver, à tout moment, au ministre chargé de l'aviation civile, qu'il satisfait aux conditions fixées dans le présent chapitre.

2.3 POLICE D'ASSURANCE

Les entreprises de travail aérien doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

2.4 DELIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGREMENT

- a) L'octroi d'un agrément n'est pas subordonné à la pleine propriété d'aéronef. Cependant, pour le maintien de l'agrément, le ministre chargé de l'aviation civile exige des transporteurs qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs aéronefs en propriété ou en copropriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location.
- b) L'agrément de transport aérien n'est ni cessible ni transférable



2.5 PROCEDURES DE DELIVRANCE DE L'AGREMENT

- a) Le postulant doit joindre à la demande d'agrément un dossier décrivant les éléments suivants :
 - 1) la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;
 - 2) le réseau envisagé ;
 - 3) la flotte ;
 - 4) l'organisation de la maintenance pour la navigabilité des aéronefs.
- b) Les délais de traitement des demandes d'agrément sont de trois mois au plus. Toute suite négative est dûment motivée.
- c) Une entreprise dont la demande d'agrément de travail aérien a été rejetée peut introduire sans préjudice, des recours prévus par la législation nationale ou saisir la Commission de l'UEMOA.
- d) Les décisions de délivrance ou de retrait des agréments de transporteur aérien sont rendues publiques par le Ministre chargé de l'aviation civile. Elle en informe la Commission de l'UEMOA.
- e) Ces entreprises doivent déposer une caution bancaire de 10 millions CFA. Ces dépôts de caution sont constitués par un engagement écrit d'une banque installée au Burkina Faso en faveur de l'Agence nationale de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.6 VALIDITE DE L'AGREMENT

- a) L'agrément est réexaminé au terme de la première année suivant la délivrance d'un nouvel agrément et tous les trois (03) ans par la suite.
- b) Lorsqu'une entreprise a interrompu ses activités pendant six (06) mois ou n'a pas commencé ses activités six (06) mois suivant la délivrance d'un agrément, il est soumis à un nouvel examen.
- c) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, le ministre chargé de l'aviation civile réexamine l'agrément accordé.
- d) Les entreprises visés au paragraphe c) peuvent poursuivre leurs activités, à moins qu'il soit prouvé que la sécurité des vols est compromise.

2.7 RETRAIT DE L'AGREMENT

- a) Une entreprise contre laquelle une procédure collective est engagée, ne peut être autorisée à conserver son agrément s'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.
- b) Le ministre chargé de l'aviation civile peut, de façon motivée, retirer l'agrément en cas de non-respect des conditions fixées dans le présent arrêté.



CHAPITRE 3 ACTIVITES PARTICULIERES

3.1 DEFINITION, MISE A DISPOSITION DU PERSONNEL, DEPOT ET CONTROLE DU MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES

3.1.1 Définition

- a) Pour l'application du présent arrêté, les activités particulières (travail aérien) concernées sont les suivantes :
- 1) traitements agricoles, phytosanitaires ou de protection sanitaire et les autres opérations d'épandage sur le sol ou de dispersion dans l'atmosphère ;
 - 2) largage de parachutistes ;
 - 3) largage de charges de toutes natures ;
 - 4) transport de charges à l'élingue ;
 - 5) hélitreuillage ;
 - 6) remorquage de banderoles ;
 - 7) lutte contre l'incendie ;
 - 8) relevés, photographies, observations et surveillances aériennes nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques ;
 - 9) toute autre activité nécessitant une dérogation aux règles de la circulation aérienne générale ainsi que la formation à ces activités.
- b) Est considéré comme exploitant toute personne responsable de l'organisation ou de la pratique d'une telle activité.

3.1.2 Mise à disposition du manuel

- a) Un exploitant ne peut utiliser un aéronef dans le cadre de ses activités ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il n'est détenteur d'un certificat ou d'une autorisation d'exploitation de travail aérien délivré par l'Administration de l'aviation civile, et a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités particulières approuvé par l'Administration de l'aviation civile.
- b) Le manuel d'activités particulières est un document préparé par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et de son personnel les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
- c) Le manuel doit être facilement utilisable. L'exploitant doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.
- d) Le manuel doit être tenu à jour.



3.1.3 Dépôt

Le manuel est déposé par l'exploitant auprès de l'Administration de l'aviation civile au moins trois(03) mois avant le début de l'exploitation.

Pour le dépôt, l'exploitant informe le ministre chargé de l'aviation civile de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part, que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part, que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

3.1.4 Amendements

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base pour acceptation par l'Administration de l'aviation civile.

3.1.5 Contrôle

Les services compétents peuvent imposer des modifications au manuel s'ils constatent que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

3.2 UTILISATION ET MODIFICATION DU MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES

3.2.1 Présence à bord

Toute section du manuel utile au déroulement de la mission doit être présente à bord de l'aéronef.

3.2.2 Utilisation

L'exploitant et son personnel, notamment les équipages de conduite doivent utiliser le manuel pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

3.2.3 Modifications

- a) Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement.
- b) L'exploitant dispose d'un délai de un mois, à partir de la date de modification, pour effectuer cet amendement.
- c) L'exploitant doit réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation.
- d) Il doit informer les services compétents lorsqu'il cesse d'utiliser un manuel. Si cette interruption est supérieure à douze (12) mois l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.



3.3 REDACTION DU MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES

3.3.1 Forme

- a) Le manuel doit être rédigé dans la langue française.
- b) Toutefois, dans le cas où un aéronef est mis en œuvre par du personnel qui ne pratique pas la langue française, notamment s'il est exploité dans le cadre d'un accord entre plusieurs entreprises dont certaines ne sont pas de droit burkinabè, l'exploitant doit communiquer une version du manuel aisément compréhensible par le personnel concerné.
- c) Les symboles, graphismes ou sigles relevant de la pratique aéronautique internationale sont autorisés.

3.3.2 Contenu

- a) Le manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme notamment de consignes, d'instructions, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.
- b) Le manuel doit comprendre deux parties divisées en sections et intitulées :
 - 1) Généralités ;
 - 2) Utilisation.
- c) Le contenu de chacune de ces parties est précisé en appendice I sous forme de canevas.
- d) Ce canevas est destiné à aider l'exploitant à constituer et présenter un manuel complet.
- e) Un manuel différent dans sa forme peut être déposé si l'exploitant le juge mieux adapté aux besoins de ses personnels.

3.4 COMPETENCE DES PERSONNELS NAVIGANTS

- a) Les personnels navigants exerçant une activité particulière doivent avoir suivi les formations définies par l'exploitant, et portées au manuel d'activités particulières, pour l'exercice de ces activités.
- b) Ils doivent avoir reçu une déclaration de niveau de compétence délivrée par l'un des organismes désignés par l'exploitant pour assurer cette formation.
- c) L'exploitant doit pouvoir justifier de la formation initiale de chaque personnel navigant, de la délivrance de la déclaration de niveau de compétence et des attestations relatives au maintien de ce niveau de compétence.
- d) La formation initiale doit intégrer les aspects relatifs à la gestion des ressources humaines et techniques dans le cadre de l'activité particulière considérée.



Lorsque les navigants auxquels s'adresse cette formation n'ont pas subi lors de l'acquisition de leurs licences d'épreuve théorique portant sur les facteurs humains ou ne sont pas titulaires du certificat facteurs humains, ils doivent, avant de suivre cette formation spécifique, avoir suivi un stage homologué portant sur les connaissances théoriques en matière de facteurs humains nécessaires au suivi de la formation spécifique, conformément au programme fixé en appendice III.

3.5 ORGANISMES ASSURANT LA FORMATION AUX ACTIVITES PARTICULIERES

- a) La formation aux activités particulières dispensée par les organismes agréés doit être conforme à l'appendice II du présent arrêté.
- b) Les instructeurs chargés de la formation en vol des personnels navigants aux activités particulières doivent être titulaires des qualifications requises pour dispenser l'instruction en vol relative à la licence exigée du personnel navigant en formation.
- c) Dans le cas des U.L.M., ils doivent de plus avoir été habilités à dispenser ces formations par un organisme reconnu compétent en matière de formation d'instructeurs de pilote d'U.L.M., et doivent se conformer aux dispositions arrêtées par ces organismes pour dispenser et sanctionner ces formations.
- d) Le ministre chargé de l'aviation civile peut notifier à l'organisme l'invalidation de la formation dispensée au titre du présent paragraphe, notamment s'il constate :
 - 1) que la formation dispensée n'est pas conforme au dossier de référence déposé ;
 - 2) que les déclarations de niveau de compétence délivrées ne correspondent pas à la formation souhaitée ;
 - 3) que les personnes auxquelles est délivrée une déclaration de niveau de compétence ne possèdent pas les compétences correspondant à l'objectif de la formation requise.



CHAPITRE 4 OPERATEURS ETRANGERS

- a) Ce chapitre s'applique aux opérateurs étrangers, désirant effectuer des opérations de travail aérien sur le territoire burkinabè avec un aéronef étranger au profit d'un opérateur établi.
- b) Tout aéronef immatriculé à l'étranger est soumis à l'obtention de l'autorisation prévue à l'article 45 du Code de l'aviation civile pour venir sur le territoire burkinabè, quel que soit l'opérateur qui l'exploite. Il devra également respecter les exigences règlementaires lorsqu'il vient effectuer des activités de travail aérien au Burkina Faso.
- c) Tout opérateur étranger, désirant effectuer des opérations de travail aérien sur le territoire burkinabè avec un aéronef étranger, présente sa demande à l'autorité compétente par l'intermédiaire d'un opérateur établi ou d'un donneur d'ordre burkinabè qui a sous traité avec ce dernier (prestation de service ou affrètement).

4.1 CONTENU DE LA DEMANDE

Le dossier doit contenir les éléments suivants :

- a) Si un dossier a déjà été déposé et des opérations effectuées, joindre une copie de l'attestation ou autorisation.
- b) Copie du certificat de navigabilité de l'aéronef ;
- c) Copie du contrat d'assurance du ou des aéronefs.
- d) Période des opérations.
- e) Zone d'exploitation prévue.
- f) Type d'opération prévu.
- g) Copie des licences en état de validité de chaque personnel navigant délivrées ou validées par le pays d'immatriculation de l'aéronef.
- h) Une attestation des autorités aéronautiques du pays de l'opérateur certifiant que celui-ci est habilité à procéder à des opérations semblables à celles prévues sur le territoire burkinabè.
- i) Une déclaration ou preuve de l'opérateur étranger attestant qu'il a :
 - 1) écrit des procédures relatives à l'activité considérée ;
 - 2) décrit l'organisation de son entreprise ;
 - 3) formé ses pilotes pour l'activité de travail aérien effectuée.

4.2 TRAITEMENT DES DOSSIERS ET DELIVRANCES DES AUTORISATIONS

- a) L'administration de l'aviation civile vérifie le contenu du dossier déposé. Si ce dossier est considéré comme complet, l'administration de l'aviation civile délivre une autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger et l'opérateur pourra commencer ses activités.



- b) Si ce dossier n'est pas considéré comme complet, l'administration de l'aviation civile demandera dans un premier temps les éléments manquants du dossier, puis, si ces éléments ne lui parviennent pas avant le début prévu des opérations, l'administration de l'aviation civile enverra une lettre de refus d'autorisation.
- c) L'autorisation à laquelle peuvent être annexées les conditions techniques que devra respecter l'opérateur, est valable pour des opérations ponctuelles, une série d'opérations ou une période d'une durée bien définie. Ces autorisations sont valables sur le territoire national.
- d) Une fois ce délai de validité dépassé, soit l'opérateur veut à nouveau effectuer exactement les mêmes opérations et dans ce cas l'administration de l'aviation civile peut se baser sur l'ancien dossier pour délivrer la nouvelle autorisation (avec mise à jour des pièces du dossier), soit les opérations sont différentes et dans ce cas l'opérateur devra déposer un nouveau dossier complet pour recevoir une nouvelle autorisation de l'administration de l'aviation civile.

4.3 DEROGATIONS A LA REGLEMENTATION OPERATIONNELLE

Une dérogation générale à l'arrêté relatif aux activités particulières peut être accordée à l'opérateur pour lui permettre d'utiliser la réglementation applicable dans son pays. Dans sa demande, l'opérateur doit justifier par des conditions d'utilisation particulières, d'un niveau de sécurité équivalent à celui requis aux termes des dispositions de cet arrêté.

4.4 CONDITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

Des conditions techniques et administratives sont annexées à la lettre d'attestation ou à l'autorisation. Cette liste n'est pas exhaustive et toute autre condition spécifique peut être ajoutée. Il revient à l'opérateur de se conformer à ces conditions et, en cas de non-respect de celles-ci, des sanctions pénales pourront être appliquées (articles 62 à 73 du Code de l'aviation civile).

- e) L'opérateur doit respecter toutes les obligations légales burkinabè en matière douanière et en matière d'entrée et de séjour des ressortissants étrangers.
- f) Les vols devront respecter le statut des espaces aériens traversés. Les pilotes d'aéronef doivent respecter, d'une part, les dispositions relatives au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, sauf dérogation à demander auprès de l'administration de l'aviation civile, et, d'autre part, les règles de l'air, sauf dérogation à demander aux services compétents de l'administration de l'aviation civile. Les pilotes doivent conduire leur aéronef de manière à ne pas mettre en péril la vie ou les biens des tiers.
- g) Les pilotes devront rigoureusement respecter les restrictions imposées par l'état de tutelle de l'opérateur.
- h) L'opérateur doit permettre aux services compétents burkinabè d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs.
- i) La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en rapport avec le but du vol effectué est interdite lors de vols effectués dans le cadre d'une activité particulière de travail aérien telle que visée par l'arrêté aviation générale.

**RAF 06.5****CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS
POUR LES ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN**

Édition : 2
Révision : 00
Date : 10/04/2017
Page 13 sur 22

Cette disposition n'interdit pas la présence à bord des membres d'équipage à l'entraînement à ce type de vol ou de personnes attendant d'occuper les postes correspondants dans le même but, ou de personnels des services compétents effectuant un contrôle en vol.

**APPENDICE I - MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES****A. GENERALITES**

La partie Généralités définit la politique générale de l'exploitant dans la conduite de son exploitation technique notamment :

- la description de la structure d'exploitation ;
- les fonctions nécessaires à l'exploitation, la façon dont elles sont remplies et les liaisons entre elles ;
- les principes et méthodes définis par l'exploitant pour la préparation, la conduite et la surveillance des vols ou de toute autre opération inhérente à l'exploitation.

Cette partie doit être compatible avec les spécifications d'agrément relatives à l'entretien, lorsqu'elles existent.

Section 1 - Organigramme des postes et des fonctions**1.1. Administrateurs et personnel d'encadrement**

Définition des fonctions du personnel de direction et d'encadrement. Un organigramme indique le nom de la personne qui occupe chaque poste nécessaire à la direction de l'exploitant et à l'encadrement du personnel.

1.2. Membres d'équipage

Description des fonctions opérationnelles et des responsabilités des membres d'équipage. Si une entreprise est suffisamment importante pour qu'il soit nécessaire de désigner un chef pilote et/ou un autre poste d'encadrement des membres d'équipage, il est préférable que ces fonctions soient classées dans le paragraphe 1.1.

1.3. Personnel d'entretien

Si l'exploitant assure lui-même l'entretien, noms et responsabilités du personnel d'entretien doivent être précisés. Les fonctions d'encadrement doivent être de préférence classées dans le paragraphe 1.1.

1.4. Autres personnels

Fonctions et responsabilités d'autres postes opérationnels.

Section 2 - Activités de l'entreprise

Liste des activités particulières effectuées par l'exploitant.

Pour les exploitations dont la vocation principale est la formation de personnels navigants à la pratique d'activités particulières, programmes de formation pour chacune de ces activités.

Section 3 - Moyens techniques**3.1. Classification des aéronefs utilisés**



Composition de l'ensemble de la flotte dans ses diverses activités (types ou classes d'aéronef, immatriculation ou identification).

Pour chaque aéronef ayant un titre de navigabilité, nature du titre, durée de la validité de ce titre ou du document de navigabilité équivalent.

3.2. Entretien

Références éventuelles d'agrément de l'unité ou de l'atelier d'entretien. Protocole d'entretien.

3.3. Exploitation d'aéronefs n'appartenant pas à l'exploitant

Consignes particulières élaborées par l'exploitant en cas d'utilisation d'aéronefs ne lui appartenant pas.

Responsabilités techniques qui incombent au preneur et au bailleur, notamment dans les domaines relatifs aux équipages de conduite, aux méthodes d'exploitation et à l'entretien.

Section 4 - Membres d'équipage de l'entreprise

4.1. Composition et autorité

Types de licences, qualifications, certificats et fonctions de chacun des membres d'équipage.

S'il y a lieu, dérogations obtenues avec leurs références.

4.2. Durée du travail

Limitations fixées par l'exploitant relatives aux temps de vol et à la durée des repos, et dérogations possibles à ces différentes limitations.

4.3. Formation

Dispositions prises pour reconnaître la compétence des personnels navigants en fonction des diverses activités particulières qu'ils sont susceptibles d'exercer.

Si la compétence des personnels navigants n'est pas au niveau requis par l'exploitant, programme minimal de mise à niveau ou de formation des personnels navigants en fonction des activités particulières qu'ils sont susceptibles d'exercer.

4.4. Définition et maintien des compétences

Définition des formations nécessaires pour l'exercice des activités particulières envisagées.

Définition des organisations chargées par l'exploitant d'assurer ces formations et de délivrer les déclarations de niveau de compétence correspondantes.

Définition des méthodes d'entraînement et de vérification périodiques des compétences des différents membres de l'équipage afin d'assurer le maintien de leurs compétences.



Définition des organisations chargées par l'exploitant d'assurer ce maintien des compétences et la délivrance des attestations afférentes.

4.5. Questions diverses

Règles applicables en ce qui concerne les défaillances physiques d'un membre d'équipage pendant le vol, interdictions d'usage de boissons alcoolisées avant le vol, précautions à prendre pour l'usage de certaines médications ou vaccinations, dons du sang.

L'exploitant doit préciser les règles applicables dans l'entreprise en ce qui concerne les questions suivantes :

- a) absence momentanée de son poste de conduite d'un membre d'équipage ;
- b) défaillance physique d'un membre d'équipage pendant le vol ;
- c) restriction sur l'usage de boissons alcoolisées ;
- d) précautions à prendre pour l'usage de certaines médications, vaccinations ou des dons du sang.

B. UTILISATION

La partie Utilisation donne au personnel concerné, plus particulièrement à l'équipage, toutes les instructions, consignes et informations notamment :

- a) celles qui sont nécessaires à la mise en œuvre et à l'utilisation d'aéronef au sol et en vol, de l'instant où l'équipage prend en charge la préparation et la conduite du vol jusqu'au moment où il a terminé toutes les opérations qui lui incombent à l'issue du vol ;
- b) la liste minimale des équipements nécessaires pour entreprendre ou poursuivre un vol dans des conditions données.

Cette partie doit être compatible avec la documentation associée au certificat de navigabilité et au certificat de limitation de nuisances, notamment avec le manuel de vol ou le document équivalent.

Section 1 - Opérations aériennes

1.1. Avant chaque opération

Ensemble des opérations précédant chaque activité particulière notamment :

- a) exposé oral avant le vol, si nécessaire, destiné à renseigner le personnel navigant sur les particularités de l'opération qu'il doit effectuer ;
- b) procédure de reconnaissance préalable de la zone de travail (repérage des obstacles, prise en compte des données météorologiques, etc.) ;
- c) autorité du commandant de bord dans l'accomplissement de sa mission.



Le manuel doit indiquer qu'il est autorisé à refuser une mission si son exécution conduit à enfreindre la réglementation applicable ou s'il considère que sa propre sécurité ou celle des tiers est mise en jeu ;

d) ensemble des vérifications précédant chaque vol concernant notamment la conformité de l'appareil aux règles opérationnelles de l'exploitant et l'environnement réglementaire.

1.2. Procédures générales en vol

Ensemble des procédures normales et d'urgence, notamment :

a) procédures et limitations associées liées à la sécurité et l'efficacité de chaque utilisation demandant une compétence particulière de la part des personnels navigants ;

b) utilisation des équipements de sécurité, notamment spécifications pour l'emploi de harnais de sécurité, de casque et d'autres équipements de sécurité ;

c) procédures générales d'urgence liées à une utilisation particulière.

Section 2 - Données pour chaque aéronef

Des éléments du manuel de vol peuvent être utilisés.

Cette section peut être établie pour chaque ensemble d'aéronefs dont l'utilisation présente des éléments suffisamment proches pour que l'exploitation puisse se faire avec des consignes identiques.

2.1. Type ou classe de l'aéronef et description

Type ou classe de l'aéronef, indications précises permettant de l'identifier, base de certification.

2.2. Performances opérationnelles

Éléments permettant de définir les limitations de masse conformément aux dispositions réglementaires en vigueur relatives aux conditions techniques d'emploi de l'aéronef.

Performances intéressant directement l'utilisation particulière de l'aéronef.

2.3. Limitations

Ensemble des limitations établies par les constructeurs et des limitations de l'exploitant prises en fonction des conditions particulières d'exploitation, notamment pour ce qui concerne les centrages et les chargements spéciaux ou réglementés.

2.4. Conduite du vol, procédures particulières

Procédures particulières relatives à l'emploi des systèmes spéciaux ou à un emploi des systèmes dans les conditions particulières liées à l'exploitation.

2.5. Conduite du vol, procédures d'urgence



Procédures à entreprendre pour faire face à une situation d'urgence.

Elles sont fournies pour des situations prévisibles mais inhabituelles où une action précise et immédiate de l'équipage diminue sensiblement la probabilité ou la gravité d'un accident.

Les actions et informations contenues dans ces procédures sont celles qui sont essentielles pour une utilisation sûre de l'aéronef dans la situation d'urgence définie.

Le manuel doit préciser :

- qu'il est interdit d'emporter des passagers à bord ;
- que la répartition des tâches est fondamentale pour la sécurité du vol. Elle précise la surveillance de tous les paramètres nécessaires pour assurer la conduite de l'aéronef et plus particulièrement sa trajectoire.

2.6. Equipements défaillants

Tolérances techniques pour l'utilisation d'un aéronef avec un équipement hors de fonctionnement. Ces tolérances précisent les procédures applicables, les limites et les restrictions d'utilisation qui permettent de garantir un niveau de sécurité acceptable.

Elles ne concernent que les équipements installés pour répondre aux nécessités d'une exploitation particulière.

Elles ne concernent pas les équipements exigés pour l'attribution du document de navigabilité.

Dans tous les cas, ces tolérances devront respecter les tolérances techniques définies par le constructeur.

**APPENDICE II - DECLARATION DE NIVEAU DE COMPETENCE**

1. La déclaration de niveau de compétence doit être conforme au modèle suivant :

**DECLARATION DE NIVEAU DE COMPETENCE POUR LA PRATIQUE
D'ACTIVITE PARTICULIERE**

Organisme déclarant la compétence (raison sociale et adresse) :

Je soussigné ... représentant l'organisme ci-dessus mentionné, reconnaît que

Monsieur, Madame, Mademoiselle...

habitant...

est apte à la pratique de : ...

Je déclare que cette reconnaissance d'aptitude a été faite conformément au dossier déposé sous la référence ...

Fait à ..., le ...,

(Signature)

2. Tout organisme souhaitant assurer la formation pour la pratique d'une activité particulière doit préalablement déposer auprès de l'administration de l'aviation civile-BF un dossier conforme au modèle suivant :

**FORMULAIRE DE REFERENCE DE L'ORGANISME ASSURANT LE NIVEAU DE
COMPETENCE POUR LA PRATIQUE D'UNE ACTIVITE PARTICULIERE**

Organisme (raison sociale et adresse) :

Je soussigné ...

atteste par le présent document que toute déclaration de compétence pour la pratique d'activités particulières délivrée par l'organisme mentionné ci-dessus est garantie :

- soit au regard de l'expérience du candidat ;
- soit, si le candidat ne peut justifier d'une expérience suffisante, par le suivi d'un programme de formation adapté à chaque activité particulière. Ce programme comprend les chapitres instruction au sol, instruction en vol, ainsi que les épreuves auxquelles doit satisfaire le candidat.

Je déclare que toute personne chargée de cette formation dispose d'un niveau de compétence suffisant.

Sont joints en annexe un dossier précisant :



RAF 06.5

CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS POUR LES ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN

Édition : 2
Révision : 00
Date : 10/04/2017
Page 20 sur 22

A. Les conditions minimum d'expérience requises justifiant la délivrance d'une reconnaissance de compétence ;

B. Le programme de formation et de maintien du niveau pour chaque activité particulière ;

C. Les noms et compétences des personnes chargées d'assurer cette formation.

Fait à..., le ...,

(Signature)

(Partie réservé à l'administration)

Référence dossier ..., le

(Visa de l'autorité administrative)

**APPENDICE III - PROGRAMME FACTEURS HUMAINS DE RATTRAPAGE
POUR LES PERSONNELS NAVIGANTS EXERÇANT UNE ACTIVITE
PARTICULIERE**

Durée suggérée : 6 heures (formation théorique homologuée préalable au stage de gestion des ressources humaines et techniques).

1. Notions de base de physiologie en aéronautique

Effets de l'altitude :

- Hypoxie d'altitude,
- Barotraumatismes,
- Pressurisation cabine, hygrométrie et confort de vol.

La perception et les illusions sensorielles :

- Capacités perceptives ;
- Les désorientations spatiales.

Hygiène et sécurité :

- Alimentation,
- Hygiène de vie et rythme de vie, respect des repos,
- Vol, tabac, alcool, médicaments et automédication, toxicomanie.

2. Notions de base de psychologie en aéronautique

Capacités intellectuelles de base :

Sélectivité de la perception et redondances entre modalités sensorielles ;

Mémoire :

- Mémoire à court terme (temporaire) et à long terme (permanente),
- Types de connaissances,
- Raisonnements,
- Attention, limitation en attention, gestion de ses propres ressources.

Processus intellectuels dynamiques :

- Représentation mentale,
- Planification, anticipation, projet d'action,
- Contrôle de l'action, automatisation des comportements,
- Apprentissage.



Charge de travail :

- Définition,
- Régulation de la charge.

Stress :

- Stress et anxiété : définitions et facteurs favorisants,
- Comportement sous stress et effets sur la performance,
- Régulation du stress.

Erreurs humaines et fiabilité humaine :

- Notions de fiabilité,
- L'erreur comme comportement inévitable,
- Les mécanismes (modèles d'erreur) et les causes d'erreurs erreurs individuelles et erreurs collectives,
- La détection et la récupération de ses propres erreurs : le contrôle de ses actions.

Vigilance et fatigue :

- Définitions de la vigilance, de l'attention et de la fatigue,
- Gestion de la fatigue.